

TRV 2015/79596

# Åtgärdsvalsstudie

Väg 156 Tåstarpsgatan, Tranemo kommun

# Åtgärdsvalsstudie

**Väg 156 Tåstarpsgatan, Tranemo kommun**

Datum	2015-09-15
Uppdragsnummer	61661356743000
Utgåva/Status	Slutlig version

Jessica Jaremo  
Uppdragsledare

Johan Svensson  
Handläggare

Johanna Sandström  
Granskare

Ramböll Sverige AB  
Skeppsgatan 5  
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00  
Fax 010-615 20 00  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Unr 61661356743000

Organisationsnummer 556133-0506

## Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Initiering .....</b>	<b>1</b>
1.1	Problembild .....	1
1.2	Tidigare planeringsarbete.....	1
<b>2.</b>	<b>Förstå situationen .....</b>	<b>1</b>
2.1	Intressentanalys .....	1
2.2	Problembeskrivning.....	1
2.3	Avgränsning .....	2
2.4	Nuläge och utveckling .....	3
2.4.1	Vägens funktion.....	3
2.4.2	Olycksstatistik .....	3
2.4.3	Utveckling.....	3
2.4.4	Nollalternativ.....	4
2.5	Mål för åtgärder.....	4
<b>3.</b>	<b>Pröva tänkbara åtgärder .....</b>	<b>5</b>
3.1	Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen.....	5
3.2	Bedömd måluppfyllelse.....	6
3.3	Tänkbara åtgärdspaket med kostnadsbedömning .....	10
3.4	Samlad bedömning av effekter och måluppfyllelse .....	11
3.5	Samlad bedömning .....	12
<b>4.</b>	<b>Forma inriktning och rekommendera åtgärder.....</b>	<b>13</b>
<b>5.</b>	<b>Processbeskrivning .....</b>	<b>14</b>
5.1	Initiering.....	14
5.2	Förstå situationen .....	14
5.3	Pröva tänkbara åtgärder .....	14
5.4	Forma inriktning och rekommendera åtgärder .....	14

## Bilagor

## Förenklade ÅVS Sjuhärad-Halland Väg 156 – Tåstarpsgatan, Tranemo kommun

### 1. Initiering

Initiativtagare till denna åtgärdsvalsstudie är Trafikverket.

Denna förenklade åtgärdsvalsstudie (ÅVS) ska hantera problemen med oskyddade trafikanters behov av att på ett säkert sätt kunna förflytta sig till idrottsplatsen i Tranemo.

Syftet med denna ÅVS är att skapa ett beslutsunderlag för val av åtgärder.

#### 1.1 Problembild

Otrygg miljö för oskyddade trafikanter vid passage över väg 156 i korsningen med Tennisvägen.

#### 1.2 Tidigare planeringsarbete

I kommunens cykelplan för perioden 2010–2020 ingår en ny GC-väg utmed väg 156 söderut från Tennisvägen mot Larssons trä, som en åtgärd med prioritet 2.

I förslaget till hastighetsplan som tagits fram, men ännu inte antagits av kommunfullmäktige, föreslås 40 km/h som ny hastighet på Tåstarpsgatan.

### 2. Förstå situationen

#### 2.1 Intressentanalys

Primärt berörda intressenter i denna förenklade åtgärdsvalsstudie är Trafikverket och Tranemo kommun. Sekundära intressenter är boende i Tranemo tätort.

#### 2.2 Problembeskrivning

Tåstarpsgatan är en bred och relativt högtrafikerad infart från sydväst mot Tranemo centrum och vidare mot väg 27 och väg 26. Vägens utformning inbjuder till högre hastigheter än tillåtna 50 km/h, särskilt på gatans södra delar. Gatan flankeras av trottoarer på båda sidor fram till korsningen med Brogatan, med undantag för de avslutande 160 metrarna på gatans västra sida där trottoar saknas.

I tätortens utkant, ca 800 meter söder om korsningen med Brogatan, ligger en idrottsplats med fotbollsplaner som nås via Tennisvägen, strax söder om idrottsplatsen ligger en träindustri.

