

Åtgärdsvalsstudie

Väg 200 vid Töreboda station

Ärendenummer: TRV 2020/32481



Dokumenttitel Åtgärdsvalsstudie för väg 200 vid Töreboda station

Projektledare: Ann-Charlotte Eriksson, PLväu

Biträdande projektledare: Caroline Karlsson, PLväu

Dokumentdatum: 2020-12-15

Ärendenummer: TRV 2020/32481

Version: 0.2

Fastställt av: Johan Kustfolk, PLväu

Publikationsnummer:

ISBN:

Foto framsida: Töreboda kommun

Trafikverket

Postadress: Trädgårdsgatan 15D, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Figur 1. Karta över Töreboda, studerad korsning markerad. Källa Stigfinnaren, Trafikverket.

Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅTGÄRDSVALSSTUDIE FÖR VÄG 200 VID TÖREBODA STATION
Ansvarig för genomförande:	ANN-CHARLOTTE ERIKSSON
Organisation:	PLVÄU
Datum - start:	2020-05-04
Datum - avslut:	2020-12-30

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	6
Problembild	6
Avgränsningar.....	6
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	7
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	7
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter	8
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.	8
Trafikflöden och hastigheter.....	8
Olyckor.....	8
Kollektivtrafik.....	9
Parkering.....	12
Miljö.....	12
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.	13
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)	15
Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)	15
Förslag på åtgärder på kort sikt – korsningen väg 200/Skolgatan	19
Norra Torggatan	20
Paketeringsförslag	20
Arbetsprocessen.....	26
Kvalitetsgranskning	26
Avslut av studie	26

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Väg 200 sträcker sig från Skövde i söder till Otterbäcken i norr och går genom tätorten Töreboda i Töreboda kommun. I stort sett parallellt går också Västra stambanan och Göta kanal. Väg 200 vid Töreboda station har en ÅDT på 6081 fordon (mätår 2017) varav 465 är tung trafik. Högsta tillåtna hastighet är 50 km/h. Vägen är funktionellt prioriterad för godstrafik, dagliga personresor och kollektivtrafik samt är utpekad som sekundär väg för farligt gods.

Vid korsningen väg 200/Skolgatan finns Töreboda station, kommunbiblioteket, resecentrum för både buss och tåg, restauranger och annan service. Bebyggelsen ligger intill och längs vägen med hastighetsreglerande åtgärder på en del av sträckan. Kommunens antagna utvecklingsplan för gång- och cykelvägar visar på ett huvudstråk, ett öst-västligt som korsar väg 200, Göta Kanal och Västra stambanan. Vidare finns det en koppling mellan kommunens två skolor och exploateringsområde på östra sidan och torget med centrumhandel på västra sidan via Skolgatan. Detta innebär att människor i olika ålderskategorier rör sig längs med och över väg 200.

Studien syftar till att ta fram en gemensam problembeskrivning, målbild och föreslå åtgärder på, framförallt, kort och mellanlång sikt för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid befintligt övergångsställe på väg 200 vid Töreboda station. Samtidigt behöver kollektivtrafikens framkomlighet öka.

Problembild

Befintligt övergångsställe på väg 200 vid Töreboda station är högt belastat i högtrafiktid. En trafiksäkerhetshöjande avsmalning finns sedan tidigare men är tillräckligt bred för att två personbilar kan mötas. Detta innebär att få fordon sänker hastigheten, många upplever att det är en stressig situation där personbilar försöker komma före bussar som ska svänga ut från resecentrum.

Avgränsningar

Åtgärdsvalsstudien omfattar i första hand korsningen mellan väg 200/Skolgatan och befintlig gångpassage samt utfart för busstrafiken från resecentrum, se Figur 2. Vidare ska konsekvenser för influensområden beaktas då trafiken på väg 200 påverkar övriga in/utfarter till väg 200.



Figur 2. Berörd korsning markerad med röd cirkel.
Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Primära intressenter

Töreboda kommun och Västtrafik. Internt på Trafikverket har samhällsplanerare, åtgärdsplanerare, trafikingenjör samt projektledare underhåll väg, deltagit.

Sekundära intressenter

Lokalt näringsliv, Sveriges Åkeriföretag Skaraborg, Räddningstjänsten Östra Skaraborg, Polisen och Nobina.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Området är detaljplanelagt och berör riksintresse för Göta Kanal.

