

Åtgärdsvalsstudie

Väg 42, Sjöbo–Kvarbo, Borås Stad

Ärendenummer: TRV 2017/36362



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie väg 42, Sjöbo–Kvarbo, Borås Stad

Författare: Kristina Hermansson, Kreera

Dokumentdatum: 2017-11-05

Ärendenummer: TRV 2017/36362

Publikation: 2019:141

ISBN: 978-91-7725-494-2

Fastställt av: Ryding Jörgen, PLväu

Kontaktperson: Per Schillander, PLväu

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

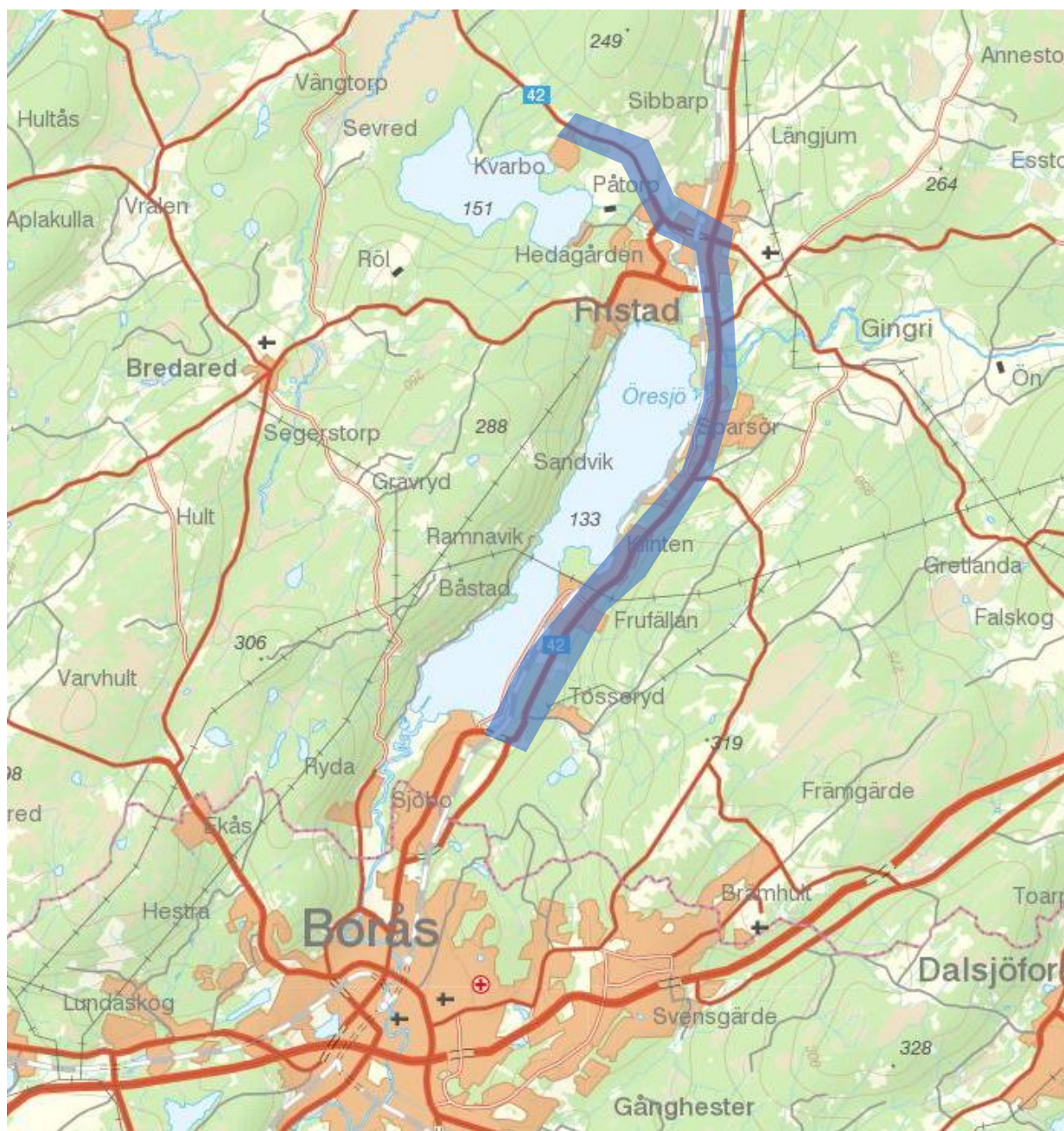
Namn på åtgärdsvalsstudie: VÄG 42, SJÖBO–KVARBO, BORÅS STAD

Ansvarig för genomförande: PER SCHILLANDER

Organisation: TRAFIKVERKET REGION VÄST

Datum – start: 2017-03-01

Datum – avslut: 2017-11-28



Översiktskarta som visar åtgärdsvalsstudiens utredningsområde.

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	5
Avgränsningar	6
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	7
Preciserande av förutsättningar och brister	8
Markanvändning	8
Tidigare planeringsunderlag och angränsande projekt	9
Kommunala planer	9
Kommande utveckling	12
Väg 42 – nulägesbeskrivning	13
Hastighetsbegränsningar	13
Trafikmängder	14
Gång- och cykelvägnät	14
Kollektivtrafik	15
Skolbarn	15
Trafiksäkerhet	15
Problembild och målbild	16
Problembild	16
Målbild	16
Krav	17
Mål för lösningar	17
Pröva tänkbara åtgärder	18
A. Allmänna åtgärder	19
B. Tosseryd	22
C. Frufällekorsningen	24
D. Frufällebacken	26
E. Skogsrydsvägen	28
F. Sparsör	30
G. Fristad söder	32
H. Fristad centrum	35
I. Kvarbo	37
Inriktning och rekommenderade åtgärder	39
A. Allmänna åtgärder	40
B. Tosseryd	41
C. Frufällekorsningen	42
D. Frufällebacken	43
E. Skogsrydsvägen	44
F. Sparsör	45
G. Fristad söder	46
H. Fristad centrum	48
I. Kvarbo	49
Bedömning av måluppfyllelse	50
Arbetsprocessen	50
Referenser	51
Rapporter	51
Webbmaterial	51
Foton	51
Kvalitetsgranskning	51
Avslutning av studie	51

Bakgrund och syfte

Den aktuella vägsträckan finns beskriven i en förstudie, "Väg 42 Borås-Trollhättan, delen Sjöbo-Kvarbo Sommarstad", från 2011. Förstudien omfattar en kartläggning av brister och utgår från kommunens exploatering och med den en ökande trafik. I exploateringen ligger både bostäder och förskolor, och med ökande trafik uppstår fler konflikter. Denna åtgärdsvalsstudie utgör ett omtag för att utforma ett nytt inriktningsbeslut med åtgärder i olika steg. Vägen och järnvägen är ett viktigt stråk för pendling till Borås, därtill ingår vägen i "funktionellt prioriterat vägnät" (FPV) och är utpekad som led för farligt gods. Det finns fortsatt brister i korsningar och konflikter mellan funktion, kapacitet och trafiksäkerhet. Vidare är det en variation av hastigheter på sträckan – med en blandad efterlevnad. Samtidigt finns behov av säkra passager, bra gång- och cykelvägar och säkra anslutningar till kollektivtrafik. Utredningsområdet berör många enskilda väghållare, i flera vägföreningar.

Studien omfattar i väg 42 i befintligt sträckning och endast i begränsad/behövlig omfattning angränsande vägnät. Älvsborgsbanan berörs översiktligt, men är en viktig del i stråket. Behovet av cykelvägar, hållplatser samt pendelparkeringar ingår i studien, inklusive åtgärder i fyrstegsprincipens första och andra steg. Även andra aktuella frågor i stråket (såsom viltpassager, vattenskydd etc.) bör beskrivas. Åtgärdsförslagen ska grupperas på lämpligt sätt och redovisas på kort, medellång och lång sikt.

Till förutsättningarna hör att:

- kommunen vill exploatera mark med sjöutsikt och längs sträckan finns flera detaljplaner framtagna
- en avloppsledning ska grävas ned på sträckan och delvis längs vägen, vilket möjliggör en etablering av separat GC-väg på denna.
- många busshållplatser behöver förbättras
- det finns ett förslag till strategisk plan för Sparsör-Frufällan-Tosseryd
- på flera delar överensstämmer inte högsta tillåtna hastighet helt med vägmiljön. Det har inkommit önskemål om sänkt hastighet på vissa partier.

Väg 42 är utpekad som riksintresse och är viktig i ett regionalt perspektiv, då den binder samman Sjuhäradsbygden och Skaraborg/Fyrbodalen. Vägen utgör också huvudinfart till Borås från norr och den fyller en viktig funktion som pendlingsväg till Borås. Vägen är viktig för de boende i området, samtidigt som vägen är utpekad för farligt gods och det går många transporter med tung trafik på sträckan.

Vägens standard varierar. På sträckan Borås-Fristad är vägen bred medan den väster om Fristad är smalare. Antalet anslutande vägar och utfarter är stort och sikten är på många ställen begränsad. Vägen kännetecknas av mycket trafik, en förhållandevis hög hastighet och många oskyddade trafikanter som rör sig längs och tvärs vägen, vilket skapar många konflikter och det har också inträffat ett stort antal olyckor på sträckan. Den omfattande trafiken orsakar även bullerstörningar.

Syftet med studien är att beskriva brister på vägsträckan och peka ut effektiva och huvudsakligen mindre åtgärder (för de pottpengar som finns i regional plan) för att kunna förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet. De viktigaste målen med projektet är en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för både oskyddade trafikanter och fordonstrafik. Oskyddade trafikanter ska ges bättre möjligheter att röra sig utmed och tvärs vägen.

Avgränsningar



Översiktskarta som visar åtgärdsvalsstudiens utredningsområde.

Åtgärdsvalsstudien har avgränsats till att omfatta ca 11,5 km av väg 42, från cirkulationsplatsen vid Rävryd, vidare genom Frufällan, Sparsör och Fristad, fram till infarten till Kvarbo sommarstad nordväst om Fristad.

Studien omfattar vägtrafik, gång, cykel och kollektivtrafik (buss och tåg). Pengar till åtgärder finns i begränsad mängd i lokalpott, GC-pott och kollektivtrafikpott i regional plan. I övrigt får brister spelas in till framtida revideringar av regional plan. Studien ska avgränsas till åtgärder som kan genomföras på kort, medellång och lång sikt, oavsett var de genomförs. Följande tider används:

- Kort sikt 2018-2021
- Medellång sikt 2022-2029
- Lång sikt efter 2029

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Primära intressenter:

- Borås kommun
- Västtrafik
- Trafikverket

Sekundära intressenter:

- Väg-, samhälls- och fastighetsföreningar
- Länsstyrelsen
- Västra Götalandsregionen
- Boråsregionens kommunalförbund
- Polisen
- Räddningstjänsten

De primära intressenterna ingår i arbetsgruppen, medan de sekundära erbjuds att delta i workshop och lämna synpunkter på framtaget material. Trafikverket är avsändare av rapporten.

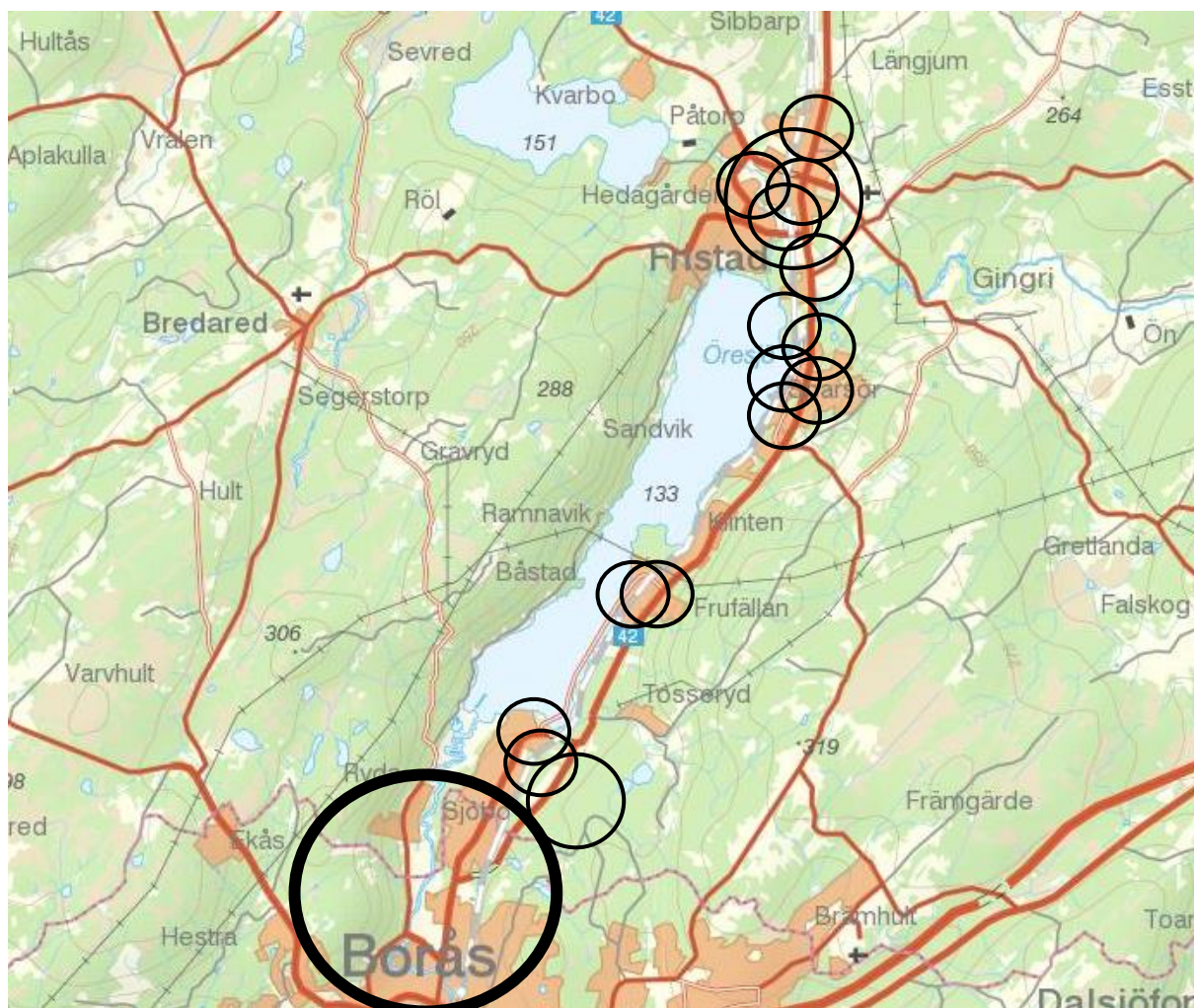
Överenskommelse mellan aktörer för genomförande av studie, eventuellt:	Ja ☒ Nej ☐ Datum: 170322
Eventuell kommentar:	Muntlig överenskommelse med Borås Stad vid arbetsmöte.