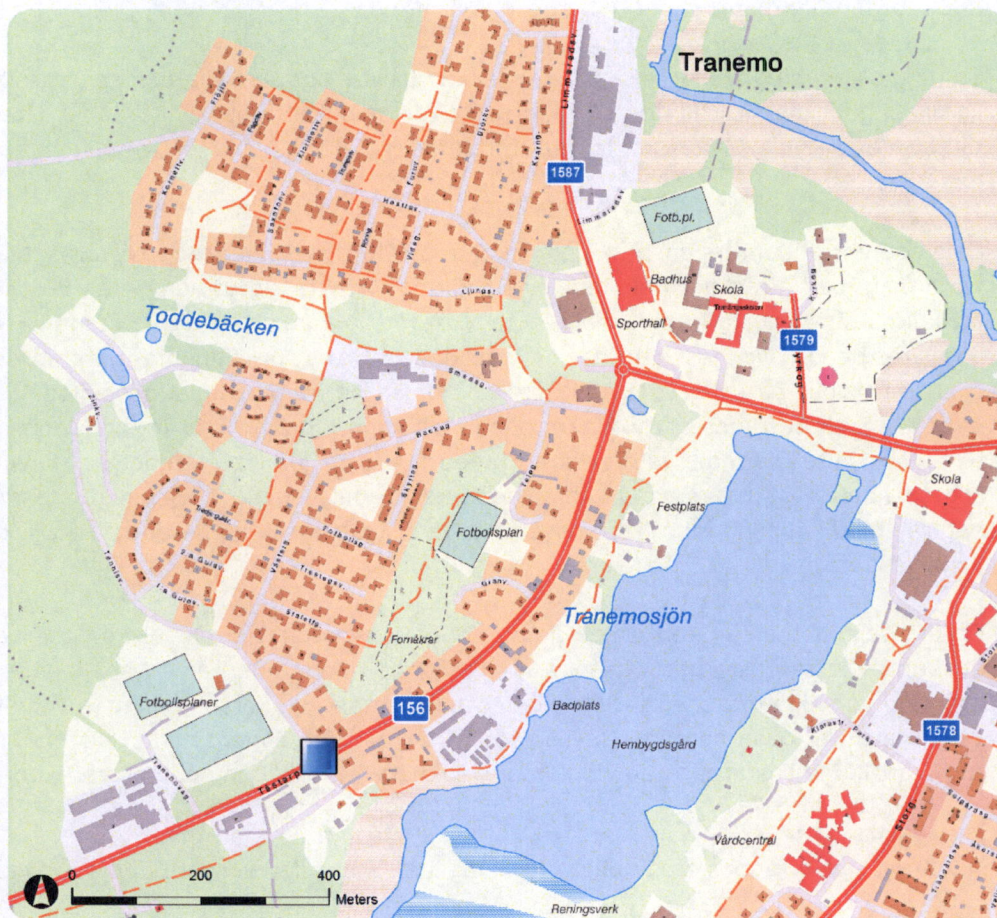
Strax öster om Tåstarpsgatan löper en gång- och cykelväg utmed Tranemosjön, förbi en festplats och en badplats. Gång- och cykelvägen ansluter till Tåstarpsgatan

vid korsningen med Tennisvägen, där det finns en anlagd gångpassage med refug över Tåstarpsgatan.

Problembilden för Tåstarpsgatan rör oskyddade trafikanters anspråk på att på ett säkert sätt kunna förflytta sig från samhällets norra och östra delar, till idrottsplatsen väster om Tåstarpsgatan.

### 2.3 Avgränsning

Åtgärdsvalsstudien är geografiskt avgränsad till Tåstarpsgatan i Tranemo tätort, till delen vid korsningen med Tennisvägen (markerad med blå kvadrat på kartan nedan)



Figur 1. Korsning Tåstarpsgatan, korsning med Tennisvägen markerad med blå kvadrat

## 2.4 Nuläge och utveckling

### 2.4.1 Vägens funktion

Tåstarpsgatan/väg 156 fungerar som infart till Tranemo tätort från sydväst. Vägen utgör en viktig förbindelse för arbetspendlingen till och från Svenljunga kommun, men vägen är också utpekad som en för näringslivet viktig väg. Tåstarpsgatan är även utpekad som prioriterad väg för kollektivtrafiken. Tåstarpsgatan trafikeras av linje 320 med tolv turer vardag och riktning mellan Tranemo – Svenljunga – Kinna.

Gatan har en tydlig karaktär av huvudgata och infartsled, med en vägbredd om nio meter och högsta tillåtna hastighet 50 km/h. Trafikmätningar som genomförts 2009 i en mätpunkt strax söder om Granvägen visar på en ÅDT (årsmedeldygnstrafik) på 2660 fordon per dygn, varav 300 är tunga fordon.

Samma trafikmätningar visar att såväl personbilarnas som lastbilarnas genomsnittliga hastighet uppgick till drygt 55 km/h. Det är rimligt att anta att fordonens hastigheter är betydligt högre närmare tätortsgränsen, där korsningen med Tennisvägen ligger.

Oskyddade trafikanters anspråk på att korsa och förflytta sig utmed Tåstarpsgatan varierar utmed sträckan. Behoven av att kunna förflytta sig utmed gatan består i att kunna förflytta sig in mot målpunkter såsom skola och centrala Tranemo. Fotgängares behov tillgodoses till stor del med de trottoarer som flankerar gatan. Dock saknas trottoar på östra sidan av gatan på delen närmast cirkulationsplatsen, en sträcka på ca 160 meter. Cyklisters behov att kunna förflytta sig in mot centrum tillgodoses inte i samma utsträckning. Utmed Tranemosjön löper en belyst GC-väg, som ansluter Tåstarpsgatan vid korsningen mot Tennisvägen. Cyklisterna från fastigheterna med koppling mot Tåstarpsgatan är dock i huvudsak hänvisade till att cykla på körbanan.

Då det saknas målpunkter utmed gatan bedöms oskyddade trafikanters behov av att kunna korsa Tåstarpsgatan vara relativt små. Undantagen är busshållplatsen, samt vid korsningarna med Tennisvägen och Brogatan. Vid korsningen med Tennisvägen ansluter ovan nämnda GC-väg söderifrån och fotgängare och cyklisters anspråk att korsa Tåstarpsgatan vid korsningen med Tennisvägen bedöms vara stora.