Medverkande kompetenser och personer: Elvir Huremovic Plvää, Anna Möller Plväs, Annie Ribbstedt Plväs, Magnus Andersson Plvät

Klicka här för att ange namn.

Eventuell kommentar:	
----------------------	--

[Förstå situationen]

Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter

Förutom det primära problemet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister och framkomlighet för bussen vid utfart från resecentrum under rusningstrafiken, har följande brister påpekats:

- P-platser vid pressbyrån används mycket. Dessa är viktiga för pressbyrån men kan ge upphov till skymd sikt för oskyddade trafikanter.
- Sista p-fickan på västra sidan av väg 200 är problem då bussen kan ha svårt att komma ut från hållplatsläget.
- Sikten försämras pga att bilar parkerar nära övergångsstället.
- Skolbarn till och från skolan: F-3 Östra sidan, F4-9 västra sidan. Barnen ska kunna ta sig till och från på ett säkert sätt.
- Det saknas möjlighet för gående att korsa väg 200 längre norrut (Norra Torggatan) på ett säkert sätt.

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.

Väg 200 är utpekad som funktionellt prioriterad väg för godstrafik, kollektivtrafik och dagliga personresor. Den är primär väg för farligt gods.

Trafikflöden och hastigheter

Väg 200 genom Töreboda mättes år 2017 och har i berörd korsning 6080 fordon per årsmedeldygn, av dessa var 460 lastbilar. Norr om korsningen där vägen passerar Göta kanal mättes antalet fordon till 3950 och söder om korsningen väg 200/202 till 3120 fordon. Detta innebär att knappt hälften av trafiken vid resecentrum är lokal trafik. Högsta hastigheten som mättes var 46 km/h och på dagtid hade inget fordon över 40 km/h.

Olyckor

Norr om korsningen väg 200/Skolgatan och anslutning till bussterminalen och norr om övergångsstället har, från år 2005-2020, 2 måttliga olyckor, 6 lindriga och 1 med osäker svårighetsgrad inträffat. Av dessa var 2 fotgängare i kollision med motorfordon, 4 fotgängare singelolyckor, 1 cykelolycka singel samt 1 moped i kollision med fotgängare. Två olyckor skedde på gångbana/trottoar och sex stycken på gata/vägsträcka, se Figur 3.

Linjetrafiken med buss går från lägena närmast järnvägen (A, B och C). Läge D används för tågersättning, anropsstyrd trafik mm. Från och med dec-20 skapas ett nytt läge, läge E, vid taxihållplatserna ute på Kungsgatan, dit all trafik med taxi hänvisas. Alltså all anropsstyrd trafik, närtrafik osv med taxi har av- och påstigning på läge E. Läge D kommer fortsättningsvis användas för tågersättning.

Totalt avgår 63 bussar och 62 ankommer varje dag. Antalet resenärer i oktober 2019 uppgick till i snitt strax under 300 stämplande/dag som steg på vid Töreboda resecentrum. Antal avstigande finns det inga siffror på, men borde vara ungefär lika många, se Figur 5.

Tågresandet från Töreboda station i oktober 2019 var 3741 påstigande, per veckodag mån-torsd 121, fred 110, lör 42 och sönd 26, något mer avstigande.

Utöver det så har SJ AB drygt 200 påstigande (och lika många avstigande) per vanlig vardag med regional och snabbtågen.

Linje	2015	2016	2017	2018	2019
501 Hova-Töreboda	32 897	32 530	33 005	40 787	40 925
504 Töreboda - Mariestad	85 380	89 120	80 457	77 721	73 121
505 Töreboda - Skövde	147 525	143 053	142 595	151 405	135 103
530 Halna - Sötåsen - Töreboda	10 821	11 290	9 271	9 139	9 482
531 Halna - Rödjan - Töreboda	6 711	6 556	6 229	6 292	5 764
533 Töreboda - Fredsberg - Riksberg	2 132	1 611	1 588	1 616	1 803
534 Töreboda - Moholm (tidigare 514 Töreboda - Moholm - Mariestad)	13 971	12 924	12 334	5 159	4 516

Figur 5. Resande per år på de busslinjer som angör Töreboda resecentrum. (Källa Västtrafik)