Medverkande kompetenser och personer:	
Per Schillander, Stefan Frisk och Caroline Karlsson, Trafikverket. Jan-Åke Claesson och Charlotta Tornvall, Borås Stad. Kristina Hermansson, Kreera.	
Eventuell kommentar:	

Preciserande av förutsättningar och brister

Markanvändning

Borås kommun har över 100 000 invånare och innefattar, förutom centralorten Borås, 20 tätorter. En av de största tätorterna är Fristad. Längs väg 42, mellan Borås och Fristad, har bebyggelsen de senaste åren ökat och orterna växer närmare varandra. I utredningsområdet bor det strax över 6000 personer, varav närmare 5000 bor i Fristad-Sparsör. I området är efterfrågan på lediga tomter stor och barnfamiljer ställer också krav på platser i förskolor och skolor. Bostadsbebyggelsen intill väg 42 utgörs mestadels av fristående villor. Längs vägen finns tre utsträckta samhällen: Tosseryd, Frufällan-Klinten och Sparsör. Viktiga målpunkter utmed sträckan utgörs av förskolor, skolor, idrottsanläggningar, badplatser, affärer och mindre verksamheter. I Borås, söder om utredningsområdet, finns ett stort utbud av offentlig och privat service. Här finns också de flesta arbetsplatserna, men även Borgstena norr om Fristad är en viktig målpunkt för arbetspendling. Dessutom finns det ett antal mindre arbetsplatser utmed hela sträckan.



Kartan visar utredningsområdet, med de största målpunkterna schablonmässigt markerade.

Tidigare planeringsunderlag och angränsande projekt

- År 2011 tog Trafikverket fram en förstudie för samma sträcka "Förstudie Väg 42 Borås – Trollhättan, delen Sjöbo-Kvarbo sommarstad, Borås Stad, Västra Götalands län, 2011-09-30, Objekt: 85 438640". Fakta såsom bakgrund, förutsättningar och problembild återanvänds i denna åtgärdsvalsstudie.
- Åren 2015-2017 pågick ÅVS Noden Borås, med syftet att fånga brister, behov, prognoser och åtgärder för det övergripande trafiksystemet (väg och järnväg) i Borås tätort. ÅVS Noden Borås är omfattande och viktig för den samlade bilden av trafiksystemet, men berör bara i allmänna drag vägsträckan i denna studie. Mest intressant är troligen resonemangen om trafiken på väg 1795/1800 samt om Älvsborgsbanan och dess trafikering.
- Sedan en tid finns en diskussion om fördelning av funktioner på de delvis parallella vägarna 42 och 180, som båda länkar mellan Borås och Alingsås/Vårgårda. Båda dessa vägar är utpekade i FPV. Väg 42 är dessutom rekommenderad väg för farligt gods. Borås Stad vill gärna se en överflyttning av trafik till väg 180, men VGR har inte tagit ställning i frågan. En utbyggnad av väg 180 har framförts som del i förslag till regional plan för Västra Götaland.
- Längs bandel 654, Borås-Herrljunga, driver Trafikverket ett projekt för kommande fjärrstyrning. Det innefattar även en översyn av lagliga och olagliga övergångar med syfte att höja trafiksäkerheten.
- Trafikverket har precis avslutat ett projekt där delsträckor av järnågsnätet i Sverige stängslas in för att minska antalet olyckor. Borås stad hade flera utpekade sträckor, varav vissa på bandel 654.
- Trafikverket planerar att bygga om korsningen mellan väg 42, väg 1800 (Paradisvägen) och väg 1771 (Sparsörsvägen). Innan projektering startar ska kommunen och Trafikverket komma överens om vilken väglösning som bör utföras i området. Korsningen är idag en av de mest olycksdrabbade i Fristads kommun.

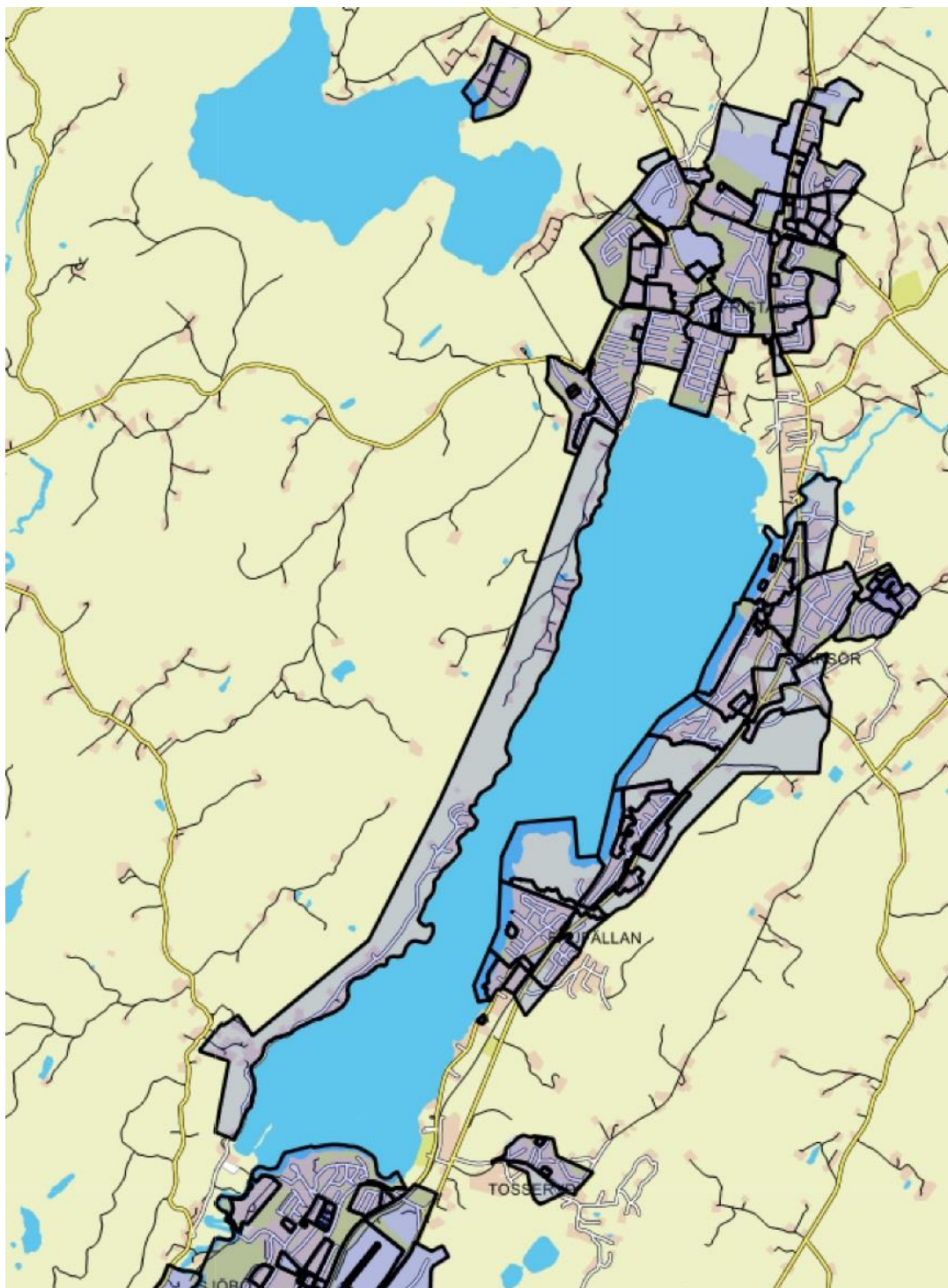
Kommunala planer

I stort sett är alla områden som ansluter till vägsträckan detaljplanlagda, se kartan nedan.

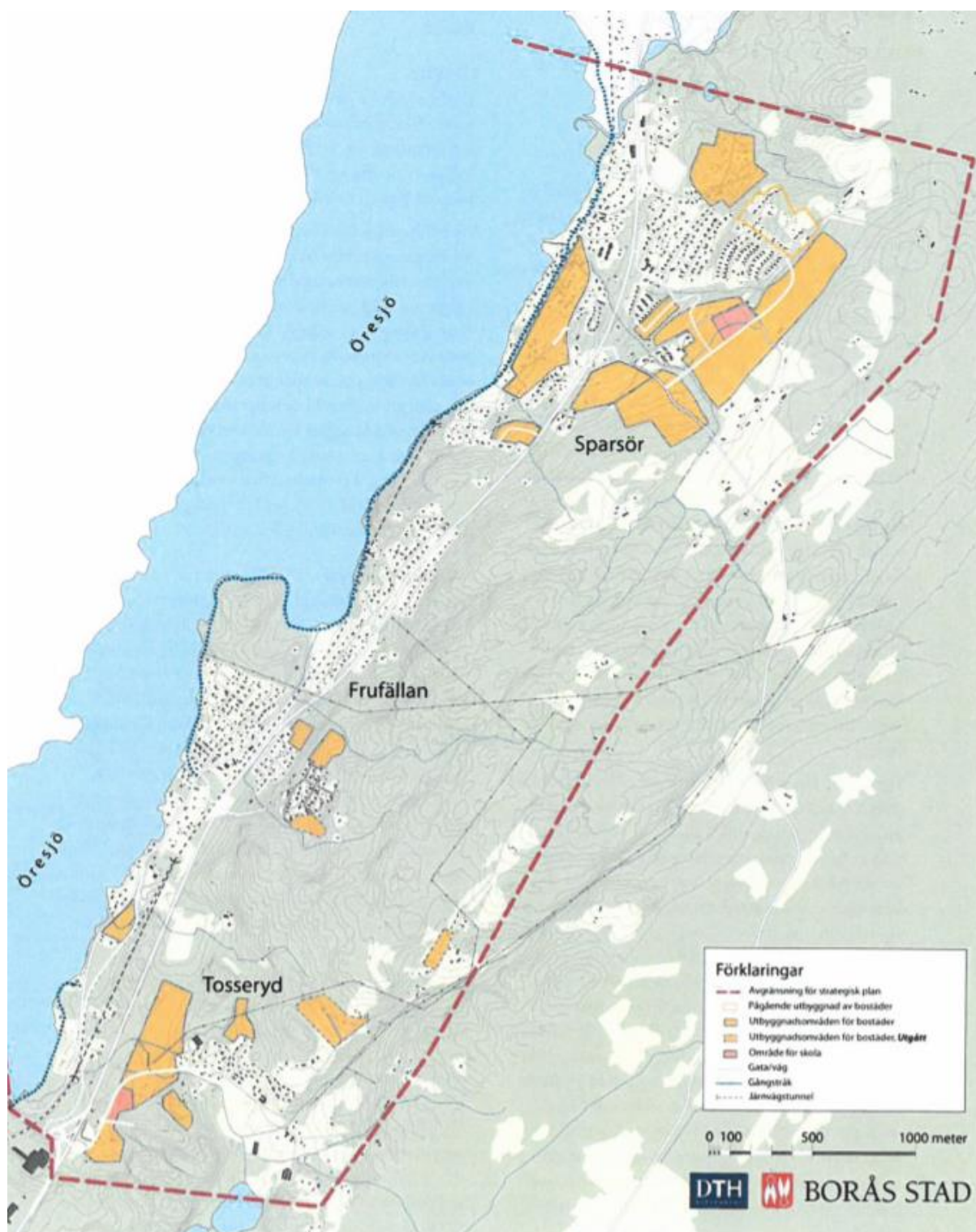
Kommunen har flera pågående detaljplaner längs sträckan, dessa finns sammanställda nedan. Borås Stad har även tagit fram ett förslag till strategisk plan för Sparsör-Frufällan-Tosseryd.

Kommunens gällande översiktsplan är från 2006. En ny översiktsplan är under framtagande – den var ute på samråd våren 2017. I samrådshandlingen beskrivs att en ny väg bör studeras mellan väg 42 och väg 40, för att underlätta trafik mellan Borås norra och östra delar. Bakgrunden är att Skaraborgsvägen, Kungsleden och Åsbogatan behöver avlastning från genomfartstrafik. Förslaget innebär att väg 42 i centrala Borås skulle kunna avlastas från delar av genomgående trafik.

Det finns ett förslag till strategisk plan för Sparsör-Frufällan-Tosseryd sedan 2012, som har varit ute på remiss men ännu inte antagits. Den strategiska planen ska utgöra underlag för kommunens arbete med översiktlig planering och detaljplanering inom Sparsör, Frufällan och Tosseryd. I planen har möjliga nya utbyggnadsområden samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder särskilt studerats. Planen är framtagen efter att Trafikverkets förstudie från 2011 blev färdigställd. Trafikåtgärderna som presenteras i planen är tagna från förstudien. Nya bebyggelseområden koncentreras till Sparsör och Tosseryd, se kartbild här intill.



Detaljplanelagt område i utredningsområdet. Källa: Borås kommun webkarta.



Strategisk plan för Sparsör-Frufällan-Tosseryd.

Kommande utveckling

Borås kommun har ett flertal pågående detaljplaner i området, se karta nedan:

1. Detaljplan Torpa-Sjöbo 2:81, planprogram för utökad industriverksamhet (söder om cirkulationsplatsen vid Rävstryd).
2. Detaljplan Tosseryd, Torpa-Sjöbo 2:24, för nya bostäder i anslutning till väg 42, norr om cirkulationsplatsen vid Rävstryd.
3. Detaljplan Sölebo 1:44, Frufällan, för 1-3 nya bostäder, planområdet ligger i ett befintligt bostadsområde med utfart till väg 42.
4. Detaljplan Paradis 1:4 (Vinkelvägen), Sparsör, för ca 40-70 nya bostäder och en förskola med sex avdelningar.
5. Detaljplan Sölebo 1:54, Sparsör, för nya bostäder, i anslutning till väg 42.
6. Detaljplan Påtorp 1:1 m fl Kvarbo, Fristad, för bostäder och VA-sanering. Endast VA-sanering pågår i år, men planen går ut på samråd 2018. OBS! Planen är nu bara hälften så stor som kartan anger. Se vidare www.boras.se

De senaste åren har det byggts många nya bostäder i området mellan sjön och järnvägen och mellan järnvägen och väg 42. Kommunen anger att det sammantaget, uppskattningsvis kommer att byggas cirka 600 nya bostäder i stråket.