### 2.4.2 Olycksstatistik

Det finns inga inrapporterade olyckor på väg 156 under den senaste tioårsperioden

### 2.4.3 Utveckling

Översiktsplanen för Tranemo visar inte på några utbyggnadsplaner i närheten av Tåstarpsgatan.

Om trafiktillväxten på väg 156 följer Trafikverkets prognos för personbilstrafikens och lastbilstrafikens utveckling, skulle trafiken på Tåstarpsgatan öka till ca 3350 fordon per dygn år 2030.

#### 2.4.4 Nollalternativ

Om inga åtgärder vidtas kommer nuvarande problem med en osäker miljö för oskyddade trafikanter vid korsningen mellan Tennisvägen och Tåstarpsgatan att bestå eller förvärras i framtiden. Förutsatt att aktiviteterna vid idrottsplatsen förblir på nuvarande nivå kommer ökade trafikflöden att innebära fler konfliktsituationer mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.



Figur 2. Tåstarpsgatan mot nordost, korsning vid Tennisvägen

#### 2.5 Mål för åtgärder

Med utgångspunkt från den identifierade problembilden har övergripande och detaljerade mål för den framtida funktionen på Tåstarpsgatan formulerats. Det är mot dessa utpekade mål som föreslagna åtgärder kommer att prövas och bedömas med avseende på hur väl åtgärderna bidrar till uppfyllelse av målen.

Det övergripande transportpolitiska målet, som angivits av riksdagen 2009, är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är också preciserat i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

Det övergripande målet för denna åtgärdsvalsstudie är att samtliga trafikantgrupper, med fokus på oskyddade trafikanter, ska kunna erbjudas säkra, hållbara och tillgängliga resor till och från viktiga start- och målpunkter inom kommunen.

Det mer preciserade målet för de åtgärder som föreslås i denna åtgärdsvalsstudie, är att oskyddade trafikanter skall kunna förflytta sig på ett trafiksäkert och tryggt sätt till idrottsplatsen i Tranemo tätort samt att tillgängligheten för oskyddade trafikanter till idrottsplatsen skall förbättras.

MÅLOMRÅDE	MÅLFÖRMULERING
TILLGÄNGLIGHET	Tillgängligheten till fots och med cykel till idrottsplatsen i Tranemo skall förbättras
TRAFIKSÄKERHET	Fotgängare och cyklister skall kunna förflytta sig på ett säkert sätt till idrottsplatsen i Tranemo.

### 3. Pröva tänkbara åtgärder

#### 3.1 Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen




Nedanstående tabell redovisar de olika åtgärder, som vid genomförd Workshop med Trafikverket och Tranemo kommun bedömts kunna bidra till att de definierade målen uppnås och de identifierade problemen avhjälpas.

<b>1. TÄNK OM</b>	
a	Information om trafiksäkerhet i skola samt i föreningar som har aktiviteter vid idrottsplatsen
<b>2. OPTIMERA</b>	
a	Ändrad hastighet till 40 km/h och 60 km/h på Tåstarpsgatan
B	Övergångsställe med blinkljus på skylt
C	Förstärkt belysning vid gångpassagen/övergångsstället
d	Signalreglerat övergångsställe
e	Hastighetsreducerande åtgärder i anslutning till passagen över Tåstarpsgatan
f	Hastighetsreducerande åtgärder på övriga delar av Tåstarpsgatan
g	Målade cykelfält utmed Tåstarpsgatan mellan Tennisvägen och Brogatan
h	Anlägg cykelöverfart i korsningen
<b>3. BYGG OM</b>	
a	Tätortsport vid entrén till samhället
b	Flyttad passage och gång- och cykelväg till Kalvängsvägens västra sida
c	Bredda trottoar till att rymma cykelbana utmed Tåstarpsgatan
d	Ny utformning av korsning Tåstarpsgatan/Tennisvägen/Kalvängsvägen
<b>4. BYGG NYTT</b>	
a	Planskild korsning över Tåstarpsgatan

### 3.2 **Bedömd måluppfyllelse**

Utifrån de ovan preciserade målen har bedömningar gällande åtgärdernas måluppfyllelse gjorts i syfte att lyfta fram den eller de åtgärder som har bäst förutsättningar att uppfylla målen.

Bedömningen av måluppfyllelsen sker enligt nedanstående skala:

	Åtgärden bedöms i hög grad bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms i mindre grad bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms inte bidra till att målet uppfylls