SÅ HÄR GÅR KOLLEKTIVTRAFIKEN FRÅN

Töreboda resecentrum

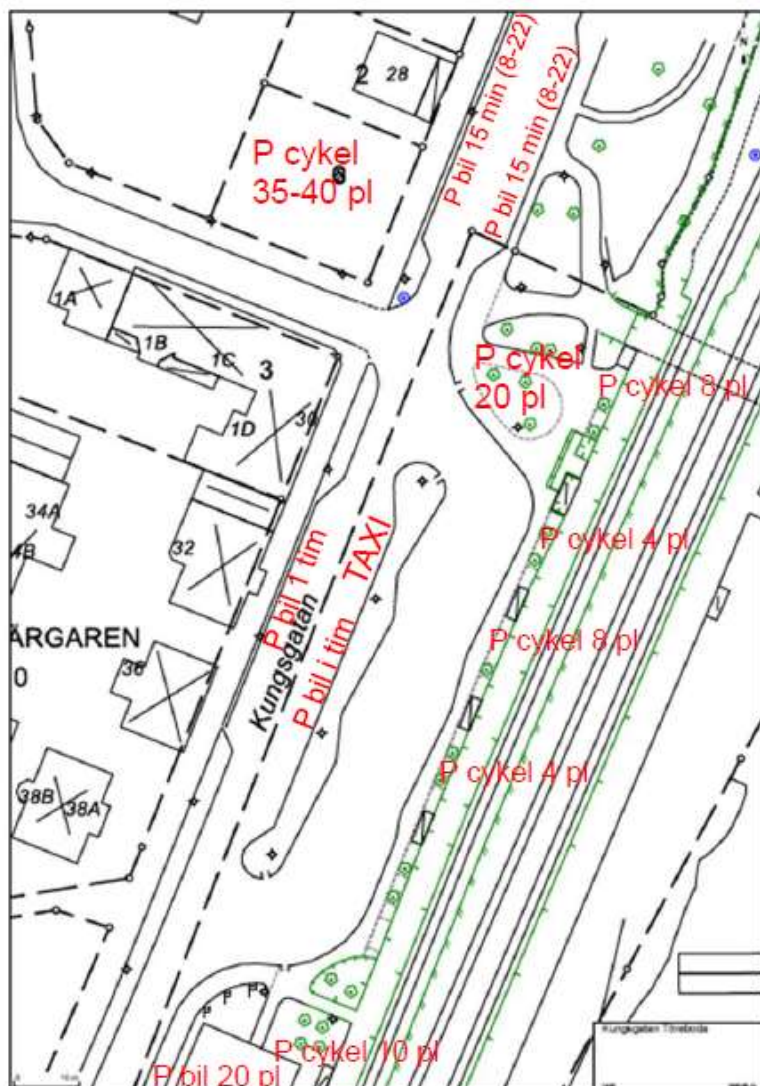
Gäller från 2017-12-18



Figur 6. Terminalkarta (Källa Västtrafik)

Parkering

Nära resecentrum finns pendelparkeringar för cykel och bil, se Figur 7. Öster om spåren finns ytterligare pendelparkering för bil. En del lokalgator används också som pendelparkering.



Figur 7. Karta parkeringar (Källa Töreboda kommun)

Miljö

Göta Kanal omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, se Figur 8. När det gäller kanaljorden utmed den grävda kanalen får nya byggnader endast tillkomma för ändamål som avser kanalens funktion och underhåll samt för friluftslivets behov. Dessa bör om möjligt placeras i anslutning till befintlig bebyggelse.

Ny bebyggelse och ombyggnad av befintliga byggnader ska i utformning, material och färg anpassas till den äldre bebyggelsen inom kanaljorden och till landskapet.

Nya byggnader får endast tillkomma för jord- och skogsbrukets intressen i anslutning till befintlig bebyggelse samt för det rörliga friluftslivets behov.

Bebyggelse avsedd att möjliggöra generationsskifte vid jord- och skogsbruk får uppföras. Ny bebyggelse eller ombyggnad ska i utformningen anpassas till den lokala bebyggelsetraditionen.

På ca 1 km avstånd från Göta kanal ska de kulturhistoriska värdena i landskapsbilden kring Göra kanal beaktas.



