

Åtgärdsvalsstudie

Väg 41 genom Horred

Ärendenummer: 2018/48260



TRAFIKVERKET

Dokumenttitel: ÅVS väg 41 genom Horred

Författare: Elsa Andersson

Dokumentdatum: 2018-12-20

Ärendenummer: TRV 2018/48260

Trafikverket

Trafikverket Region Väst, Göteborg

E-post: elsa.andersson@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅVS VÄG 41 GENOM HORRED
Ansvarig för genomförande:	ELSA ANDERSSON
Organisation:	PLANERING VÄST, UTREDNING
Datum - start:	2018-04-06
Datum - avslut:	2018-10-30

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	6
Problembild	7
Avgränsningar.....	8
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	8
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	8
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter	9
Höga hastigheter – Låga hastigheter	9
Tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter	13
Tillgänglighet och trafiksäkerhet motortrafik.....	14
Tillgänglighet till järnvägsstationen	15
Nuläge	16
Trafikmängder	17
Vägens status och funktion.....	17
Cykelvägnät.....	18
Olyckor.....	19
Trafiksäkerhetskameror – ATK.....	19
Mål för lösningar (<i>eftersträvad kvalitet</i>)	20
Mål för lösningar.....	20
Åtgärder för mål 1: Rätt hastighet och självförklarande trafikmiljö	21
Hastighetssäkrande åtgärder.....	21
50 km/timmen	22
Anpassa befintlig 60-sträcka efter kriterierna	22
Korta ner sträckan med 40 km/timmen	22
Åtgärder för mål 2: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik	23
Åtgärder för mål 3: Tillgänglighet och trafiksäkerhet motortrafik	24
Korsningen väg 41/1506, Stationsvägen	24
Korsningen väg 41/ICA-affärens anslutning	27
Korsningen väg 41/väg 1596 Helsingvågen	27
Korsningen väg 41/väg 1505 Istorpsvägen	28
Åtgärder för mål 4: Tillgänglighet till järnvägsstationen.....	29
Paketeringsförslag	35
Arbetsprocessen.....	39
Kvalitetsgranskning	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Avslut av studie	Fel! Bokmärket är inte definierat.

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Väg 41 är av riksintresse och har stor betydelse för transporter mellan kusten och inlandet och för trafik mellan olika orter i Viskadalen. Vägen ingår i det prioriterade regionala vägnätet vilket utgör ett viktigt komplement till det nationella vägnätet. Vägen har en utpekat viktig funktion i regionen för både godstransporter och arbets- och studiependling (såväl dagliga som långväga). Väg 41 är rekommenderad transportväg för farligt gods. Vägen ansluter till Varbergs hamn som är utpekad som riksintresse.