MÅL	1	2
	Tillgängligheten till fots och med cykel till idrottsplatsen i Tranemo skall förbättras	Fotgängare och cyklister skall kunna förflytta sig på ett säkert sätt till idrottsplatsen i Tranemo.
<b>1. TÄNK OM</b>		
a Information om trafiksäkerhet i skola och föreningar		
<b>2. OPTIMERA</b>		
a Ändrad hastighet till 40/60 km/h på Tåstarpsgatan		
b Övergångsställe med blinkljus på skylt		
c Förstärkt belysning vid gångpassagen/övergångsstället		
d Signalreglerat övergångsställe		
e Hastighetsreducerande åtgärder i anslutning till befintlig passage		
f Hastighetsreducerande åtgärder på övriga delar av Tåstarpsgatan		
g Målade cykelfält utmed Tåstarpsgatan		
h Anlägg cykelöverfart i korsningen		
<b>3. BYGG OM</b>		
a Tätortsport vid entrén till samhället		
b Flyttad passage & GCM-stöd till Kalvängsvägens västra sida		
c Bredda trottoar till att rymma cykelbana utmed Tåstarpsgatan		
d Förändrad utformning av korsning med Tåstarpsgatan		
<b>4. BYGG NYTT</b>		
a Planskild korsning över Tåstarpsgatan		

1a. Information och påverkan gällande trafiksäkerhet, beteende, cykelhjälm- och reflexanvändning mm bedöms som fristående åtgärd endast i liten utsträckning kunna bidra till att uppfylla målet om förbättrad trafiksäkerhet. Åtgärden får störst effekt om den genomförs i kombination med andra åtgärder.

2a. Åtgärden avser en indelning av nuvarande 50-sträcka i ett avsnitt med 60 km/h närmast tätortsgränsen och ett avsnitt med 40 km/h från strax söder om korsningen med Tennisvägen och på resterande del av Tåstarpsgatan. I princip bidrar åtgärden i hög grad till måluppfyllelsen, men hastighetsefterlevnaden idag är dålig. Därför bedöms en sänkning av högsta tillåtna hastighet få begränsad effekt på avhjälpandet av de identifierade problemen. Istället bedöms det krävas kompletterande utformningsåtgärder, som säkerställer att fordonens hastighet reduceras till 40 km/h, för att sänkt hastighet skall bidra till måluppfyllelsen i önskvärd omfattning.

2b. Att omvandla gångpassagen till ett övergångsställe bedöms inte resultera i någon förbättring av trafiksäkerheten och tillgängligheten. Måluppfyllelsen bedöms öka om ett övergångsställe kompletteras med en övergångsställeskylt med blinkljus, som aktiveras när fotgängare skall passera på övergångsstället (s.k. FIVÖ – Förstärkt Information Vid Övergångsställen). Studier visar hur dessa skyltar reducerar fordonens hastighet förbi passagen, vilket innebär att åtgärden i till viss del bedöms bidra till målen om förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Hastigheten bedöms sjunka vid själva passagen, men effekten blir sannolikt mindre på övriga delar av Tåstarpsgatan.

2c. Förstärkt belysning vid övergångsstället eller gångpassagen bedöms i viss mån bidra till förbättrad trafiksäkerhet för dem som skall passera över gatan vid passagen, men studier visar att det samtidigt kan resultera i en ökad risk för dem som passerar över gatan på andra platser. Åtgärden bedöms inte avhjälpa de identifierade problemen om den genomförs som en enskild åtgärd. I kombination med andra åtgärder kan dock förstärkt belysning bidra till en högre grad av måluppfyllelse.

2d. Signalreglering av ett övergångsställe eller cykelöverfart *kan* resultera i förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna samt bidra till ökad trygghet för t.ex. barn och synskadade. Åtgärden bidrar dock bara till förbättrad trafiksäkerhet om trafikanterna observerar signalerna, förstår deras innebörd och åtlyder dem. Bedömningen av åtgärdens måluppfyllelse är osäker, men studier visar att positiva effekter på friliggande övergångsställen med signalreglering till största delen kan hänföras till gator med betydligt större bredd och med betydligt högre trafikflöden än på Tåstarpsgatan.

2e. Hastighetsreducerande åtgärder före och efter passagen över Tåstarpsgatan syftar till att säkerställa att fordonen håller eftersträvd hastighet vid själva passagen och bedöms därför i hög grad bidra till uppfyllelsen av målen om att förbättra oskyddade trafikanters tillgänglighet till och trafiksäkerhet vid förflyttning till idrottsplatsen. Åtgärden bedöms få störst påverkan på fordonens hastighet vid själva passagen och en mindre hastighetsdämpande effekt längre ifrån passagen.

2f. Olika former av hastighetsreducerande åtgärder på övriga delar av Tåstarpsgatan syftar till att reducera fordonens hastighet till eftersträvad nivå. Åtgärden bedöms i mindre grad bidra till uppfyllelsen av de utpekade målen.

2g. Målade cykelfält utmed Tåstarpsgatan skulle innebära förbättrad trafiksäkerhet för de cyklister som idag cyklar i blandtrafik på körbanan. Det är dock ett litet antal cyklister som cyklar på Tåstarpsgatan idag, varför behovet av cykelfält rimligtvis är lågt. Erfarenheter från andra städer visar att cykelfält kan bidra till att reducera fordonens hastighet på sträckan. Det finns dock inga entydiga resultat som med säkerhet kan säga att hastigheten reduceras med hjälp av cykelfält. Sammantaget bedöms åtgärdens bidrag till måluppfyllelsen bli litet.

2h. Som fristående åtgärd bedöms en cykelöverfart intill nuvarande gångpassage inte bidra till att de formulerade målen uppfylls, eftersom åtgärden inte bedöms kunna bidra i nämnvärd omfattning till att avhjälpa de problem som identifierats.