Figur 8. Riksintresse Kulturmiljövård. Källa Trafikverket Stigfinnaren

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

I Töreboda kommuns översiktsplan anges att kommunen ska:

”Skapa en ny gång- och cykelförbindelse över kanalen vid det gamla stationshuset för att stärka och förkorta förbindelserna mellan centrumkärnan med resecentrum och tätortens östra del samt mellan skolorna på båda sidor om kanalen. Även färjan Lina flyttas till detta läge. Den nya kopplingen är även viktig ur ett rekreativperspektiv då ortens främsta rekreativa tillgångar är belägna i ortens östra del samt öster om tätorten i Moskogen.”

Innan den nya förbindelsen byggs anläggs en gång- och cykelförbindelse parallellt med kanalen till färjan Lina, se Figur 9.



Figur 9. Parallellt gc-vägnät till färjan Lina. Grön linje – stråk väster-öster, blå linje – Göta kanalstråket, gul linje – stråk norr-söder. (Källa Töreboda kommun)

Markförvärv Töreboda kommun

För tillfället pågår förhandlingar om markförvärv där kommunen köper Trafikverkets mark med pendelparkering, bussterminal och angränsningsytor, se Figur 10.



Figur 10. Bilden visar ett av de områden som Töreboda kommun kommer att förvärva. Källa Töreboda kommun.

Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)

Föreslagna åtgärder ska följa rekommendationerna i VGU (Vägar och gators utformning).

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

I utredningen har följande delmål tagits fram:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter vid befintligt övergångsställe på väg 200 vid Töreboda station samt vid korsningen väg 200/Norra Torggatan.
- Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- Bibehållen framkomlighet på väg 200 för tung trafik

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja ☐ Nej ☐

Elvir Huremovic Plväå, Anna Möller Plväs, Annie Ribbstedt Plväs, Magnus Andersson Plvä, Martin Andersson, UHTö, Dan Harryzon, Hanna Lamberg, Marie Andersson Töreboda kommun, Christina Pilemarker, Irene Andersson Västtrafik
--

[Pröva tänkbara lösningar]

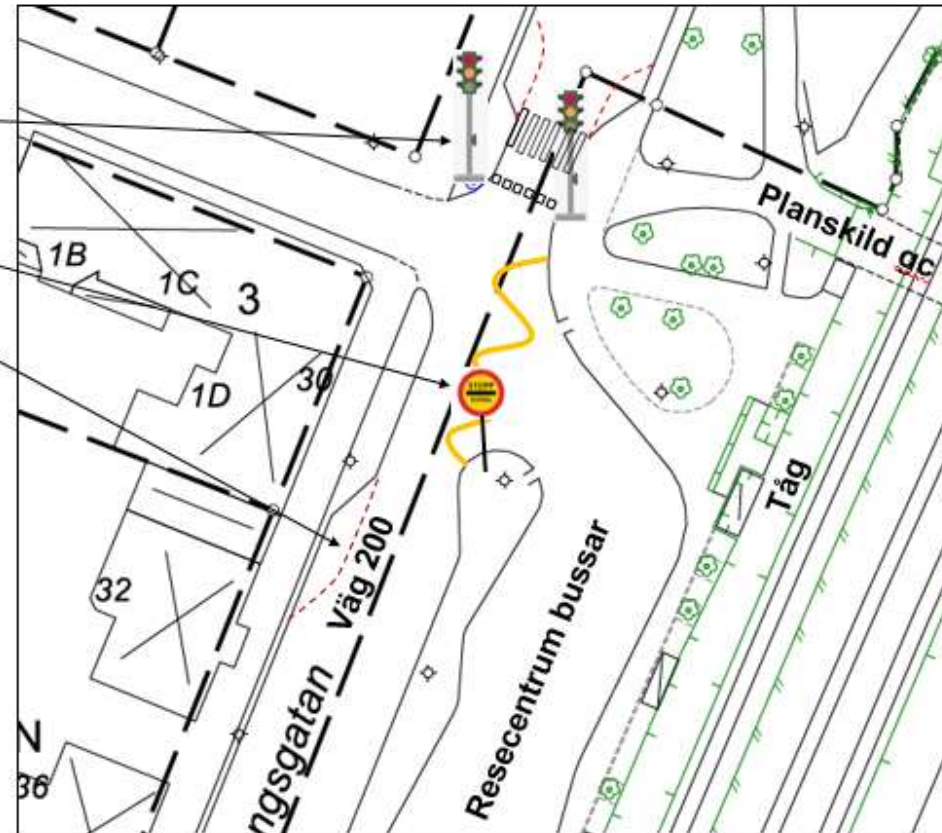
Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	Ta bort två p-platser norr om övergångsstället (en på vardera sida) för att förbättra sikten	Parkerade fordon skymmer sikten vid övergångsstället	2	Medel	100-150 tkr		Ja	Genomförs i samband med breddning av övergångsställe
2	Höja upp korsning väg 200/Skolgatan och göra gångfartsområde	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Medel	100-150 tkr		Nej	Nej, andelen gående och cyklister som passerar är för låg och detta kan skapa otydlighet och osäkerhet för alla trafikanter,
3	Ta bort avsmalning och signalreglera hela korsning väg 200/Skolgatan, prio för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter Låg framkomlighet för kollektivtrafiken Låg framkomlighet för tung trafik	3	Hög	2-4 mnkr	Ändrad utformning av korsningen behöver utredas för att ljussignal ska fungera bra	Ja	På mellanlång sikt om åtgärd 4 inte ger tillräcklig effekt
4	Ta bort avsmalning, bredda övergångsstället till GCM-passage, signalreglera och reglera stopp vid signal (målning) se skiss Figur 11.	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter Låg framkomlighet för tung trafik	3	Medel	1-2 mnkr		Ja	