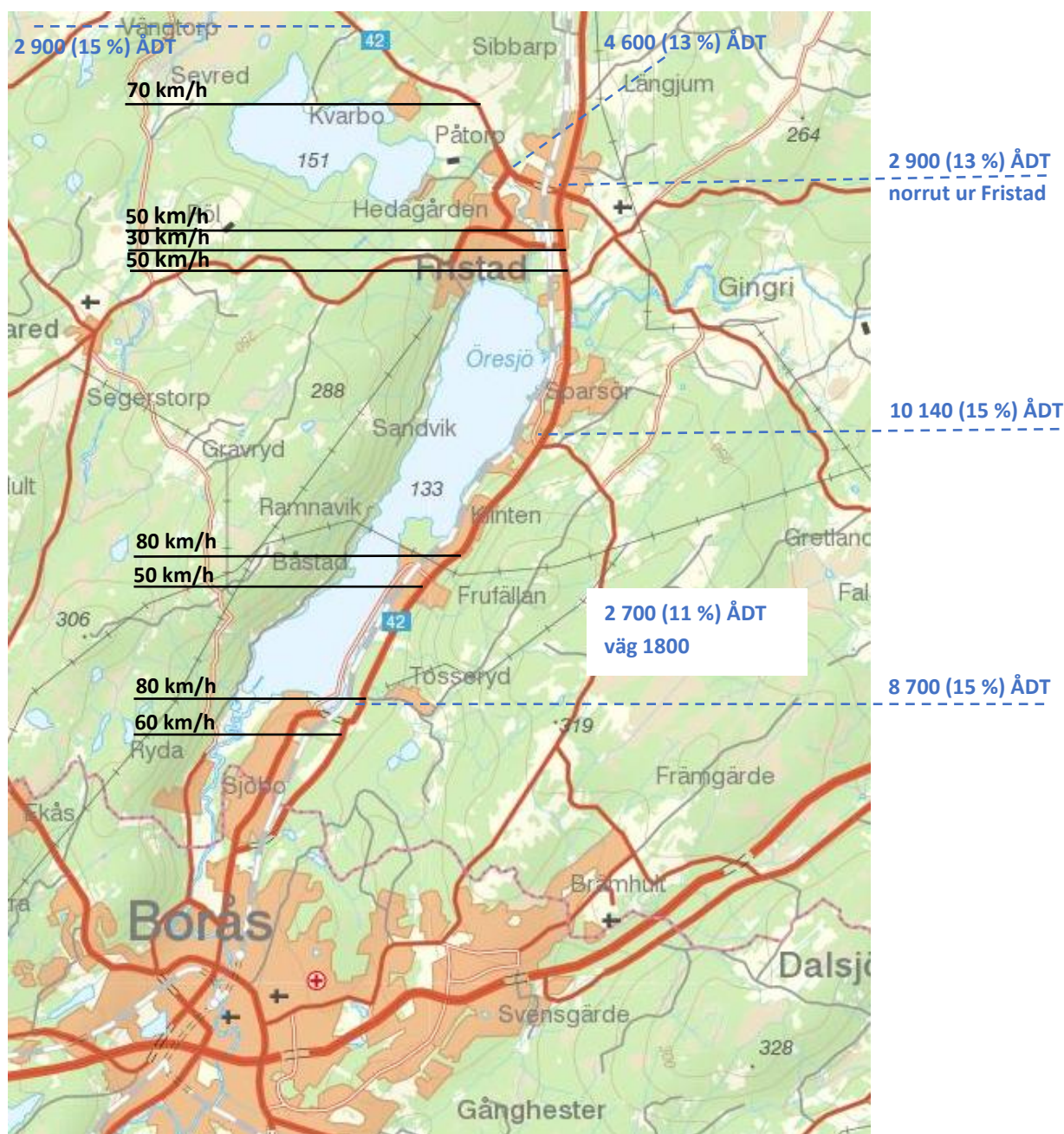
Pågående detaljplaner i utredningsområdet. Källa: Borås kommun webbkarta. OBS! Planen är nu bara hälften så stor som kartan anger. Se vidare www.boras.se

Väg 42 – nulägesbeskrivning

Väg 42 mellan Sjöbo och Fristad är med ett kort undantag 9,5-13,5 meter bred. Vägen har ett körfält i vardera riktningen och huvudsakligen breda vägrenar. Hela sträckan mellan Sjöbo och Fristad är belyst. Genom Fristad är vägen smalare, med en bredd på 6,6-9,5 meter, och väster därom endast 3,6-6,5 meter bred. Längs hela sträckan ansluter flera allmänna vägar samt ett stort antal mindre vägar och fastighetsanslutningar. De mer trafikerade korsningarna är utformade med vänstersvängfält. Väg 42 passerar planskilt under järnvägen i Fristad. Övriga anslutande vägar korsar järnvägen i plan.

Hastighetsbegränsningar

På den knappt 12 kilometer långa sträckan förändras hastigheten idag sju gånger, se karta nedan. Hastighetssättningen är en del av problematiken längs sträckan, dels att hastigheten ändras många gånger, dels att hastighetsgränsen inte stämmer helt med vägmiljön.



Kartan redovisar aktuella hastighetsbegränsningar (de hastigheter som är utskrivna gäller mellan respektive avskiljningsstreck) och trafikflöden vid mätpunkter (procentsatsen inom parentes avser andelen tung trafik).

Trafikverket har gjort stickprovsmätningar längs sträckan som visar bland annat hastighetsefterlevnaden. Det finns tre stickprovspunkter längs sträckan; i Frufällan, Sparsör och i Fristad, väster om järnvägen. Stickproven görs vart fjärde/femte år och visar att efterlevnaden på sträckan är relativt god. Punkten i Frufällan skiljer sig något från de andra, då mätpunkten är på det korta partiet med sänkt hastighet – där är hastighetsefterlevnaden mindre god.

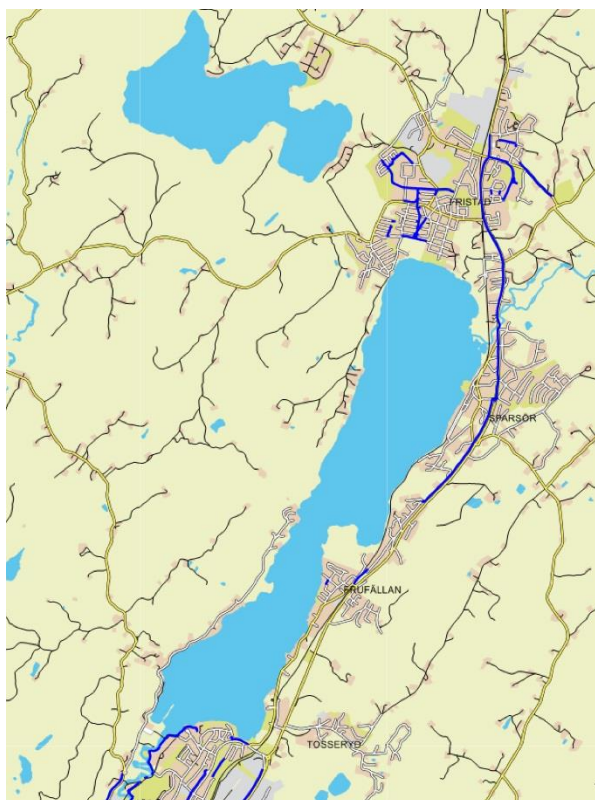
Trafikmängder

Väg 42 utgör huvudinfart till Borås från norr och den har en årsdygnstrafik som varierar från drygt 2 900 fordon nordväst om Fristad till 8 700 och 10 100 fordon mellan Fristad och Borås, av dessa utgörs cirka 14 % av lastbilar, se figur ovan. Att trafikmängden är högre närmare Fristad beror sannolikt på att väg 1800 (Paradisvägen) mot Brämhult används som en smitväg av trafiken som ska österut, för att slippa köra genom Borås centrum.

Mätningar visar att trafikintensiteten är högst mellan klockan 16 och 18. Trafiken under den mest belastade timmen utgör cirka 11 % av årsdygnstrafiken. Riktningfördelningen på vägen är måttligt ojämn. Vid en mätning utförd i september 2006 gick drygt 65 % av den totala trafiken i riktning mot Borås under morgonens maxtimme. På eftermiddagen råder omvänd situation, med cirka 60 % av trafiken i riktning mot Fristad.

Gång- och cykelvägnät

Längs stora delar av sträckan finns en separat gång- och cykelväg i direkt anslutning till väg 42. På de delar där separata gång- och cykelväg saknas finns ett parallellt vägnät med lite trafik, som kan användas av gående och cyklister. Det separata gång- och cykelvägnätet redovisas i figuren nedan.



Kartan till vänster redovisar de separata gång- och cykelvägarna i utredningsområdet. Kartan till höger redovisar busshållplatserna längs sträckan. Källa: Borås webbkarta.

Kollektivtrafik

Vägen trafikeras av tre landsbygdslinjer: 150, 240 och 582. Linje 150 har en turtäthet på som mest fyra avgångar per timma, linje 240 går några gånger per dag och linje 582 går en gång i timmen på morgon och eftermiddag. Statistik från 2007/2008 visar att det genomförs drygt 1750 enkelresor varje vardag med busslinjerna som trafikerar sträckan, varav cirka 80 % av resorna sker med linje 150. Cirka 1/3 av resorna med linje 150 utgörs av skolresor.

På den aktuella sträckan finns det 17 busshållplatser, vars översiktliga placering redovisas i figuren ovan. Det figuren inte redovisar är att utformningen av busshållplatserna skiljer sig åt. Flertalet är bussfickor med endast hållplatsstolpe, men det finns också hållplatser där bussen stannar på vägrenen. Många hållplatser är därmed inte tillgänglighetsanpassade; med hög kantsten, kontrastmarkeringar, ledstråk etc. Vidare saknas gångväg mellan många av hållplatserna och anslutande vägar samt säkra passagemöjligheter över väg 42. Vissa hållplatslägen (för respektive riktning) vid en hållplats kan ligga på stort avstånd från varandra och för någon hållplats finns det enbart ett hållplatsläge i ena riktningen.

Älvsborgsbanan, från Borås till Herrljunga och Vänersborg, går här parallellt med vägen upp till stationen i Fristad. Det går idag 13 dubbelturer per vardag mellan Borås och Fristad, vilket innebär att tåget går ungefär en gång per timme på morgonen och en gång i halvtimmen på eftermiddagen. Standarden på Älvsborgsbanan har brister med bl.a. plankorsningar i Frufällan och södra Fristad. Flera projekt pågår för att höja banans standard. Högsta tillåtna hastighet mellan Borås och Fristad är på stora delar av sträckan begränsad till 80-100 km/t. Restiden Fristad-Borås med tåg är endast 12 minuter – bussen tar 30 minuter. De förhållandevis få turerna bedöms ändå innebära att tågtrafiken inte är ett fullt attraktivt pendlingsalternativ på sträckan.

Skolor och skolskjuts

Längs aktuell sträcka finns fyra skolor:

- Kilskolan (åk 3-6) och Slättängskolan (åk F-2) i Sparsör
- Fristadskolan (åk 7-9) och Gula skolan (åk F-6) i Fristad.

Barnen i området är berättigade till skolskjuts, beroende på ålder och avstånd mellan hemmet och skolan. Övriga elever går, cyklar, åker moped eller blir skjutsade till dessa skolor. Det finns ytterligare en skola i Fristad, Asklandaskolan (åk F-6), som ligger drygt en kilometer väster om väg 42. Elever från skolan går en gång i veckan tillsammans med lärare till Fristadskolan för att ha hemkunskap, då de korsar både väg 42 och järnvägen. Barn rör sig även efter skoltid och på helger i hela området kring vägen, då de besöker vänner och ägnar sig åt olika fritidsaktiviteter.

Trafiksäkerhet

Längs sträckan har det inträffat 73 olyckor med 119 personer inblandade under perioden 2000-2010 (information hämtad från STRADA 2010):

- En övervägande del av olyckorna har inneburit lindriga personskador (84 %) men det har även skett 9 olyckor (12 %) som medfört svåra skador och 3 olyckor (4 %) som har haft dödlig utgång.
- Den vanligaste olyckstypen har varit singelolyckor, vilka står för 36 % av det totala antalet olyckor och de är spridda längs hela sträckan. Det finns dock några platser där flera singelolyckor har inträffat: precis norr om anslutningen till Däckvägen från väg 42 och vid infarten mot Frufällan norrifrån.

- Upphinnande fordon är också en vanlig orsak till olyckor på sträckan. Dessa har oftast inträffat i samband med avsvängande fordon. Ett antal olyckor med upphinnande fordon har även inträffat i Frufällan när fordon stannat för gående vid övergångstället.
- Olyckor med avsvängande och korsande trafik utgör 10 respektive 8 %. Sammanlagt har 17 % av olyckorna inträffat i direkt anslutning till korsningar på sträckan. Därtill kan flera av olyckorna med upphinnande fordon också relateras till korsningarna.
- Oskyddade trafikanter, dvs. gående, cyklister och mopedister, har varit inblandade i 15 % av olyckorna och vid två tillfällen har olyckorna haft en dödlig utgång. Den ena dödsolyckan skedde vid ett försök att korsa vägen och den andra vid kollision med en moped på angränsade cykelbana.
- Antalet olyckor med cykel/moped är få, endast tre olyckor på 10 år, trots att många klagat över hur mopedförarna kör och att de inte visar någon hänsyn till gällande trafikreglerna.

I statistiken ingår endast de viltolyckor som medfört personskador och det saknas statistik för övriga viltolyckor längs den aktuella sträckan. Enligt muntliga uppgifter från Fristad Jaktvårdskrets förekommer dock mycket vilt i området, särskilt söder om Fristad, i Sparsör och i Frufällebacken. Utöver statistiken i STRADA förekommer sannolikt många lindriga olyckor, som aldrig rapporteras. Statistiken bedöms ändå ge en representativ bild av trafiksäkerheten.

Problembild och målbild

I arbetet med denna åtgärdsvalsstudie hölls en workshop 7 september med inbjudna intressenter såsom Borås Stad, föreningen Framtid Fristad, Polisen och Räddningstjänsten. På workshopen diskuterades problembild, mål för åtgärder och förslag till åtgärder. Nedan finns sammanställt gemensam problembild och målbild:

Problembild

- Bristfällig trafiksäkerhet
- Bristfällig tillgänglighet till viktiga målpunkter
 - Med kollektivtrafik
 - Med cykel och bil
 - Till fots

Målbild

- Bättre trafiksäkerhet för arbetspendlare
- Bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
- Bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken

Krav

- Det finns ett antal regelverk som måste följas vid åtgärder med fokus på trafiksäkerhet. VGU är vägledande, dvs Vägar och gators utformning (Trafikverkets Publikation 2015:086).
- Funktionerna enligt FPV ska säkerställas
- Åtgärderna får inte nämnvärt innebära försämringar på miljöområdet: bullerstörningar, vattenföroreningar, naturintrång etc.
- Åtgärderna ska bidra till det av riksdagen beslutade målet om att reducera utsläppen från inrikes transporter med 70 % 2010-2030.