3a. En tätortsport, som utformas på ändamålsenligt sätt, bedöms resultera i en påtaglig sänkning av fordonens hastighet på Tåstarpsgatans södra delar och vid passagen vid Tennisgatan. Åtgärden bedöms påverka hastigheten på de fordon som är på väg in i samhället. Hastighetsmätningar visar dock att hastigheten på fordon i riktning ut från tätorten är lika hög som hastigheten på fordon på väg in. Olika studier har även påvisat behovet av att tätortsporten kompletteras med andra åtgärder för att bibehålla den låga hastigheten. Det bedöms därför vara nödvändigt att kombinera en tätortsport med hastighetsdämpande åtgärder även norr om passagen.

3b. Åtgärden innebär att den med GCM-stöd avgränsade gång- och cykelvägen längs Kalvängsvägen flyttas till gatans södra/västra sida samt att befintlig passage över Tåstarpsgatan ersätts med en ny passage, som utformas på ett sätt som reducerar fordonens hastighet, t.ex. med breda mittrefuger. Därigenom bedöms åtgärden bidra till målet om att reducera fordonens hastighet samt förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter på liknande sätt som åtgärd 2e. Det är dock inte troligt att utformningen med breda refuger vid passagen är tillräcklig för att säkra fordonens hastigheter. Andra hastighetsreducerande åtgärder i anslutning till passagen kan behövas.

3c. Genom att bredda trottoaren till att rymma en kombinerad GC-väg utmed Tåstarpsgatans norra/västra sida skapas ett sammanhängande stråk mellan Brogatan och korsningen med Tennisvägen. Åtgärden bedöms i huvudsak vara till nytta för dem som bor i de norra delarna av tätorten samt utmed Tåstarpsgatans västra sida. Boende i tätortens östra delar antas använda GC-banan utmed sjön, varför åtgärden inte bedöms bidra till förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet till idrottsplatsen för oskyddade trafikanter.

3d. Åtgärden syftar till att genom förändrad utformning av korsningen, förslagsvis med en mindre cirkulationsplats, tydliggöra att tättbebyggt område börjar och att hastigheten skall anpassas därefter. Beroende på utformningstyp kan åtgärden antas bidra till att fordonens hastighet reduceras i tillräckligt hög grad, för att oskyddade trafikanter skall kunna passera säkert över gatan. Åtgärden genomförs lämpligen i kombination med andra åtgärder för ökad effekt och måluppfyllelse.

4a. En planskild korsning över Tåstarpsgatan bedöms i hög grad bidra till uppfyllelsen av målen om förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Som enskild åtgärd bedöms den inte bidra till att fordonens hastighet på Tåstarpsgatan reduceras, utan åtgärden kombineras lämpligen med andra typer av åtgärder.

### 3.3 **Tänkbara åtgärdspaket med kostnadsbedömning**

Det framgår av måluppfyllelsediskussionen ovan att ett flertal av de föreslagna åtgärderna bedöms bidra till måluppfyllelsen i önskvärd omfattning först då de kombineras med andra åtgärder. Resonemanget om de olika förslagens bidrag till de olika målen uppfyllelse i avsnittet ovan, mynnar ut i ett konstaterande om att de olika åtgärdernas effekter inte bör bedömas var för sig, utan som del av ett åtgärdspaket, bestående i huvudsak av steg 2- och steg 3-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

De tänkbara åtgärdspaket som bedöms ha bäst förutsättningar att avhjälpa de identifierade problemen och uppfylla de uppsatta målen framgår av tabellen nedan. I kolumnen med kostnadsbedömning presenteras en grov uppskattning av vad beskrivna åtgärder kan kosta att genomföra. Uppskattningen baseras på olika källor och beaktar inte platsspecifika förutsättningar eller drift- och underhållskostnader av föreslagna åtgärder. Kostnadsuppskattningen speglar någon form av bedömd genomsnittlig kostnad för de åtgärder som föreslås, varför kostnaderna mellan olika varianter av en föreslagen åtgärd kan variera påtagligt.

Av tabellen framgår att de olika åtgärdspaketerna snarast kan betraktas som olika varianter på samma lösning, där hastigheten på Tåstarpsgatan reduceras och där förutsättningarna för oskyddade trafikanter att passera gatan på väg till och från idrottsplatsen förbättras och blir säkrare.

FÖRESLAGET ÅTGÄRDSPAKET		BEDÖMD KOSTNADSNIVÅ
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ändrad hastighet till 40/60 km/h</li> <li>- Hastighetsdämpande åtgärder längs Tåstarpsgatan (inkl. tätortsport och t.ex. återkommande sidoförskjutna refuger eller avsmalningar längs sträckan)</li> </ul>	MEDEL (1,8-2,5 miljoner)
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ändrad hastighet till 40/60 km/h</li> <li>- Mindre cirkulationsplats (delvis överkörningsbar) i korsningen Tåstarpsgatan/Tennisvägen/Kalvängsvägen</li> <li>- Övergångsställe norr om cpl, med refug och FIVÖ-system</li> <li>- Anslutning av GC-väg och trottoarer</li> <li>- Hastighetsreducerande åtgärd norr om nya övergångsstället</li> </ul>	MEDEL (2-2,5 miljoner miljoner)
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ändrad hastighet till 40/60 km/h</li> <li>- Nytt övergångsställe söder om korsning, med breda refuger och anslutning till Tennisvägen</li> <li>- Hastighetsdämpande åtgärd före och efter passage (inkl tätortsport)</li> <li>- Flytt av GCM-stöd på Kalvängsvägen till gatans södra sida</li> <li>- Förstärkt belysning vid passagen</li> </ul>	MEDEL (1,5-2 miljoner)
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ändrad hastighet till 40/60 km/h</li> <li>- GC-bro över Tåstarpsgatan</li> </ul>	HÖG (3-4 miljoner)