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
5	Planskild passage för oskyddade trafikanter.	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter Låg framkomlighet för kollektivtrafiken Låg framkomlighet för tung trafik	4	Hög	15-20 mnkr		Nej	Enligt Trafikverkets rapport "Effektsamband för transportsystemet" sjunker utnyttjandegraden kraftigt vid en omväg som tar 25-30 % längre tid. Åtgärden har en hög kostnad och låg efterlevnad.
6	Smalna av passagen ytterligare så endast ett fordon kan passera eller busskudde	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	2	Medel	100-150 tkr		Nej	Minskar framkomligheten för bussarna som svänger norrut från resecentrum.
7	Stäng Skolgatans anslutning till väg 200	Fordon parkerar för nära korsningen	1	Låg	-		Nej	Flera gator som leder in mot de centrala delarna är redan reglerade.
8	Inför parkeringsövervakning	Fordon parkerar för nära korsningen	1	Medel	-	Kommunalt ansvar	Ja	
9	Ta bort p-plats på väg 200 söder om korsningen med Skolgatan och ersätta den med en längst söderut	Bussen har svårt att komma ut från hållplatsläget	3	Medel	100-150 tkr		Ja	
10	Upprepa skyltarna med rekommenderad hastighet 30 km/h vid anslutningen från Mariestadshället till väg 200.	Bilar kör fort för att hinna före bussen eller komma först till avsmalningen	1	Medel	10-20 tkr		Ja	

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
11	Ta bort en p-plats och anlägg en passage på den norra sidan om korsningen Norra Torggatan/Väg 200, se Figur 12.	Saknas möjlighet för gående att korsas gatan i korsningen Norra Torggatan/Väg 200	3	Medel	100-150 tkr		Ja	
12	Styra bort tung trafik från Töreboda tätort	Tung trafik genom tätorten	1	Låg	-		Nej	Det finns inga andra vägalternativ som klarar tung trafik. Kräver i så fall nybyggd väg i ny sträckning utanför Töreboda.
13	Se över skyltning för parkeringsplatser mm	Fordon parkerar för nära korsningen	1	Medel	-		Ja	Görs gemensamt med Töreboda kommun.