Mål för lösningar

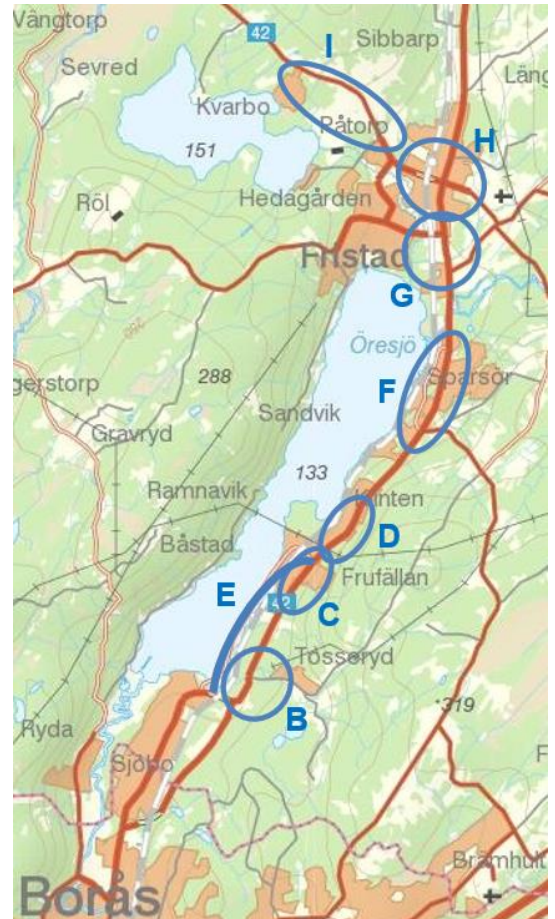
- Studien ska resultera i väl förankrade och genomförbara förslag till åtgärder som representerar fyrstegsprincipens tanke om resurseffektivitet.
- Studiens resultat ska utgöra underlag för att ta fram beställningsbara åtgärder för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja ☐ Nej X	
Medverkande vid workshop 7 september:	
Trafikverket:	Per Schillander, projektledare Caroline Karlsson, biträdande projektledare Jenny Trlicik, samhällsplanering Maria Persson, drift och underhåll Stefan Frisk, trafikingenjör Kristina Hermansson, konsultstöd Kreera
Borås stad:	Charlotta Tornvall, strategisk planering Jonatan Westlin, planhandläggare
Övriga:	Lasse Dahlqvist, Påtorp-Kvarbo Stugägarförening Daniel Pettersson, Påtorp-Kvarbo Stugägarförening Hans Johansson, Tosseryds intresseförening Inger Dahlin-Ros, Tosseryds intresseförening Kjell-Ove Sethson, Fristad Bostäder Linda Bodén, Framtid Fristad Susanne Nejderås, Frufällans Fastighetsägarförening Peter Ljunghager, Frufällans Fastighetsägarförening Bjarne Gustavsson, Borås energi och miljö Joakim Ekberg, Borås energi och miljö Paul Ränk, Vårgårdabuss Mikael Rohmée, Södra Älvsborgs Räddningsförbund Anette Axelsson, driftschef Transdev Sara Karlsson, koordinator Västtrafik Jens Peterson, Sandstensvägens vägsamfällighet
Eventuell kommentar:	

Pröva tänkbara åtgärder

Den studerade delen av väg 42 är en lång sträcka och det finns många förslag till åtgärder. Många åtgärder kom fram vid genomförd workshop, andra härstammar från den tidigare förstudien och några har tillkommit vid senare kompletteringar. Åtgärderna har delats upp i en allmän del och åtta delsträckor. För varje delsträcka finns en karta som visar på problematiken. Gränserna mellan delsträckorna är inte skarpa. Indelningen är:

A Allmänt	Åtgärder som är av mer allmän karaktär och som avser hela sträckan
B Tosseryd	Delsträcka mellan cirkulationsplatsen vid Rävstryd och Frufällan
C Frufällekorsningen	Delsträcka kring Frufällekorsningen
D Frufällebacken	Delsträcka norr om Frufällekorsningen, upp till Klinten
E Skogsrydsvägen	Delsträckan Skogsrydsvägen
F Sparsör	Delsträcka genom Sparsör
G Fristad söder	Delsträcka vid Asklandakorsningen och skolorna i Fristads södra del
H Fristad centrum	Delsträcka genom Fristad tätort
I Kvarbo	Delsträcka mellan Fristad tätort och Kvarbo sommarstad



Varje åtgärd beskrivs översiktligt och med det huvudsakliga steget i fyrstegsprincipen. Åtgärdens effekt på uppsatta mål anges i fem steg: *stor, god, viss, liten* eller *ingen*. Åtgärdens koppling till utpekade brister anges, liksom en grov kostnadsuppskattning i miljoner kr. Därpå följer en bedömning om när åtgärden kan eller bör genomföras samt om åtgärden ska gå vidare. Slutligen kommenteras åtgärden och vid ett "nej" ges en mer utförlig motivering till bortsorteringen.

A. Allmänna åtgärder

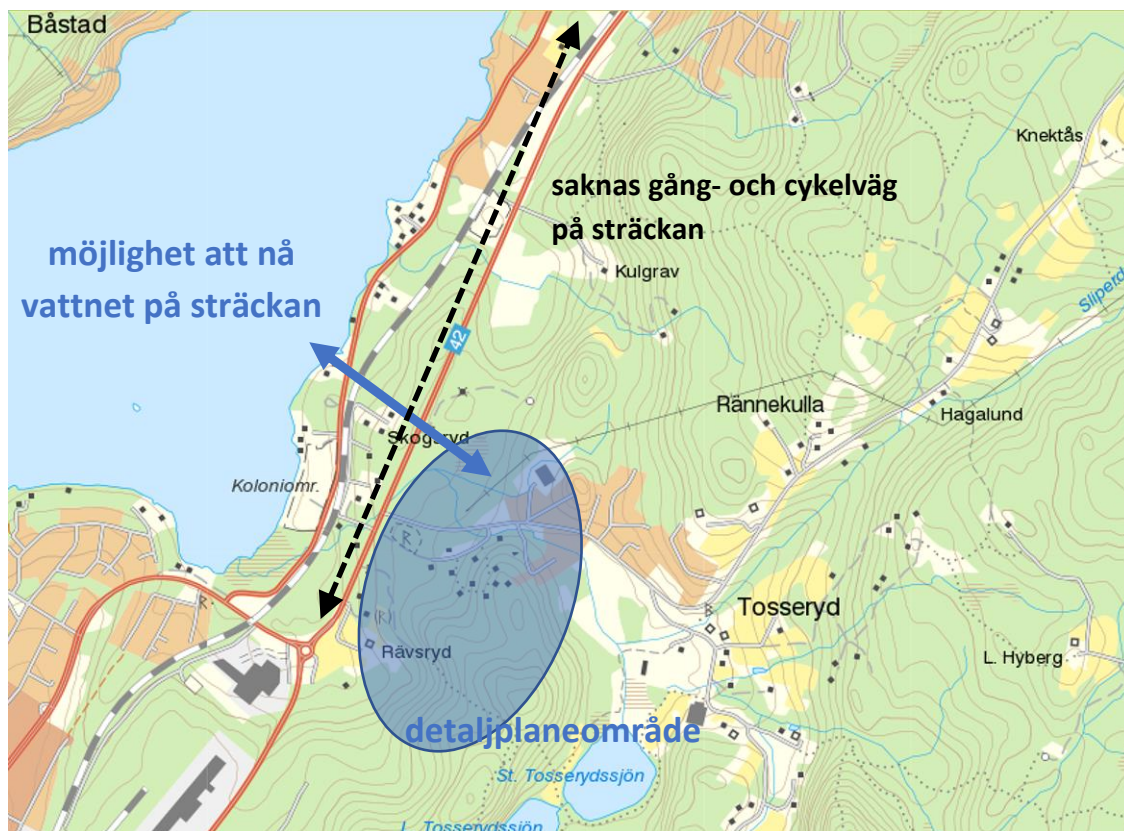
Dessa förslag till åtgärder är av allmän karaktär och gäller för hela sträckan eller avser övergripande åtgärder, som till exempel informationssatsningar.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs- principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel /lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik, som direktbearbetning till hushåll, enligt Västtrafiks och GRs beprövade modell.	1	God	Tillgänglighet	0,3-0,7	Kort	Ja	Viktigt att genomföra regelbundet. Bör riktas till viss målgrupp och vara del i kommunens MM-arbete. En allmän, mindre kampanj i Fristad är på gång i närtid.
A2	Kampanj för elcyklar, som testcyklister på sträckan.	1	Viss	Tillgänglighet	0,1-0,2	Kort	Ja	Kan ge fler cykelpendlare. Bör invänta och samordnas med en ny cykelbana (B3).
A3	Bättre gångpassager och anslutningsvägar vid hållplatser	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,5 styck	Kort	Ja	Vid de mest använda hållplatserna. Kombinerar med övrig utformning.
A4	Cykelparkering med tak och pendlarparkering vid hållplatser	3	God	Tillgänglighet	0,4 per plats (för cykel-P och 10 bilplatser)	Kort	Ja	Vid de mest använda hållplatserna. Vid många hållplatser kan det räcka med cykelparkering.
A5	Fartkameror (ATK)	2	Stor	Trafiksäkerhet	0,5 styck	Medel	Ja	Troligen motiverat i några korsningar och på platser med hastighet 70 eller högre. Önskemål spelas in till nationell prioritering.
A6	Hastighetspåminnare, där tillåten hastighet visas på ljusskylt.	2	Liten	Trafiksäkerhet	0,2 styck	Kort	Nej	Mindre effektiv åtgärd än hastighetssäkrande fysisk utformning. Åtgärden vidtas endast där detta är ogenomförbart.
A7	Fördröjningsanläggning för vägdagvatten	3	God	Annat	1-3 styck	Kort	Ja	Viktigt att utreda och precisera till plats, dvs peka ut känsliga punkter vid vattendrag som mynnar i driksvattentäkten Öresjö.
A8	Kommunal subvention av busstrafiken Fristad-Borås i fem år	1	Viss	Tillgänglighet	40	Medel	Nej	Dyr och ineffektiv åtgärd. Mer kostnadseffektivt med åtgärd A1.
A9	Informera om de nya gång- och cykelvägarna	1	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,1	Kort	Ja	Bör samordnas med bred resinformation och åtgärd A2 och B3.
A10	Marknadsundersökning och/eller RVU om kollektivtrafiknyttjande.	1	Ingen	Tillgänglighet	0,3	Kort	Nej	Analyser av resande utför Västtrafik redan löpande
A11	Mitträcke/vajer eller mitträffling	3	Stor/ Viss	Trafiksäkerhet	Räcke: 0,5/km Räffling: 0,1/km	Medel resp kort	Ja	Räcke är bra om vägbredd mm tillåter, vilket kan vara svårt på denna sträcka. På några delar är räffling en kostnadseffektiv åtgärd.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel /lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
A12	Mätning av cykeltrafik	1	Ingen	Tillgänglighet	0,1	Kort	Ja	Värdefullt som kunskapsunderlag. Del i kommunens cykelarbete
A13	Samordna kommunikation om GC och ombyggnationer	2	Viss	Trafiksäkerhet	-	Kort	Ja	Bör alltid ske, se A9.
A14	Minska antalet korsningar och utfarter. Anlägg gemensamma utfarter och ev lokalgator.	3	Stor	Trafiksäkerhet	Stängning: 0,05 styck Lokalgata: 3/km	Medel	Ja	Viktig. Kan vara svår att lösa pga mark och topografi. Bra att välja de värsta först, dvs precisera till plats
A15	Se över liggtiden för bommar vid plankorsningar med järnväg	1	Liten	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,2	Kort	Ja	Bör ske i samband med projektet för fjärrstyrning.
A16	Information om tidtabell och liggtiden för järnvägsbommar till boende, så att dessa tider kan undvikas.	1	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,1	Kort	Ja	Enkelt och billigt. Bör utvecklas med SMS-tjänst via trafiken.nu. Bör ske i samband med annan trafikinformation i området.
A17	Se över hastighetssättningen med ambitionen om jämnare hastighet	2	God	Trafiksäkerhet	0,2	Kort	Ja	Viktigt. Ska kombineras med fysisk utformning och preciseras per sträcka. 40/60/80 är ofta bra, utom i Frufällan där övergångsställe innebär max 50 km/t – se åtgärd C4.
A18	Justera starttid för skolor och andra arbetsplatser	1	Liten	Tillgänglighet	-	Kort	Ja	Kan ge en bättre fördelning av trafik. Bör prövas som en del i kommunens MM-arbete.
A19	Översyn och prioritering av busshållplatser. Bygg om med korrekt utformning och placering.	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Ombyggnad: 0,2-0,5 per hpl-läge.	Kort-medel	Ja	Västtrafik har gjort en inventering av alla hållplatser i länet samt förslag till åtgärder och prioritering. Busshållplatserna Frufällan, Sparsörskolan och Fristad skola och Fristad station är prioriterade. Arbete pågår.
A20	Översyn av skyltning av destinationer	2	Ingen	Trafiksäkerhet	0,2	Kort	Nej	Oklar koppling till brist och liten effekt. Troligen berörs mycket få "förstagångstrafikanter"
A21	Översyn av gång- och cykelvägar, även anslutningsvägar till hållplatser.	1	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	-	Kort	Ja	Del av kommunens cykelarbete. Anslutningsvägar till hpl är Trafikverkets ansvar, se åtgärd A3.
A22	Marknadsför samåkning och webbtjänst för det, exvis Mobil samåkning	2	Viss	Tillgänglighet	0,02 per år	Kort	Ja	Del av kommunens MM-arbete

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
A23	Transportsnål samhällsplanering, så att nya bostäder och verksamheter hamnar i lägen där pendling med kollektivtrafik och cykel är möjligt.	1	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	-	Kort	Ja	Kommunens ansvar – sker löpande.
A24	Skapa fler arbetsplatser inom området och i verksamhetsområdet i Sjöbo, till förmån för ökad gång- och cykelpendling.	1	Viss	Tillgänglighet	-	Medel	Ja	Kommunens ansvar – sker löpande.
A25	Öka turtätheten på järnvägen och eventuellt anlägga fler stationer/tågstopp på sträckan.	2	Viss	Tillgänglighet	-	Medel	Nej	Västtrafiks utredning från 2009 visade på en optimerad trafikering, vilket körs idag. fler stationer/tågstopp skulle öka restiden på sträckan och är inte aktuellt.
A26	Översyn av skolskjuts med buss och införande av vandrade skolbussar.	2	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Utredning 0,2	Kort	Ja	För den enskilda föräldern är skjutsandet till förskola/skola ett tungt vägande skäl att köra bil istället för att cykla eller resa kollektivt till jobbet.
A27	Förbättra trafikundervisningen på skolorna i området.	2	Liten	Trafiksäkerhet	-	Kort	Ja	Trafikundervisning finns redan idag på Fristadskolan, men elever följer ändå inte trafikregler. Effekter av trafikundervisning ska inte överskattas, i vilket fall är den endast att rekommendera på högstadiet (Fristadskolan).
A28	Högre standard på väg 180 Borås-Alingsås.	3, 4	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Förslag om utbyggnad av väg 180 är med i föreslagen regional plan, men behandlas inte vidare här.
A29	Anlägga en förbifart mot östra Borås, exempelvis genom att öka standarden på väg 1800 eller bygga en helt ny förbindelse.	3, 4	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Kan sannolikt ge en omfördelning söder om utredningsområdet och ökad framkomlighet i Borås tätort, men är inte föremål för denna studie.