### 3.4 Samlad bedömning av effekter och måluppfyllelse

En samlad bedömning av åtgärds paketens effekter har genomförts med stöd av Trafikverkets mall "Samlad effektbedömning". Den bedömda effekten utgår från de ej prissatta effekterna under fliken "Samhällsekonomisk analys" och hanterar bedömd grad av måluppfyllelse, kostnadsbedömning och bedömd nytta av föreslagen åtgärd.

Samtliga åtgärds paket bedöms medföra att de formulerade målen uppfylls och därmed att de problem som identifierats avhjälpas.

Sänkt hastighet och hastighetsreducerande åtgärder på Tåstarpsgatan innebär att det tar längre tid att förflytta sig utmed gatan. De olika åtgärds paketerna bedöms därigenom generera en negativ effekt i form av de kostnader som ökade restider och transporttider innebär. Åtgärds paket 1, som innehåller hastighetsreducerande åtgärder på hela sträckan norr om korsningen med Tennisvägen, kan antas generera en marginellt högre restidsökning och därmed kostnad än de övriga paketen. Restidsökningen i åtgärds paket 4 kan antas bli något lägre än i paket 2 och 3.

Genom reducerade hastigheter bedöms samtliga åtgärds paket bidra till att utsläppen från vägtrafiken minskar något, vilket bidrar till bättre miljö och hälsa. Genom reducerade utsläpp bidrar åtgärds paketen i viss mån även till minskad klimatpåverkan. På samma sätt som med ökade reskostnader bedöms skillnaderna i mängden reducerade utsläpp mellan de olika åtgärds paketen vara marginella. Eftersom hastighetsreduktionen bedöms bli lägre i åtgärds paket 4 än i de övriga bedöms även nyttorna av sänkt hastighet bli något lägre av detta åtgärds paket.

Samtliga åtgärds paket bedöms, i varierande omfattning, även bidra till att vägens barriäreffekt minskar. Därigenom bidrar åtgärds paketen till uppfyllelse av det övergripande miljömålet om en god bebyggd miljö. Effekten bedöms bli marginellt högre av åtgärds paket 1 och minst av åtgärds paket 4. Dessutom bedöms reducerade hastigheter i viss mån bidra till minskat buller från vägtrafiken, vilket bidrar till målet om bättre hälsa.

Samtliga åtgärds paket bedöms vidare, om än i liten omfattning, kunna bidra till uppfyllelse av det transportpolitiska målet om att en större andel av resorna skall ske till fots och med cykel. Därigenom bedöms åtgärds paketen generera positiva effekter i form av förbättrad folkhälsa. Dessa båda nyttor beror av mängden tillkommande cyklister och kan antas vara av begränsad omfattning i samtliga alternativ.

Den största nyttan av respektive åtgärds paket består av förbättrad trafiksäkerhet. Effekten bedöms bli störst av den planskildhet som åtgärds paket 4 innebär, särskilt med tanke på att det är många barn och ungdomar som passerar över gatan på väg till och från idrottsplatsen. Åtgärds paket 2 och 3 bedöms generera en marginellt högre effekt än paket 1, genom att åtgärds paketen inkluderar förändringar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid själva passagen över gatan.

Påverkan på naturmiljö och landskap bedöms bli liten av samtliga åtgärds paket, då inget av åtgärds paketen bedöms ta några större mängder mark i anspråk. Avhängigt val av utformning kan en cirkulationsplats ändå antas kräva mest utrymme av de föreslagna åtgärds paketen. Den föreslagna GC-bron i paket 4 får anses ha störst visuell påverkan på landskapsbilden och även denna kräver att ny mark tas i anspråk. De föreslagna åtgärds paketen bedöms bidra positivt till tätortsmiljöns gestaltning, där åtgärds paket 1 kan antas få en större positiv effekt än de övriga åtgärds paketen.

### 3.5 **Samlad bedömning**

Nedan redovisas en samlad bedömning för de åtgärder som bedömts ha bäst måluppfyllelse och där lönsamheten är nyttan i förhållande till den uppskattade kostnaden för respektive föreslaget åtgärds paket.