Förslag på åtgärder på kort sikt – korsningen väg 200/Skolgatan

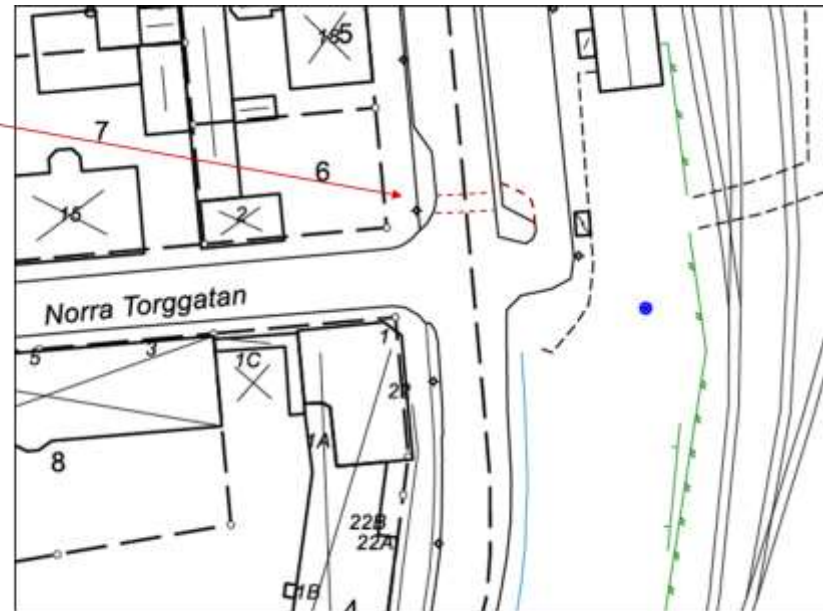
- Övergångsställe breddas till GCM-passage och signalregleras. Två p-platser tas bort för att förbättra sikten.
- Stopp vid angivet ändamål
- P-plats flyttas söderut för att öka framkomligheten för bussar som svänger ut från resecentrum.



Figur 11. Foto och kartsniss på förslag till åtgärder på kort sikt i berörd korsning. (Karta Töreboda kommun, bilder från Google Maps).

Norra Torggatan

- Ta bort en p-plats och anlägg en passage på den norra sidan om korsningen.



Figur 12. Foto och kartsnitt på förslag till åtgärder på kort sikt i berörd korsning. (Karta Töreboda kommun, bilder från Google Maps).

Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A	1, 4, 9, 10	Dessa bör genomföras samtidigt
B	8, 13	Parkeringsövervakning
C	11	Åtgärder vid Norra Torggatan
D	3	På längre sikt

[Effektbedömning]

Bedömning av måluppfyllelse och kostnader

Samtliga redovisade åtgärder i föregående kapitel har bedömts översiktligt utifrån de överenskomna effektmålen.

	Åtgärden bedöms i stor utsträckning motverka att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms motverka att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms varken motverka eller bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms i stor utsträckning bidra till att målet uppfylls
	Bedöms ej

I samband med bedömning av måluppfyllelse har även en grov kostnadsbedömning gjorts av åtgärderna.

	Åtgärden bedöms kosta mer än 50 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta 10–50 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta 2–10 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta 0,1–2 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta mindre än 0,1 miljoner kronor.

**Åtgärdsförslag för korsningarna väg
200/Skolgatan/Norra Torggatan**

	Ökad trafiksäkerhet oskyddade	Ökad tillgänglighet oskyddade	Ökad framkomlighet för kollektivtrafik	Bibehållen framkomlighet väg 200	Kostnadsbedömning	Gå vidare?
Ta bort två p-platser norr om övergångsstället (en på vardera sida) för att förbättra sikten						Ja
Höja upp korsning väg 200/Skolgatan och göra gångfartsområde						Nej
Ta bort avsmalning och signalreglera hela korsning väg 200/Skolgatan, prio för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken						Ja
Bredda övergångsstället till GCM-passage, signalreglera och reglera stopp vid signal (målning)						Ja
Planskild passage för oskyddade trafikanter						Nej
Smalna av passagen ytterligare så endast ett fordon kan passera eller busskudde						Nej
Stäng Skolgatans anslutning till väg 200						Nej
Inför parkeringsövervakning och se över skyltning						Ja
Ta bort p-plats på väg 200 söder om korsningen med Skolgatan och ersätt den med en längst söderut						Ja
Upprepa skyltarna med rekommenderad hastighet 30 km/h vid anslutningen från Mariestadshållet till väg 200						Ja
Ta bort en p-plats och anlägg en passage på den norra sidan om korsningen Norra Torggatan/Väg 200						Ja
Styra bort tung trafik från Töreboda tätort						Nej