B. Tosseryd

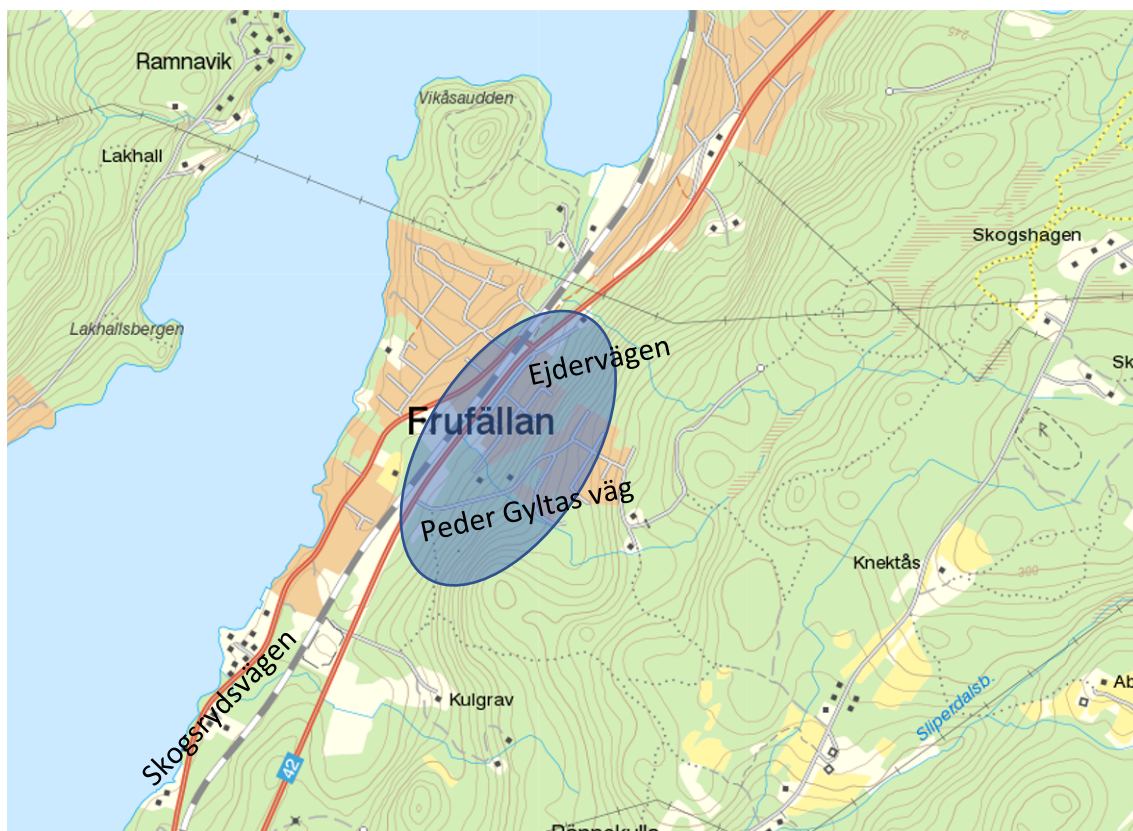


Delsträckan mellan cirkulationsplatsen vid Rävryd, som utgör utredningsområdets södra gräns, och Frufällan.

Nordöst om cirkulationen planerar Borås stad ett nytt bostadsområde. En detaljplan är under framtagande och finns som samrådshandling hösten 2017. Det har kommit in många synpunkter på planen och den kommer sannolikt att förändras en del – exempelvis tillfartsvägarna till området kan komma att ändras. Detaljplanen kommer inte att ha vunnit laga kraft innan denna ÅVS har avslutats. Trafikverket har ställt krav på Borås Stad i samrådsskedet att det behöver göras en trafikutredning för att se om cirkulationsplatsen klarar belastningen från detaljplaneområdet. Många av nedanstående åtgärder är helt beroende av detaljplanens slutliga utformning.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
B1	Ersätt cirkulationen vid Rävstryd med en planskildhet	4	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Mycket dyr och omotiverad åtgärd.
B2	GC-väg mellan Sågsmedjan och cirkulationen samt övergångsställe vid cirkulationen	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	3-4	Medel	Nej	GC-väg bör byggas på vägens västra sida. Övergångsställe är högst tveksamt – bättre med gångpassage.
B3	Förläng GC-väg längs väg 42, från Frufällebacken till cirkulation Rävstryd.	3	God	Trafiksäkerhet	1-3	Kort	Ja	Viktig för att skapa ett gent stråk. Viktigt även för de som bor på östra sidan om vägen.
B4	Skylda restid vid väg 42 – till Fristad 7 min, Sparsör 2 min.	1	Ingen	Tillgänglighet	-	Medel	Nej	Svårt att se effekt och nytta av åtgärden.
B5	Stäng Tosserydsvägen	3	Viss	Trafiksäkerhet	0,05	Medel	Ja	Möjlig åtgärd, som är avhängig utfallet av kommande detaljplan. Samordnas med åtgärd B3, B7, B8.
B6	Ta bort cirkulationen vid Rävstryd, väg 42 borde gå rakt.	3	Ingen	Tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Flera negativa effekter överväger ev positiva. Hög kostnad
B7	Säker passage för oskyddade Tosseryd-Forsbacken-Öresjön, tvärs väg och järnväg. Bygg gångpassage över vägen. Bygg planskild korsning istf gångfälla över järnvägen vid Skogsryd.	3	Viss	Tillgänglighet	Gångpassage: 0,4. Planskild GC-bro: 5-10	Medel	Ja	Del i en lösning för gångtrafik Tosseryd-Öresjön, både tvärs väg och järnväg. Möjlig åtgärd, som är avhängig utfallet av kommande detaljplan. Samordnas med åtgärd B3, B5, B8.
B8	Vänstersvängfält mot Forsbacken och mot Tosserydsvägen	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,3-2	Kort	Ja	Bra åtgärd, i väntan på hur detaljplanen för Tosseryd kommer att utformas. Samordnas med åtgärd B3, B5, B7.
B9	Stäng korsningen mot Forsbacken, dra ny väg åt söder och anslut till väg 42 i ett läge mellan porten under järnvägen och cirkulationsplatsen.	3, 4	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Orimligt dyr åtgärd med tanke på det ringa problemet.
B10	Dra om Tosserydsvägen i ny sträckning parallellt med väg 42 och anslut vid cirkulationsplatsen.	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Medel	Nej	Möjlig åtgärd, som troligen kommer att hanteras i kommande detaljplan.
B11	Söder om Tosseryd. Bygg ett stigningsfält söder om cirkulationsplatsen.	3	Viss	Tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Möjlig åtgärd, men hanteras inte vidare i denna studie.

C. Frufällekorsningen

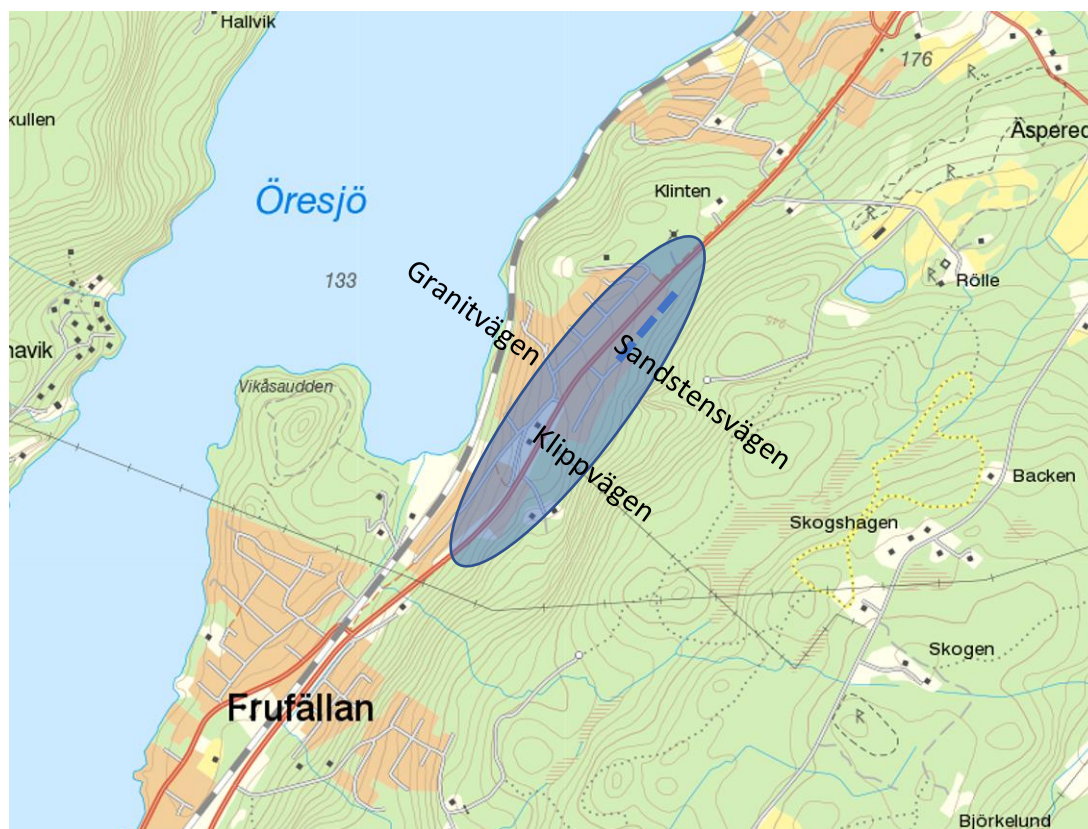


Delsträcka vid och söder om Frufällekorsningen – innefattar både korsningen med Skogsrydsvägen och korsningen med Peder Gyltas väg. I Frufällekorsningen är de upplevda problemen kopplade till bland annat vägens utformning, hastighetssättningen, busshållplatsernas placering och ett kort fordonsmagasin vid liggande järnvägsbommar. Vid Peder Gyltas väg saknas mittrefug och ett säkert gångstråk till busshållplats.



ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
C1	Cirkulationsplats	3	Stor	Trafiksäkerhet tillgänglighet	10-20	Lång	Nej	Tveksamt med cirkulation på stråk utanför tätort. Stor risk för total blockering vid liggande järnvägsbommar. Trångt läge och dyr åtgärd.
C2	Stäng Skogsrydsvägens korsning med järnvägen och väg 42. Ersätt med en ny planskild korsning med bro över väg 42 i ett läge strax norr om Peder Gyltas väg. Peder Gyltas väg ansluts till bron och nuvarande korsning kan stängas. Av- och påfartsramper byggs till bron från väg 42.	4	Stor	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	För stor och kostsam åtgärd i relation till tillgängliga medel, problemets storlek och troliga effekter.
C3	Station/tågstopp i Frufällan, inklusive bygge av ny perrong	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Osannolik åtgärd, då det inte finns med i aktuellt fjärrstyrningsprojekt. Busstrafik är inriktningen för kollektivtrafiken i stråket mellan tågstationerna.
C4	Ersätt övergångsstället med trottoarer, kantsten, en gångpassage med bred mittrefug.	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,2-0,4	Kort	Ja	Övergångsställe ger en falsk trygghet, utformning är viktigare. Tillsammans med utformning av hållplatser kan det vara en rimlig, samlad lösning för korsningen. Troligen kan hastigheten höjas till 60 km/t.
C5	Gångpassage och mittrefug vid Peder Gyltas väg, för att säkra en låg hastighet	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	1,2	Kort	Ja	Samordnas med rätt utformning och rätt hastighet. Måste kombineras med åtgärd B3.
C6	Högersvängfält norrifrån som tillåter längre fordonsmagasin vid liggande järnvägsbommar.	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,2	Kort	Ja	Innebär att räcket mot cykelbanan tas ner ca 30 meter och erätts med streckad linje.
C7	Vänstersvängfält	2	Viss	Trafiksäkerhet	0,1	Kort	Ja	I första hand för trafik söderifrån
C8	Stäng utfart från Peder Gyltas väg och bygg ny anslutning till Ejdervägen	4	Viss	Trafiksäkerhet	Hög	Lång	Nej	Små nyttor och tveksamt om åtgärdens höga kostnad i dagsläget går att motivera.
C9	GC-tunnel under väg 42 i höjd med Himlabacken-Rodervägen inkl uppgångar till busshållplatser.	4	God	Trafiksäkerhet	10	Lång	Nej	Tänkbar åtgärd på längre sikt och i kombination med andra åtgärder. Kan kompensera en högre hastighet på vägen.

D. Frufällebacken



Delsträcka norr om Frufällekorsningen som innefattar Frufällebacken–Klinten.

I Frufällebacken är problemen kopplade till de många enskilda utfarterna till väg 42, vägens utformning och hastigheten 80 km/t. Problem finns bland annat vid infart till Klippvägen, Kvarts- och Granitvägen samt Sandstensvägen.

Borås Energi och Miljö har fått ett föreläggande av Arbetsmiljöverket för den bristande arbetsmiljön för sophämtningen i Frufällebacken. Det är 6 fastigheter i anslutning till Sandstensvägen där soptunnorna töms direkt från väg 42. För närvarande tvingas sopbilen köra med TMA-skydd, vilket inte är en hållbar lösning.