TÄNKBARA ÅTGÄRDER	SAMLAD BEDÖMNING	
	Måluppfyllelse	Lönsamhet
<b>Åtgärdspaket 1</b> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - Hastighetsdämpande åtgärder längs Tåstarpsgatan (inkl. tätortsport och t. ex. återkommande sidoförskjutna refuger eller avsmalningar längs sträckan)	<b>+</b>	<b>0</b>
<b>Åtgärdspaket 2</b> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - Mindre cirkulationsplats i korsningen Tåstarpsgatan/Tennisvägen/Kalvängsvägen - Övergångsställe norr om cpl, med bred refug, förstärkt belysning och FIVÖ-system - Anslutning av GC-väg och trottoarer - Hastighetsreducerande åtgärd norr om nya övergångsstället	<b>++</b>	<b>0</b>
<b>Åtgärdspaket 3</b> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - Ny passage i nytt läge, med bred refug och anslutning till Tennisvägen - Hastighetsdämpande åtgärd före och efter passage (inkl tätortsport) - Flytt av GCM-stöd på Kalvängsvägen till gatans södra sida - Förstärkt belysning vid passagen	<b>++</b>	<b>+</b>
<b>Åtgärdspaket 4</b> - Ändrad hastighet till 40/60 km/h - GC-bro över Tåstarpsgatan	<b>++</b>	<b>-</b>

#### 4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Utifrån den definierade problembilden för Tåstarpsgatan är det tydligt att de åtgärder som föreslås måste resultera i en sänkning av fordonens hastighet på gatan samt att säkerheten vid passagen över Tåstarpsgatan vid korsningen med Tennisvägen förbättras.

De fyra åtgärdspaket som diskuterats ovan bedöms samtliga kunna avhjälpa de identifierade problemen och i hög utsträckning bidra till att de formulerade målen uppfylls.

I grund och botten är de olika åtgärdsförslagen olika varianter på samma lösning, snarare än fyra olika lösningar på problemet. De olika åtgärdspaketen kan ju dessutom varieras i en mängd olika kombinationer av åtgärder, varför det kan finnas anledning att analysera andra kombinationer av åtgärder än de som föreslagits i denna studie.

Rekommendationen inför det fortsatta arbetet är dock att åtgärder bör vidtas, som tydliggör tätortens början och samtidigt kraftigt reducerar fordonens hastigheter. Förslagen som diskuterats i denna studie, en tätortsport, mittrefug eller en mindre cirkulationsplats, har båda förutsättningar att uppnå den effekten. Gatans nuvarande utformning inbjuder till högre hastigheter än den tillåtna, varför hastighetsreducerande åtgärder på övriga delar av Tåstarpsgatan är att rekommendera. Detta är inte minst viktigt strax norr om passagen över gatan, eftersom fordonens hastighet på väg ut från tätorten också måste sänkas för att det skall bli säkert att passera över gatan.

Vidare rekommenderas att nuvarande passage rivs och att en säker cykelöverfart byggs. Denna bör utformas med breda refuger för ökad trygghet samt kompletteras med utrustning som gör det lättare att upptäcka dem som skall passera över gatan, eventuellt i form av förstärkt belysning. Det är viktigt att den fysiska utformningen säkerställer att fordonens hastighet är låg vid passagen.

## 5. Processbeskrivning

### 5.1 Initiering

Startmöte har genomförts mellan Ramböll och Trafikverket 27 februari, 2013.

### 5.2 Förstå situationen

Förslag till problem- och målbild har formulerats av Ramböll med utgångspunkt i inledande diskussion med Trafikverket vid genomfört startmöte.

Dialogmöte: 15 april, 2013, Tranemo kommun

Medverkande: Trafikverket, Tranemo kommun, Ramböll

Problembild, förutsättningar samt målbild och tänkbara åtgärder diskuterades.

### 5.3 Pröva tänkbara åtgärder

Ramböll genomför analys av de föreslagna åtgärdernas bidrag till måluppfyllelse samt de olika åtgärdernas bedömda lönsamhet i termer av nytta i förhållande till kostnad.

### 5.4 Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Ramböll formulerar ett förslag till fortsatt hantering och rekommendation av åtgärder för att avhjälpa de identifierade problemen.

Dialogmöte 3: 26 juni, 2013. Webbaserat möte.

Medverkande: Trafikverket och Ramböll

Första granskningskopian diskuterades. Synpunkter är inarbetade i det slutliga dokumentet.

#### 5.5 **Revision av åtgärder**

Deltagande parter har i samråd aktualiserat rapporten under 2015.

2015-10-02 Nada Dawid

Datum och underskrift av ansvarig för genomförandet av åtgärdsvalsstudien

16/9-15 Per Sundman

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare av åtgärdsvalsstudien

2015-10-05 M. J. Österberg

Datum och underskrift av ansvarig chef

**Bilaga 1 Mötesanteckningar****Dialogmöte ÅVS väg 156**

Uppdrag	Förenklade Åtgärdsvalsstudier Sjuhärad
Mötets syfte	Dialogmöte med Trafikverket och Tranemo kommun gällande väg 156, Tåstarpsgatan i Tranemo.
Datum	15 april 2013
Ort	Tranemo
Deltagare	Nada Dawid, Trafikverket (ND) Kerstin Sondén, Trafikverket (KS) Lennart Puxon, Trafikverket (LP) Johan Svensson, Ramböll (JS) Jessica Jaremo, Ramböll (JJ) Arne Willhammar, Tranemo kommun (AW) Peter Jönsson, Tranemo kommun (PJ)
Frånvarande	Karl-Johan Ohlin, Tranemo kommun
Delgivning	Mötets deltagare samt frånvarande mötesdeltagare
Nästa möte	Inget nytt möte bokades

## Agenda

**Presentation****Uppdraget samt metoden****Problembild och förutsättningar****Målbild****Tänkbara åtgärder****Övrigt****1 Presentation**

Kort presentationsrunda med namn, roll på arbetsplatsen samt roll i uppdraget.