Under arbetet med studien har olika former av signalreglering och dess konsekvenser diskuterats. Allt från att reglera hela korsningen med anslutningen från bussterminalen, övergångsstället, cykelstråk i norr-södergående riktning, Skolgatan och väg 200, till enbart att signalreglera övergångsstället. Att signalreglera hela korsningen skulle eventuellt innebära en ombyggnad av korsningen för att få bra effekt och inte minska framkomligheten för kollektivtrafiken. För att kunna motivera en så pass stor åtgärd krävs att trafikflödesmätning med svängandelar, på Skolgatan närmast korsningen, behöver göras samt en räkning av antalet gångtrafikanter och cyklister som rör sig i korsningen i högtrafiktid. Studien föreslår därför att övergångsstället breddas till en gång-, cykel- och mopedpassage (GCM), att denna signalregleras samt att målning och vägmärke sätts upp för att hindra trafik att stanna framför bussarnas anslutning vid rött ljus. Om det visar sig att det inte ger den effekt som förväntas kan ytterligare utredningar och analyser göras för en större åtgärd. Nedan visas effekter av olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder och dess beräknade trafiksäkerhetseffekter, se Figur 13.

Trafiksäkerhetseffekt, personskada %	
	Gående
Övergångsställe (endast markering)	+28
Signalreglering av övergångsställe på sträcka mellan korsningar	-12
Signalreglering med blandfas för gående	+8
Signalreglering med separat fas för gående	-29
Upphöjt övergångsställe	-49
Refug i övergångsställe	-18
Utbyggnad av klackar	-5

Figur 13. + betyder ökat antal olyckor, - betyder förväntad olycksreduktion (källa: Trafikverkets rapport "Effektsamband för transportsystemet")

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt ge- nomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Ta bort två p-platser norr om övergångsstället (en på vardera sida) för att förbättra sikten	3	Paketeras med 4, 9 och 10	2021-22	Trafikverket, UH	Reg.plan smärre pott	
3	Ta bort avsmalning och signal-reglera hela korsningen, prio för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken	3	På längre sikt om övriga åtgärder inte ger förväntad effekt.		Trafikverket, UH/Töreboda kommun	Reg.plan smärre pott	Följs upp vid årligt möte med kommunen
4	Breda övergångsstället till GCM-passage, signalreglera och reglera stopp vid signal	3		2021-22	Trafikverket, UH	Reg.plan smärre pott	
8	Inför parkeringsövervakning	1			Töreboda kommun	-	
9	Ta bort p-plats på väg 200 söder om korsningen med Skolgatan och ersätt den med en längre söderut	3		2021-22	Trafikverket, UH	Reg.plan smärre pott	
10	Upprepa skyltarna med rekommenderad hastighet 30 km/h vid anslutningen från Mariestadshållet till väg 200	2		2021-22	Trafikverket, UH	Reg.plan smärre pott	
11	Ta bort en p-plats och anlägg en passage på den norra sidan om korsningen Norra Torggatan/Väg 200	3		2021-22	Trafikverket, UH/Töreboda kommun	Reg.plan smärre pott	
13	Se över skyltning för parkeringsplatser mm	1		2021	Trafikverket /Töreboda kommun	Reg.plan smärre pott	

Arbetsprocessen

Åtgärdsvalsstudien har drivits av Trafikverket med en projektgrupp bestående av representanter från Västtrafik och Töreboda kommun. På grund av den pandemi som råder då denna studie genomförs, har alla möten skett digitalt. Även den workshop som var tänkt har istället skett som ett informations-/dialog möte där övriga intressenter bjöds in. Synpunkter som kommit in har framför allt gällt trafik-säkerhet för oskyddade trafikanter och framkomlighet för kollektivtrafik och godstrafik.

Internt på Trafikverket har, förutom de personer som nämnts tidigare, även avstämning skett med projektledare underhåll, Niklas Segerström. När det gäller frågor om signalreglering har Trafikverkets specialist, Martin Andersson, UHtö, varit behjälplig.

Denna slutrapport har varit utsänd till intressenterna för synpunkter under november månad. Västtrafik har inkommit med önskemål om delaktighet i det fortsatta arbetet i god tid inför byggplaneringen av föreslagna åtgärder, så den ev negativa påverkan på framkomligheten för kollektivtrafiken under byggtiden blir så minimal som möjligt. I övrigt inga ytterligare synpunkter, utöver de som framförts i arbetet med ÅVS:en. Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra utifrån det underlag som skickats ut. Inga övriga synpunkter har inkommit.

Uppföljning av åtgärders genomförande sker på årliga möten mellan Trafikverket och Töreboda kommun.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☒ Nej ☐ Datum: 2020-12-07
Utförd av:	Tea Silic, PLväu

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänd - datum och underskrift av chef



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se