I detaljplanen för området finns en planlagd väg bakom fastigheterna (streckad i bilden), men denna har aldrig blivit byggd. Arbetsmiljöproblemet behöver lösas – det är också ett trafiksäkerhetsproblem för de boende på fastigheterna.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
D1	Skapa gemensamma platser för avfallslämning för de fastigheter vid Klippvägen och Sandstensvägen som har enskild utfart på väg 42.	2	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,3	Kort	Ja	Viktigt som halvsnabb åtgärd. Går troligen att kompensera på avfallstaxan.
D2	Förläng Sandstensvägen (till en återvändsgränd) norrut i enlighet med detaljplan och stäng de (6-7) direktutfarter som idag går ut på väg 42.	3	Stor	Trafiksäkerhet	2	Kort, Medel	Ja	Går att bygga i två steg. Först som en enkel gångväg för soptunnor, därefter som en komplett tillfartsväg/gata för fastigheterna. Förbättrar arbetsmiljön och trafiksäkerheten för Borås EM. Förbättrar också trafiksäkerheten för de boende och bullerskärningen för fastigheterna, då portarna för respektive utfart kan ersättas av hel skärm.
D3	Breda infarterna till fastigheterna vid Sandstensvägen med direktutfart till väg 42, för att möjliggöra en bättre lösning för arbetsmiljö och trafiksäkerhet.	3	Viss	Trafiksäkerhet	2-3	Kort	Nej	Oklart om åtgärden är möjlig, då det är många utfarter på kort sträcka. Kommer troligen bli en längre sidoficka, inte en breddad utfart per fastighet. Förbättrar arbetsmiljön och trafiksäkerheten för Borås EM.
D4	Samla fyra/fem enskilda utfarter söder om Klippvägen till denna väg, eventuellt med en ny lokalväg bakom fastigheterna.	3/4	Viss	Trafiksäkerhet	2-4	Medel	Ja	Dyr lösning för ett fåtal fastigheter med måttliga problem. Möjlig åtgärd på medellång sikt.
D5	Breda vägrenen och avskärma den med räcke vid fastigheterna söder om Klippvägen. Det skapar en skyddad yta för in- och utfart samt avfallshantering.	3	Viss	Trafiksäkerhet	0,4	Kort	Ja	Möjlig halvsnabb åtgärd. Måste utformas med hänsyn till busshållplatsen.
D6	Högersvängfält för södergående trafik.	3	Liten	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,4	Kort	Ja	Innebär att räcket mot cykelbanan tas ner ca 30 meter och erätts med streckad linje.
D7	Sätt upp räcke mellan väg och GC-väg	3	Viss	Trafiksäkerhet	-	Kort	Nej	Räcke finns redan.
D8	Cirkulationsplats vid Klippvägen	3	God	Trafiksäkerhet	8-15	Medel	Nej	Cirkulation byggs inte på prioriterad väg, utanför tätort.
D9	Gångpassage och mittrefug i korsningen Granitvägen/väg 42	3	God	Trafiksäkerhet	1	Kort	Ja	
D10	Håll efter sly- och buskvegetation och högvuxet gräs.	2	Liten	Trafiksäkerhet	0,2 per år	Kort	Ja	Bra och billig åtgärd.

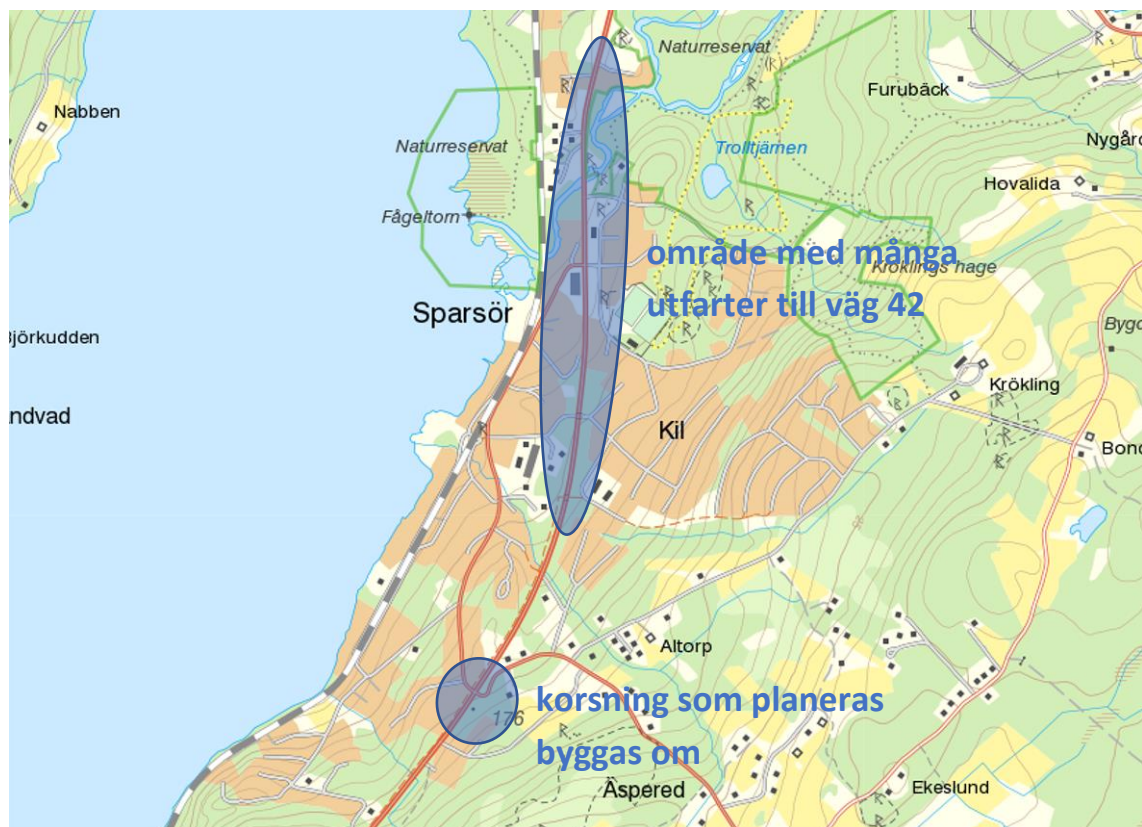
E. Skogsrydsvägen



Delsträckan Skogsrydsvägen. Skogsrydsvägen är ca 2,5 km lång och tillfartsväg för alla bostäder väster om järnvägen. Används som gång- och cykelväg, som alternativ till väg 42.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs- principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel /lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
E1	Bymiljöväg, där ett (1) körfält kantas av breda vägrenar/GC-fält	2	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,5-2	Kort	Ja	Behöver utredas närmare om det passar på hela sträckan, endast i den norra delen eller om ett målat GC-fält är bättre (E3).
E2	Sänkt hastighet till 40 km/t	2	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	-	Kort	Nej	Viktigare är utformning för att säkra en låg hastighet (till här gllande 50 km/t)
E3	Målat cykelfält på ena sidan av vägen	2	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,3-0,6	Kort	Ja	Alternativ utformning till bymiljöväg (E1)
E4	Ny gång- och cykelväg	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	10-15	Medel	Nej	Onödigt omfattande och dyrt alternativ
E5	Ändra väghållarskapet till kommunalt	2	Liten	Annat	-	Kort	Ja	Bra för omställning till annan funktion

F. Sparsör



Delsträcka genom Sparsör, som delas av väg 42. Det finns många utfarter från enskilda fastigheter och mindre bostadsområden längs sträckan.

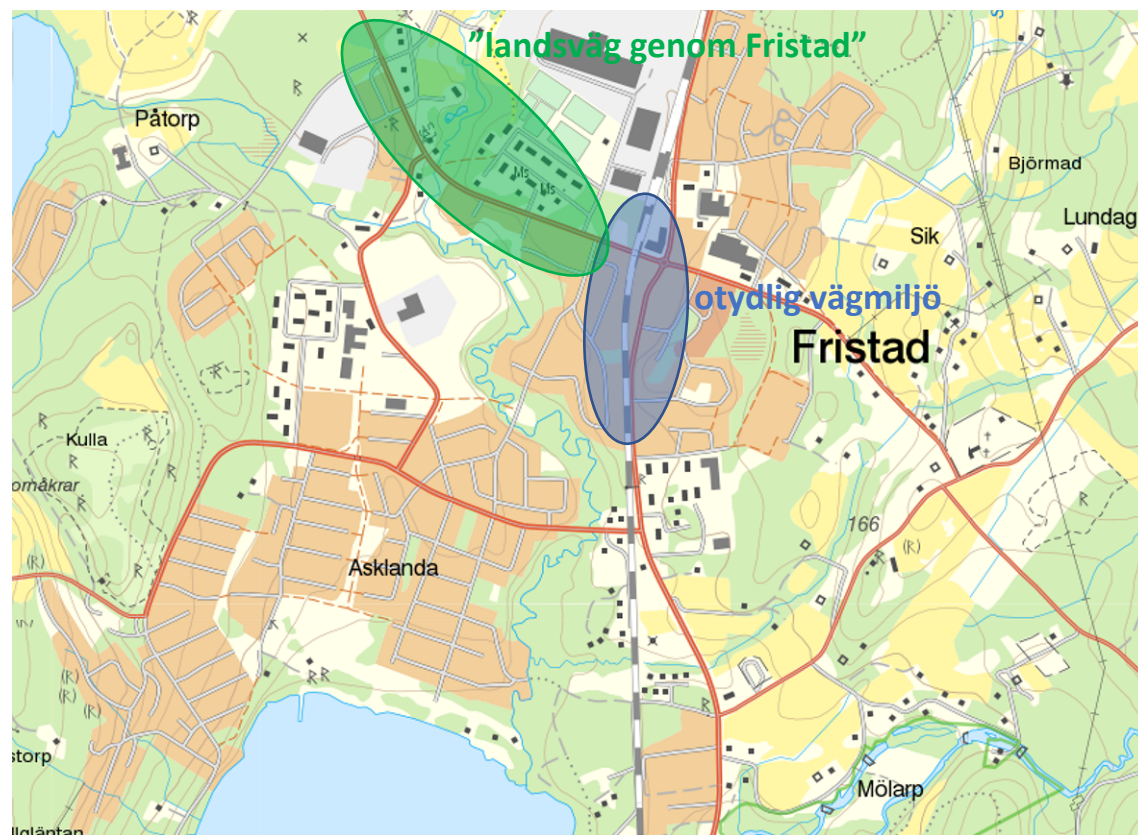
En ombyggnad är planerad för korsningen väg 42 och Paradisvägen/väg 1800.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
F1	Reglera bort (förbjud) tung trafik från Paradisvägen och väg 1795	1	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	-	Kort	Nej	Omöjligt/olagligt att förbjuda trafik på allmän väg.
F2	Ändra väghållarskapet för Sparsörsvägen väg 1771 till enskilt (vägförening).	2	Ingen	Annat	-	Medel	Ja	Övrig bra åtgärd, även om intresset att ta över vägen är lågt.
F3	Stäng och samordna utfarter (Hagenvägen norra, kring Skalle, Örebro, Trädgårdsv etc.)	2	Viss	Trafiksäkerhet	2-10	Medel	Ja	Vissa utfarter är mer enkla/möjliga än andra
F4	Ny utformning av korsningen väg 42 och Paradisvägen, väg 1800.	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	10-14	Kort	Ja	Ombyggnad är under planering, byggstart troligen 2019
F5	En GC-bro över väg 42 i anslutning till den nya korsningen väg 42 och Paradisvägen, väg 1800	4	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	-	Kort	Nej	En GC-bro finns inte längre med i planeringen av ombyggnaden av korsningen. Behovet bedöms inte som så stort.
F6	Bygg om korsningen väg 42/Sparsörsvägen/Hovalidsvägen till två trevägskorsningar, där Hovalidsvägens anslutning flyttas söderut.	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	10-14	Medel	Nej	Åtgärden höjer trafiksäkerheten, men nuvarande fyrvägskorsning med vänstersvängfält är tillräckligt bra.
F7	Ny utformning av korsningen Tunstigen/väg 42/Sparsörsvägen	3	Viss	Trafiksäkerhet	2-10	Medel	Nej	Åtgärden höjer trafiksäkerheten, men nuvarande fyrvägskorsning med vänstersvängfält är tillräckligt bra.
F8	Stäng Vinkelvägens utfart mot väg 42 och samordna med Hybergsvägen/väg 1800	3	Viss	Trafiksäkerhet	0,5	Kort	Nej	Redan utförd åtgärd som stämmer väl med den detaljplan som finns för fastigheter vid Vinkelvägen.
F9	Separat gång- och cykelbro över väg 42 vid Rosenvägen. Till denna behövs två nya gång- och cykelpassager vid de nya anslutningspunkterna.	4	Liten	Trafiksäkerhet tillgänglighet	-	Medel	Nej	Här finns redan en tunnel

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
G1	Anordna stormöte på skolan för föräldrar, skola, kommun, fastighetsägare, bussoperatör m fl för att gemensamt diskutera problem och lösningar. Ta upp trafikfrågan i skolverksamheten och låt barnen få föra fram sina synpunkter. Metod finns i barnkonsekvensanalys som Trafikverket tagit fram.	2	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	-	Kort	Nej	Tänkbar åtgärd för att lyssna in olika behov, öka medvetenheten och lösa problem både med fysisk utformning och beteende. Kan samordnas med att vägmiljöer byggs om, men behandlas inte vidare här.
G2	Se över hur skolbussen kör. Skapa en gemensam plats inom skolkvarteret för att lämna och hämta skolbarn, både för bil och skolbuss.	2	God	Trafiksäkerhet	Utredning 0,2	Kort	Ja	Utöver en plats för att lämna och hämta, troligen i kombination med regler och beteende. Se även G5.
G3	Tätortsportal vid dagens 50-skylt	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,2	Kort	Ja	Entrén kan förtydligas.
G4	Förvarna om 50 km/t-begränsningen med vägmärke "200 meter till 50 km/t"	2	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,05	Kort	Nej	Denna skylt finns redan, placeringen kan dock ses över.
G5	Pendlarparkering i anslutning till skolorna och busshållplatserna, t ex söder om Gula skolan.	3	God	Tillgänglighet	0,5-0,8 för 30 platser	Medel	Ja	Placering bör väljas i samklang med övriga målpunkter och åtgärd G2.
G6	Bygg hydrauliska fartdämpare i områdets mest kritiska punkter	3	Stor	Trafiksäkerhet	?	Medel	Nej	Säkrar mycket effektivt låg hastighet. Oklar kostnad för installation och underhåll – enstaka prototyper har testats i landet. G14 är en bättre åtgärd.
G7	Planskild passage tvärs väg och järnväg, i höjd med Gula skolan	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	10	Lång	Ja	Troligen påkallat då dagens plankorsning och gångfälla vid Ravinvägen/Skolvägen måste byggas om. Oaktat åtgärder G9 och G14 bör en GC-bro över järnvägen och vägen byggas skyndsamt, innan nuvarande gångfälla stängs.
G8	Ta bort hållplatsfickor vid Gula skolan, som inte längre används. Ta bort parkeringsytan mellan väg 42 och järnvägen.	3	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,5	Kort	Ja	Den sammantaget bästa utformningen är inte klarlagd, men behov finns för att få till en bättre helhet i denna punkt. Hållplatsfickan på östra sidan behålls för att möjliggöra angöring till musikskolan.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
G9	Asklandavägens anslutning till väg 42 läggs i ny sträckning och flyttas ca 150 meter söder om befintlig korsning.	4	Stor	Trafiksäkerhet	Hög	Lång	Ja	Trolig lösning på längre sikt. Löser flera problem, inte minst köer vid liggande järnvägsbommar och frigör ytor för oskyddade trafikanter.
G10	Cirkulationsplats i korsningen med Asklandavägen	3	Stor	Trafiksäkerhet tillgänglighet	8-16	Medel	Nej	Löser flera problem, men inte köer vid liggande järnvägsbommar. Inte lämpligt med cirkulation på väg 42. Kan ge helstopp vid bomfällning.
G11	Förläng kömagasin och högersvängfält för trafik norrifrån.	3	Viss	Tillgänglighet	2-4	Medel	Nej	Kan ge en tveksamt liten svängradie mot plankorsningen med järnvägen
G12	Planskild korsning med järnväg vid Asklandavägen	4	Stor	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Bra men dyr lösning och mindre effektiv än G9
G13	Bättre utformning av korsning vid Ingo/Skalle.	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	1-3	Medel	Nej	Sikten upplevs som begränsad liksom möjligheterna att komma ut på väg 42 från avtagsvägarna. Korsningen har dubbla vänstersvängfält och en rimlig utformning med tanke på trafikflödena på de olika vägarna.
G14	Cirkulationsplats 100-150 m söder om korsningen med Asklandavägen.	3	Stor	Trafiksäkerhet tillgänglighet	8-14	Medel	Ja	Säkrar låga hastigheter och skapar en tydlig entré till Fristad. Placering beroende dels på anslutande vägar på östra sidan vägen (förskola, sporthall), dels på var Asklandavägen kan ansluta i nytt läge från väster.