**2 Uppdraget samt metoden**

JS redovisade kort metodiken kring åtgärdsvalsstudier inklusive fyrstegsprincipen.

JS gjorde en kort beskrivning av uppdraget, syftet med mötet och vad som hittills har gjorts.

Inga andra intressenter än Trafikverket och Tranemo kommun har bedömts vara relevanta för aktuell förenklad ÅVS.

**3 Problembild och förutsättningar**

JS gav en beskrivning av den problembild så som Ramböll har tolkat den.

En dialog fördes kring följande frågeställningar:

- Har Ramböll uppfattat problembilden korrekt?
- Har Trafikverket och kommunen samma uppfattning i denna fråga?
- Finns det andra problem från allmänheten/boende eller verksamheter som kommunen och Trv har kommit i kontakt med? På vilket sätt och när?
- Finns det andra förutsättningar av betydelse som bör ingå i denna studie?
- Kommunala eller regionala planer som kan påverka tänkbara åtgärder och fortsatt arbete?

Viktigaste slutsatserna från diskussionerna:

Problembilden i huvudsak hög hastigheter längs väg 156, skyltat 50 km/h men man håller inte hastigheten i dagsläget. Övriga faktorer som påverkar problembilden är tung trafik, vägens bredd samt längden på sträckan som är 50 km/h i dagsläget. Många oskyddade trafikanter korsar väg 156 vid Tennisvägen, en koppling från gång- och cykelvägen längs sjön söder om vägen med idrottsområdet norr om vägen. De som går och cyklar längs Tåstarpsvägen är i princip bara de som bor längs vägen, i övrigt nyttjas gång- och cykelvägen söder om vägen alternativt lokalgatunätet norr om vägen.

Gällande förutsättningar har kommunen utfört hastighetsmätningar (2012), kommunen levererar detta material till Ramböll. Kommunen har även tagit fram ett förslag till Hastighetsplan, dock ej antagen (Vectura, juni 2011). Hastighetsplanen föreslår 40 km/h, dock ej beslutat eller genomfört.

Övriga förutsättningar är att träindustrin med ett 60-tal anställda önskar GC-väg till sin verksamhet i utkanten av tätorten samt att en ny gång- och cykelväg längs väg 1587 (västra sidan) är planerad och har för avsikt att anläggas.

#### 4 Målbild

Ramböll beskrev ett förslag till målbild, ett övergripande mål för ÅVS:en samt specifika mål utifrån de nationella transportpolitiska målen.

En dialog fördes kring följande frågeställningar:

- Vad vill vi uppnå?
- Hänger målbilden ihop med problembilden?
- Är målen tillräckligt konkreta?
- Ytterligare mål som är viktiga för lösa problemen?
- Vilka faktorer är viktigast att arbeta vidare med för att minimera problemen?

Mötesdeltagarna enades om att de i arbetsmaterialet beskrivna målen är bra formulerade.

#### 5 Tänkbara åtgärder

Ramböll redovisade en bruttolista med tänkbara åtgärder i syfte att minimera problemen.

En dialog fördes kring följande frågeställningar:

- Synpunkter kring föreslagna åtgärder?
- Andra tänkbara åtgärder eller varianter?

Ramböll bör kontakta Carl-Johan Ohlin, Tranemo kommun (sjuk vid aktuellt möte) gällande ytterligare synpunkter, idéer gällande åtgärder samt kunskap om området och gatan.

Diskussion kring följande åtgärder som inte står angivna i arbetsmaterialet:

- Bredda befintliga gångbanor längs Tåstarpvägen i syfte att minska körbanebredden
- Kompletterande hastighetsdämpande åtgärder på sträckan i syfte att minska hastigheten, exempelvis fler passager och/eller mittrefuger.
- Eventuellt flytta gång- och cykelvägen längs Kalvängsvägens östra sida till den västra sidan samt komplettera med en bredare refug än befintlig. Möjligheterna att anlägga en bredare refug bedöms vara bättre på andra sidan med hänsyn till omgivande fastigheter. Gång- och cykelvägen längs Kalvängsvägen är i dagläget avskild från körbanan med så kallade GCM-stöd.

## 6 Övrigt

Ramböll har för avsikt att leverera ett förslag/utkast till förenklad ÅVS för väg 156 under vecka 20 till Trafikverket och Tranemo kommun för synpunkter. Eventuellt planeras ett Lync-möte vecka 21 för genomgång av eventuella synpunkter och justeringar inför slutlig leverans av ÅVS till Trafikverket i vecka 21/22.

Minneanteckningar  
Jessica Jaremo  
Ramböll Sverige AB  
2013-04-22