H. Fristad centrum



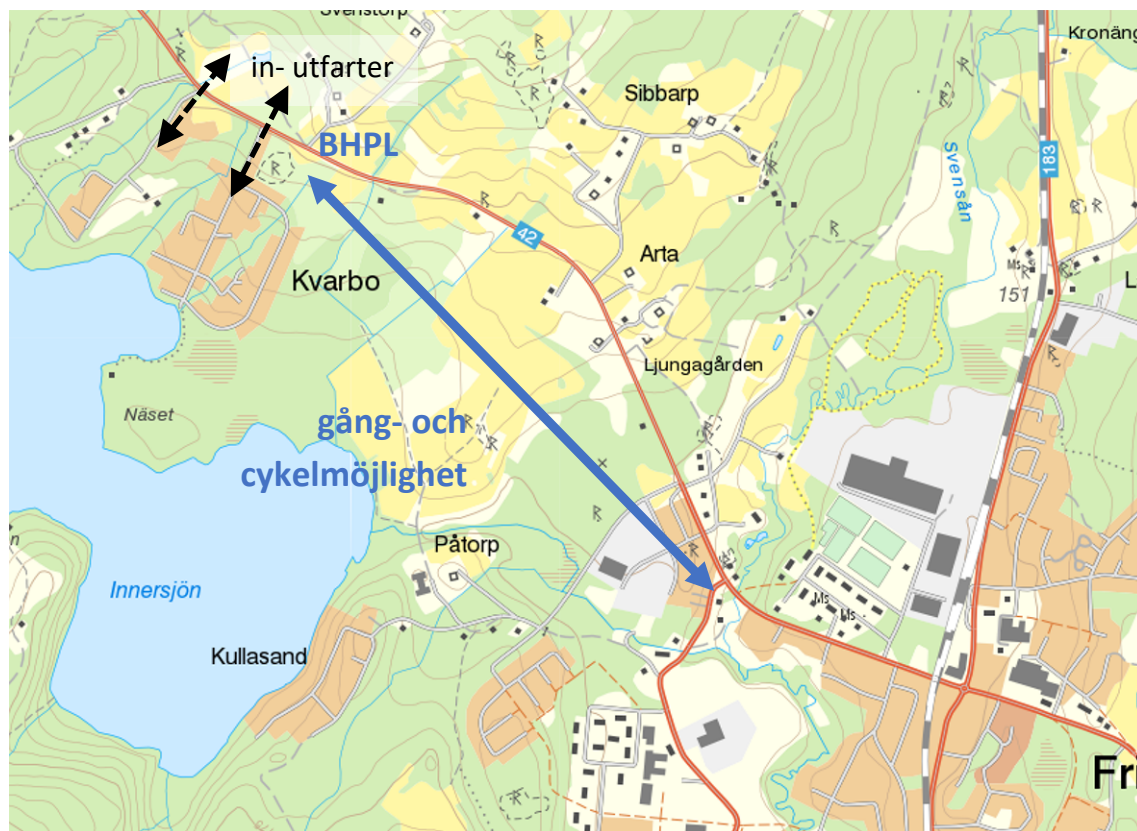
Delsträcka genom Fristad tätort. Gatumiljön i Fristad är otydlig och det öppna gaturummet bidrar till att trafiktempot blir ganska högt och man kör "Fristad förbi".

Infarterna till intilliggande fastigheter är otydliga och stora.



ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
H1	Utöka och förbättra pendlarparkeringen vid stationen.	3	God	Tillgänglighet	0,5-0,8 för 30 platser	Kort	Ja	Parkering på grusad yta finns, men kan behöva utökas och hårdgöras. Busshållplatsen behöver tillgänglighetsanpassas (A19).
H2	Tätortsportaler för att sänka hastigheten	3	Viss	Trafiksäkerhet tillgänglighet	0,1	Kort	Ja	Finns redan i söder (G3), bör kompletteras i nordväst.
H3	Fler korsningar med järnvägen för oskyddade trafikanter.	3	Liten	Trafiksäkerhet tillgänglighet	oklar	Medel	Nej	Passagera ses över i fjärrstyrningsprojektet. Fristad ska få en gångtunnel i höjd med stationen, vilket samordnas med omdaning av skogsdungen intill. Gångfällan vid Ravinvägen måste byggas om eller ersättas. Se även G7.
H4	Tydliggör gatumiljön i Fristad med kantsten, sammanhängande trottoarer, samordnade utfarter etc. Även upphöjd mittremsa av gatsten/betong som smalnar av körfälten och får ner hastigheten.	3	God	Trafiksäkerhet	Utredning: 0,5 Åtgärder: 3-8	Medel	Ja	Bra åtgärder. Idag flyter gaturummet ut och beskrivs som en "asfaltsöken". När lastbilar tankar är de tvungna att stå på trottoaren.
H5	Flytta busshållplats och trafikljus vid folkhögskolan en korsning närmare järnvägen.	3	Viss	Trafiksäkerhet	1-2	Medel	Ja	Bra förbättring, som genomförs i samband med ny utformning av gångstråk. Ger ett tydligare flöde och sammanhang med nya tunneln under järnvägen vid stationen, se H3.
H6	Förbifart öster om Fristad (eller åtminstone omledning av väg 42 österut, via 1803 och kyrkan)	4	God	Trafiksäkerhet tillgänglighet	Hög	Lång	Nej	Dyr lösning och Borås Stad prioriterar att genomfartstrafik på sikt leds via väg 180.

I. Kvarbo



Delsträcka mellan Fristad tätort och Kvarbo sommarstad.

På denna sträcka är väg 42 smal och med smal vägren. På sommarhalvåret cyklar många barn och ungdomar mellan Kvarbo och Fristad, övriga året även till skola och fritidsaktiviteter. Utfarterna från Kvarbo sommarstad är smala och det är dålig sikt. Säker anslutning till närliggande busshållplats saknas.

ID	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Effekt på mål	Koppling till brist	Bedömd kostnad (mkr)	Tid (kort/medel/lång sikt)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar
I1	Gång- och cykelväg från infart till Kvarbo åtminstone till Fristad tätortsgräns.	4	Stor	Trafiksäkerhet tillgänglighet	4-8	Medel	Ja	Bör om möjligt samordnas med den VA-ledning som ska läggas på sträckan. Kostnaden kan därmed bli betydligt lägre.
I2	Samordna utfarter och anslutning till busshållplatser.	3	God	Trafiksäkerhet	3	Medel	Ja	Samordnas med övriga åtgärder på platsen
I3	Anordna en gångpassage vid utfarten och hållplatserna.	3	God	Trafiksäkerhet	0,4	Medel	Ja	Samordnas med övriga åtgärder på platsen
I4	Vänstersvängfält för norrgående trafik	3	God	Trafiksäkerhet	1-2	Medel	Nej	Troligen inte motiverad

Medverkande kompetenser och personer:

Deltagare vid arbetsmöte 10 oktober

Stefan Frisk, Trafikverket
 Nada Dawid, Trafikverket
 Jenny Trlicik, Trafikverket
 Maria Persson, Trafikverket
 Per Schillander, Trafikverket
 Caroline Karlsson, Trafikverket
 Charlotta Tornvall, Borås Stad
 Jan-Åke Claesson, Borås Stad
 Kristina Hermansson, Kreera

Inriktning och rekommenderade åtgärder

Ovanstående bruttolistor med åtgärder kan sammanfattas på följande sätt:

Allmänna A1-A29	Tosseryd B1-B11	Sparsör F1-F9	Fristad söder G1-G14	Fristad centrum H1-H6
--------------------	--------------------	------------------	----------------------------	-----------------------------

Frufällekorset C1-C9	Frufällebacken D1-D10	Skogsrydsvägen E1-E5	Kvarbo I1-I4
-------------------------	--------------------------	-------------------------	-----------------

Av de många föreslagna åtgärderna är merparten fullt relevanta att ta vidare i arbetet. Nedan följer de åtgärder som rekommenderas att genomföra, oavsett vilken organisation som bör ta åtgärden vidare. Under allmänna åtgärder listas de åtgärder som är generella eller gäller för hela stråket. Under de andra rubrikerna listas dels de allmänna åtgärder som är relevanta för delsträckan, dels de åtgärder som är mer platsspecifika. Följande bild sammanfattar hur många åtgärder som återfinns i repsektive paket. Som framgår återkommer många av de 14 allmänna åtgärderna i paketen för de olika delsträckorna.

Allmänna 14	Tosseryd 4	Sparsör 3	Fristad söder 7	Fristad centrum 4
	Allmänna 7	Allmänna 13	Allmänna 12	Allmänna 9

Frufällekorset 4	Frufällebacken 7	Skogsrydsvägen 2	Kvarbo 3
Allmänna 10	Allmänna 9	Allmänna 6	Allmänna 7

Tidsspannet för ett troligt/möjligt genomförande, i tabellerna nedan, är endast en grov bedömning – ofta behöver åtgärder samordnas för bästa genomförande och effekt. Allt genomförande är dock beroende av tillgängliga medel och prioriteringar mot annat. Finansiering anges då det är möjligt.

A. Allmänna åtgärder

De allmänna åtgärderna omfattar dels information och marknadsföring, dels mindre fysiska åtgärder som är tillämpbara på flera platser i stråket. Flera av dessa återfinns därför även under delsträckorna.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll.	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A4	Cykelparkering med tak och pendlarparkering vid hållplatser	Prioritering, projektering	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A5	Fartkameror (ATK)	Förslag till nationell nivå	?	Nationell pott	Trafikverket
A7	Fördröjningsanläggning för vägdagvatten	Risikanalys, projektering	2018-	Nationell pott	Trafikverket
A11	Mitträcke/vajer eller mitträffling	Prioritering, projektering	2022 resp 2018	Lokalpott	Trafikverket
A14	Stäng eller amordna utfarter, ev med lokalgator	Prioritering, projektering	2018-2024	Lokalpott	Trafikverket
A15	Se över liggtiden för järnvägsbommar och informera om tidtabell (A16)	Dialog	2018	-	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen	Analys	2018-	-	Trafikverket
A18	Justera starttid för skolor och andra arbetsplatser	Analys	2018	-	Borås Stad
A19	Översyn, prioritering, placering och ombyggnad av busshållplatser och dess anslutningsvägar och gångpassager (A3, A21).	Prioritering, projektering, beställning	2018-2024	Potter i reg plan	Trafikverket Västtrafik
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad
A26	Översyn av skolskjuts med buss och införande av vandrade skolbussar. Överväg trafikundervisning (A27)	Dialog, analys, planering	2018-2021		Borås Stad

B. Tosseryd

Åtgärderna vid Tosseryd omfattar dels en GC-bana längs väg 42, dels några justeringar i korsningen med Tosserydsvägen/Forsbacken. Flera tänkbara åtgärder är dock beroende av hur detaljplanen (DP) för Tosseryd slutligen kommer att se ut. Vidare finns goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med cykel och buss.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
B3	Förläng GC-väg längs väg 42, från Frufällebacken till cirkulation Råvsryd.	Samråd med kn för bästa timing	2020-2022	Pott	Trafikverket
B5	Stäng Tosserydsvägen (A14)	Bevaka DP	2022-2024	Exploatören	Trafikverket
B7	Säker gångpassage (A3) för oskyddade Tosseryd-Forsbacken-Öresjön, tvärs väg och järnväg. Bygg planskild korsning istf gångfålla över järnvägen vid Skogsryd.	Bevaka DP	2022-2024	Exploatören (delvis)	Trafikverket Borås Stad
B8	Vänstersvängfält mot Forsbacken och mot Tosserydsvägen	Beställ av Underhåll	2019	Lokalpott	Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A4	Cykelparkering med tak och pendelparkering vid hållplatser	Prioritering, projektering	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A11	Mitträcke/vajer eller mitträffling	Beställ av Underhåll	2022 resp 2018	Lokalpott	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen	Analys	2018-	-	Trafikverket
A19	Översyn, prioritering, placering och ombyggnad av busshållplatser och dess anslutningsvägar och gångpassager (A3, A21).	Prioritering, projektering	2018-2024	Potter i regional plan	Trafikverket Västtrafik
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad

C. Frufällekorsningen

De fysiska åtgärderna vid Frufällekorsningen och Peder Gyltas väg omfattar svängfält och ombyggda hållplatser och refuger. Övergångstället ersätts med en gångpassage och tillåten hastighet höjs till 60 km/t. Här finns goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med samåkning, cykel och buss.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
C4	Ersätt övergångstället med gångpassage med bred mittrefug	Projektering, beställning	2018-2020	Potter i reg plan	Trafikverket
C5	Gångpassage med bred mittrefug vid Peder Gyltas väg	Projektering, beställning	2018-2020	Potter i reg plan	Trafikverket
C6	Högersvängfält norrifrån	Projektering, beställning	2018-2020	Potter i reg plan	Trafikverket
C7	Vänstersvängfält, i första hand för trafik söderifrån	Projektering, beställning	2018-2020	Potter i reg plan	Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A4	Cykelparkering med tak och pendelparkering vid hållplatser	Prioritering, projektering	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A5	Fartkameror (ATK)	Förslag till nationell nivå	?	Nationell pott	Trafikverket
A15	Se över liggtiden för järnvägsbommar och informera om tidtabell (A16)	Dialog	2018	-	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen. Höj från 50 till 60 km/t.	Analys	2018-	-	Trafikverket
A19	Översyn, prioritering, placering och ombyggnad av busshållplatser och dess anslutningsvägar och gångpassager. Hållplats Frufällan är prioriterad. (A3, A21).	Prioritering, projektering	2018-2024	Potter i regional plan	Trafikverket Västtrafik
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad
A26	Översyn av skolskjuts med buss och införande av vandrade skolbussar.	Dialog, analys, planering	2018-2021		Borås Stad

D. Frufällebacken

Åtgärderna vid Frufällebacken handlar mycket om fastigheternas utfarter och flera är akuta med tanke på avfallshämtningen. Hållplatser och gångpassager bör ses över. Här finns vidare goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med samåkning, cykel och buss.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
D1	Gemensamma platser för avfallslämning för fastigheter vid Klippvägen och Sandstensvägen	Projektering	2018		Borås Stad
D2	Förläng Sandstensvägen norrut och stäng direktutfarter (A14)	Dialog, planläggning	2018-		Borås Stad
D4	Samla enskilda utfarter söder om Klippvägen till ny lokalväg (A14)	Dialog, planläggning	2022-2024		Borås Stad
D5	Breda vägrenen och avskärma den med räcke söder om Klippvägen	Projektering	2019	Lokalpott	Trafikverket
D6	Högersvängfält för södergående trafik.	Projektering	2019	Lokalpott	Trafikverket
D9	Gångpassage och mittrefug vid Granitvägen	Projektering	2019-	Lokalpott	Trafikverket
D10	Håll efter sly- och buskvegetation och högvuxet gräs.	Underhåll	2018-		Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A4	Cykelparkering med tak och pendlarparkering vid hållplatser	Prioritering, projektering	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A5	Fartkameror (ATK)	Förslag till nationell nivå	?	Nationell pott	Trafikverket
A11	Mitträcke/vajer eller mitträffling	Prioritering, projektering	2022 resp 2018	Lokalpott	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen	Analys	2018-	-	Trafikverket
A19	Översyn, prioritering, placering och ombyggnad av busshållplatser och dess anslutningsvägar och gångpassager (A3, A21).	Prioritering, projektering	2018-2024	Potter i regional plan	Trafikverket Västtrafik
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad

E. Skogsrydsvägen

Åtgärderna för Skogsrydsvägen handlar om att förbättra förutsättningarna för gång och cykel, men vilken utformning som förordas är inte avgjord. Även här finns goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med cykel och buss.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
E1	Bymiljöväg, där ett körfält kantas av breda vägrenar, alternativt målat GC-fält (E3)	Överväg bästa utformning	2018	Lokalpott	Trafikverket
E5	Ändra väghållarskapet till kommunalt	Dialog	2020		Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A15	Se över liggtiden för järnvägsbommar och informera om tidtabell (A16)	Dialog	2018	-	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen – en följd av utformning (E1, E3)	Analys	2018-	-	Trafikverket
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad

F. Sparsör

Åtgärderna vid Sparsör omfattar dels den kommande ombyggnaden av korsningen med Paradisvägen, dels översynen av den stora mängden utfarter. Hållplatser och gångpassager bör ses över. Vid Örebro finns ett uppenbart behov av att samla och rena vägtagvatten. I Sparsör finns goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med samåkning, cykel och buss.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
F2	Ändra väghållarskapet för Sparsörsvägen till enskilt (vägförening).	Dialog	2022-	-	Trafikverket
F3	Stäng och samordna utfarter (A14)	Dialog	2018-	Lokalpott	Trafikverket
F4	Ny utformning av korsningen väg 42 och Paradisvägen.	Beställning	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A4	Cykelparkering med tak och pendlarparkering vid hållplatser	Prioritering, projektering	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A5	Fartkameror (ATK)	Förslag till nationell nivå	?	Nationell pott	Trafikverket
A7	Fördröjningsanläggning för vägtagvatten	Riskanalys, projektering	2018-	Nationell pott	Trafikverket
A11	Mitträcke/vajer eller mitträffling	Prioritering, projektering	2022 resp 2018	Lokalpott	Trafikverket
A14	Stäng och samordna utfarter, ev med lokalgator	Prioritering, projektering	2022-2024	Lokalpott	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen. Sänk till 60 i korsningen med Paradisvägen.	Analys	2018-	-	Trafikverket
A18	Justera starttid för skolor och andra arbetsplatser	Analys	2018	-	Borås Stad
A19	Översyn, prioritering, placering och ombyggnad av busshållplatser och dess anslutningsvägar och gångpassager. Hållplats Sparsörskolan är prioriterad. (A3, A21).	Prioritering, projektering	2018-2024	Potter i regional plan	Trafikverket Västtrafik
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad

A26	Översyn av skolskjuts med buss och införande av vandrade skolbussar. Överväg trafikundervisning (A27)	Dialog, analys, planering	2018-2021		Borås Stad
-----	---	---------------------------	-----------	--	------------

G. Fristad söder

Åtgärderna vid Fristads södra infart handlar om korsningen med Asklandavägen, som på sikt föreslås flyttas söderut. Angeläget är även att förbättra trafiksituationen vid områdets skolor, både med ombyggnader och information. Dessa ambitioner sammanfaller i en ny cirkulation söder om skolorna. Hållplatser och gångpassager bör ses över. I Fristad finns goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med samåkning, cykel och buss.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
G2	Skapa gemensam plats inom skolkvarteret för att lämna och hämta barn, både bil och skolbuss (A14, G5).	Analys, projektering	2018-2021		Borås Stad
G3	Tätortsportal vid dagens 50-skyt	Beställ	2018-	Lokalpott	Trafikverket
G5	Pendlarparkering i anslutning till skolorna och busshållplatserna (G2)	Utred	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
G7	GC-bro över järnväg och väg, i höjd med Gula skolan (Ravinvägen/Skolvägen)	Projektera	2019-		Trafikverket
G8	Ta bort hållplatsfickor och parkeringsyta mellan väg och järnväg	Beställ	2019-2021	Lokalpott	Trafikverket
G9	Asklandavägens anslutning flyttas ca 150 meter söder om befintlig korsning.	Spela in till regional plan	2029-	Regional plan	Borås Stad
G14	Cirkulationsplats söder om korsningen med Asklandavägen.	Projektering	2020-	Lokalpott	Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A4	Cykelparkering med tak och pendlarparkering vid hållplatser	Prioritering, projektering	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A7	Fördröjningsanläggning för vägdragvatten	Risikanalys, projektering	2018-	Nationell pott	Trafikverket

A11	Mitträcke/vajer eller mitträffling	Prioritering, projektering	2022 resp 2018	Lokalpott	Trafikverket
A15	Se över liggtiden för järnvägsbommar och informera om tidtabell (A16)	Dialog	2018	-	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen.	Analys	2018	-	Trafikverket
A18	Justera starttid för skolor och andra arbetsplatser	Analys	2018	-	Borås Stad
A19	Översyn, prioritering, placering och ombyggnad av busshållplatser och dess anslutningsvägar och gångpassager. Hållplatsen Fristad skola är prioriterad. (A3, A21).	Prioritering, projektering, beställning	2018-2024	Potter i reg plan	Trafikverket Västtrafik
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad
A26	Översyn av skolskjuts med buss och införande av vandrade skolbussar. Överväg trafikundervisning (A27)	Dialog, analys, planering	2018-2021		Borås Stad

H. Fristad centrum

Åtgärderna för Fristad centrum handlar till stor del om utformningen av gatumiljön. I Fristad finns goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med samåkning, cykel och buss.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
H1	Utöka och förbättra pendlarparkeringen vid stationen.	Projektering	2019-2021	Lokalpott	Trafikverket
H2	Tätortsportal vid nordvästra infarten	Beställning	2018	Lokalpott	Trafikverket
H4	Tydliggör gatumiljön i Fristad med kantsten, mittremsa, sammanhängande trottoarer, samordnade utfarter etc. (A14)	Projektering	2022-	Lokalpott	Trafikverket
H5	Flytta busshållplats och trafikljus vid folkhögskolan närmare järnvägen.	Projektering	2022-	Lokalpott	Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A4	Cykelparkering med tak och pendlarparkering vid hållplatser	Prioritering, projektering	2018-2021	Lokalpott	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen. Sänk från 50 till 40 km/t i tätorten.	Analys	2018-	-	Trafikverket
A18	Justera starttid för skolor och andra arbetsplatser	Analys	2018	-	Borås Stad
A19	Översyn, prioritering, placering och ombyggnad av busshållplatser och dess anslutningsvägar och gångpassager. Busshållplatsen Fristad station är prioriterad. (A3, A21).	Prioritering, projektering, beställning	2018-2024	Potter i reg plan	Trafikverket Västtrafik
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad
A26	Översyn av skolskjuts med buss och införande av vandrade skolbussar. Överväg trafikundervisning (A27)	Dialog, analys, planering	2018-2021		Borås Stad

I. Kvarbo

Åtgärderna för Kvarbo handlar om att bygga en gång- och cykelväg, om möjligt där avloppsledningen grävs ner. Vidare behöver utfarter och hållplatser med gångpassage ses över i ett samlat grepp. I Kvarbo finns på sikt goda möjligheter att marknadsföra arbetspendling med samåkning och cykel.

ID	Åtgärd	Fortsatt planering	Troligt genomförande	Förslag till finansiering	Ansvarig aktör
I1	Gång- och cykelväg från Kvarbo åtminstone till Fristad tätortsgräns.	Planering	2022-		Trafikverket
I2	Samordna utfarter och anslutning till busshållplatser (A14)	Projektering	2022-2024		Vägförening
I3	Anordna en gångpassage vid utfarten och hållplatserna (A3, A19)	Projektering	2022-2024		Trafikverket
A1	Riktad marknadsföring av kollektivtrafik till hushåll	Planering, genomförande	2019-2021		Borås Stad
A2	Kampanj för elcyklar, testcyklister. Se över (A21) och informera om gång- och cykelvägarna (A9, A13). Mätning av cykeltrafik (A12).	Del av kommunens cykelarbete	2018-2021		Borås Stad
A7	Fördröjningsanläggning för vägdagvatten. Projektering för VA till Kvarbo påbörjas tidigt under 2018, vilket bör samordnas med denna åtgärd.	Risikanalys, projektering	2018-	Nationell pott	Trafikverket
A11	Mitträcke/vajer eller mitträffling	Prioritering, projektering	2022 resp 2018	Lokalpott	Trafikverket
A17	Se över hastighetssättningen	Analys	2018	-	Trafikverket
A22	Marknadsför samåkning	Systemval	2018-		Borås Stad
A23	Transportsnål samhällsplanering. (A24)	Löpande	2018-		Borås Stad

Medverkande kompetenser och personer:

Deltagare vid arbetsmöte 9 november samt personlig avstämning

Stefan Frisk, Trafikverket
 Jenny Trlicik, Trafikverket
 Maria Persson, Trafikverket
 Per Schillander, Trafikverket
 Charlotta Tornvall, Borås Stad
 Kristina Hermansson, Kreera
 Sara Karlsson, Västtrafik
 Nada Dawid, Trafikverket

Bedömning av måluppfyllelse

De föreslagna åtgärderna, oavsett ansvarig organisation, bidrar till uppfyllelse av det transportpolitiska målet på flera sätt.

- Bidragen till funktionsmålet om god tillgänglighet är flera. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar påtagligt där busshållplatsernas anslutningsvägar och omgivningar ges en förbättrad utformning och placering. Åtgärderna möjliggör för fler att parkera cykel eller bil, för att fortsätta resan med kollektivtrafiken. Målet om en ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel liksom tillgängligheten för barn och funktionshindrade förbättras av samma skäl. Målet om ökad jämställdhet gynnas, då kollektivtrafiken mest utnyttjas av kvinnor.
- Bidragen till hänsynsmålet är påtagliga. En ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel ökar möjligheterna att färdas med en liten klimatpåverkan. Åtgärderna för en förbättrad hastighetsefterlevnad bidrar starkt till en minskad klimatpåverkan och en förbättrad trafiksäkerhet. Målet om en bättre folkhälsa gynnas av en ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel. Målet om en minskad negativ påverkan på landskapet påverkas i liten omfattning, men gynnas påtagligt av åtgärden för vägdagvatten.

En enkel analys av vad åtgärderna har för fördelningsaspekter ger att de gynnar såväl barn, studenter, yrkesverksamma som äldre. Någon påtaglig slagsida i fördelningshänseende är svår att se.

Målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning påverkas positivt, om än i liten omfattning. Trafiksäkerheten ökar och förutsättningarna för att minska klimatpåverkan förbättras. Effektiviteten i såväl gods- som persontransporter är fortsatt låg (mätt som personkm eller tonkm/CO₂e) och långt ifrån långsiktigt hållbar.

Åtgärdernas inbördes målkonflikter bedöms vara små. Den enda mer påtagliga målkonflikten är den mellan framkomlighet/restid och trafiksäkerhet/klimatpåverkan. De föreslagna åtgärderna syftar till att säkra en god hastighetsefterlevnad och att på några kortare sträckor förändra högsta tillåtna hastighet. Sammantaget kan detta leda till något längre restider i stråket, men det bedöms vara en liten uppoffring jämfört med de påtagliga vinsterna för trafiksäkerheten och klimatpåverkan.

Arbetsprocessen

Arbetet med studien inleddes 10 mars med ett internt startmöte. Därefter avropades konsult och gjordes ett platsbesök 22 mars tillsammans med kommunens kontaktpersoner. Under våren och sommaren insamlades underlag för att förstå situationen och beskriva förutsättningarna. Vid en välbesökt workshop i Borås 7 september enades deltagarna om en problem- och målbild. Där tog deltagarna vidare fram en lång rad åtgärder, som senare under hösten bearbetades, kompletterades och effektbedömdes. Den framtagna rapporten granskades internt på Trafikverket under oktober och skickades i början av november för synpunkter till workshopens deltagare. En slutlig justering följde, varpå studien avslutades vid ett överlämningsmöte 27 november.

Referenser

Rapporter

- Borås stad. Översiktsplan för Borås stad, samrådshandling 2017
- Borås stad. Förslag till strategisk plan för Sparsör-Frufällan-Tosseryd, 2012-03-30
- Trafikverket. Förstudie Väg 42 Borås-Trollhätan, delen Sjöbo-Kvarbo sommarstad, Borås Stad, Västra Götalands län, Samrådshandling 2011-09-30

Webbmaterial

- Borås stads webbkarta: <https://karta.boras.se/webb/#0&1;0&2&118270;6400355&-1&&> Kontinuerlig juni-oktober 2017, utgör underlag för kartor i rapporten som är märkta med källa: Borås webbkarta. Information om Borås stads detaljplaner är hämtade från denna tjänst.
- Trafikverkets kartbas: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> Kontinuerligt april-oktober 2017, utgör underlag för resterande kartor i rapporten. Trafikflöden och annan trafikdata är hämtade från denna tjänst.

Foton

- Foton i rapporten är tagna av Kristina Hermansson, Kreera Samhällsbyggnad AB, exklusive framsidan.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☒ Nej ☐ Datum: 2017-11-07
Utförd av:	Joakim Karlsson

2017-11-28 Joakim Karlsson

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslutning av studie

171127 Per Sundin

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

171201 [Signature]

Godkänd - datum och underskrift av chef



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se