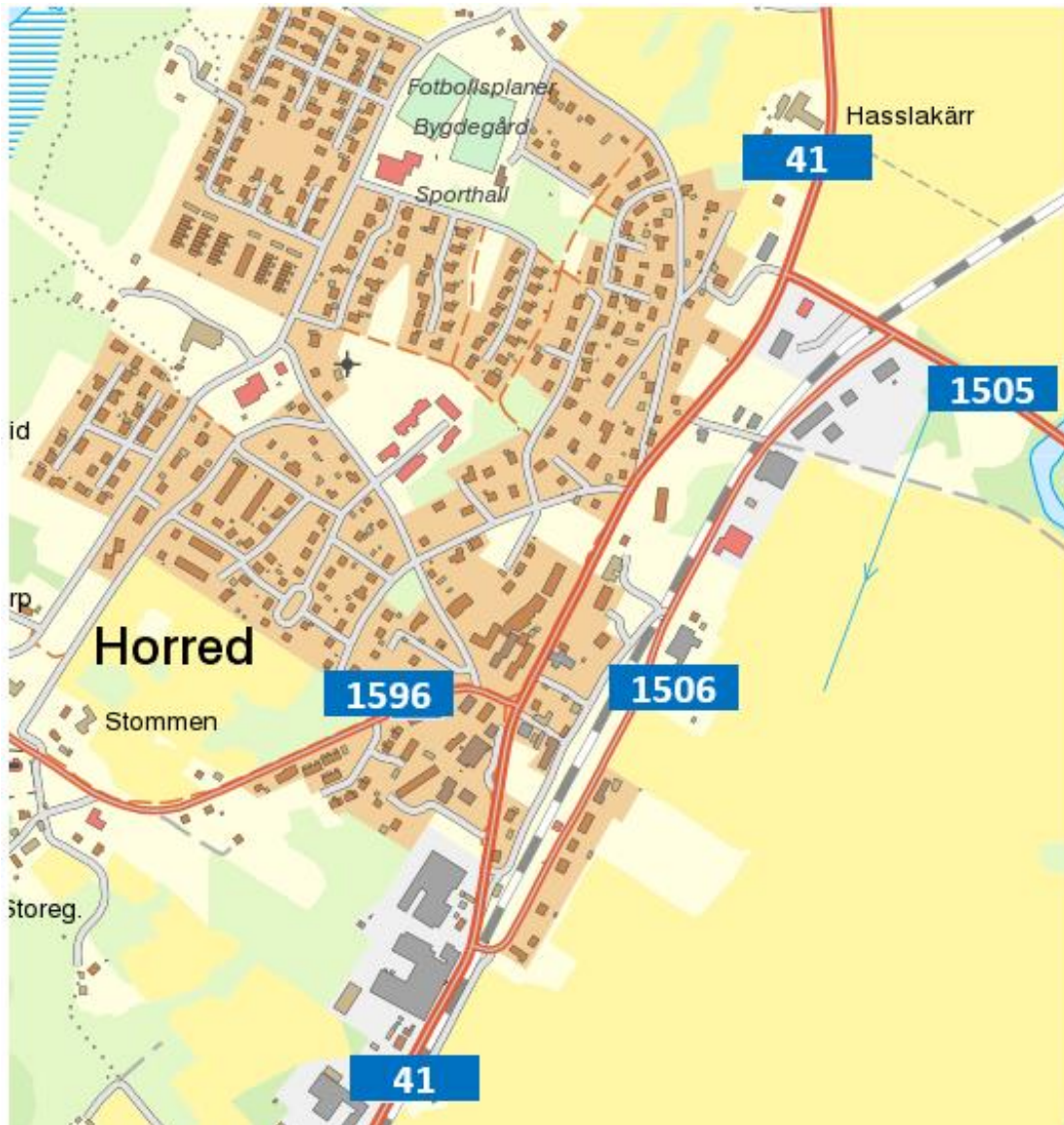
Syfte

Denna ÅVS ska belysa målkonflikten mellan genomfartstrafikens behov av framkomlighet och de oskyddade trafikanternas behov av trafiksäkerhet, trygghet och en attraktiv boendemiljö. För dem som kör rakt igenom Horred innebär samhället en flaskhals. För de boende utgör väg 41 en barriär.

Två korsningar ska ägnas särskild uppmärksamhet. Det gäller korsningarna mellan vägarna 41 och 1596 (Helsjövägen) respektive mellan vägarna 41 och 1506 (Stationsvägen).

Syftet med åtgärdsvalsstudien är följande:

- Analysera den målkonflikt som beskrivs ovan samt de två utpekade i samverkan med intressenterna.
- Formulera gemensamma mål för tänkbara åtgärder – Vad vill vi uppnå?
- Föreslå åtgärder, enligt 4-stegsprincipen, som löser problemen och leder mot de uppsatta målen



Översiktsbild med vägnummer

Problembild

Det finns en målkonflikt mellan genomfartstrafikens behov av framkomlighet och de oskyddade trafikanternas behov av trafiksäkerhet, trygghet och en attraktiv boendemiljö. För dem som kör rakt igenom Horred innebär samhället en flaskhals. För de boende utgör väg 41 en barriär.

Två korsningar har uppmärksammats för problem med framkomlighet. Det gäller korsningarna mellan vägarna 41 och 1596 (Helsjövägen) respektive mellan vägarna 41 och 1506 (Stationsvägen).

Avgränsningar



Åtgärdsvalsstudien behandlar främst väg 41 genom Horred, men eftersom korsningen med väg 1506 Stationsvägen och väg 1505 Istorpsvägen har identifierats som problempunkter kan även Stationsvägen komma att ingå i problembeskrivningen.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Externa intressenter: Marks kommun, Näringsliv, Boende, Västtrafik

Interna intressenter: Åtgärdsplanerare, Trafikingenjör, Samhällsplanerare, Projektledare Underhåll

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

ÅVS Viskadalsstråket behandlar hela stråket mellan Varberg och Borås och blev klar år 2016.

Marks kommuns tätortsplan för Horred blev klar i april 2018.

Överenskommelse mellan aktörer för genomförande av studie, eventuellt:	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/> Datum: Klicka här för att ange datum.
--	-----------------------------	---

Medverkande kompetenser och personer:	Elsa Andersson, utredare, Caroline Karlsson, utredare, Jenny Ekman (konsult), Nada Dawid, Åtgärdsplanerare, Stefan Frisk, Trafikingenjör
Eventuell kommentar:	

[Förstå situationen]

Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter**Höga hastigheter – Låga hastigheter**

För de boende utgör vägen en barriär. För gång- och cykeltrafikanter utgör biltrafiken ett problem i form av bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet.

För genomfartstrafiken, som har anspråk på god framkomlighet och hög och jämn hastighet, är det ett problem att hastigheten är nedsatt till 40 km/tim på en 800 meter lång sträcka.

När vi har pratat med de boende, kommundienstämman, en busschaufför m fl har dålig hastighetsefterlevnad tagits upp som ett av de viktigaste problemen idag.



Den 20 – 27 september 2018 genomfördes en trafikmätning på väg 41, strax söder om väg 1596, Hellsjövägen. Den visade att 85-percentilen är 48 km/tim vilket innebär att 15 % av trafikanterna kör fortare än 48 km/tim. Medelhastigheten för de som körde för fort var 46 km/tim. Medelhastighet var 41 km/tim. 49 % körde över gällande hastighetsgräns.

Är hastighetsgränsen rätt avvägd på 40-sträckan i centrala Horred?

Det beslut som togs för ca 10 år sedan att sänka hastigheten på väg 41 i Horred från 50 till 40 km/timmen grundade sig i stor utsträckning på "Vägverkets interna råd för lokala trafikföreskrifter om hastighet inom tätbebyggt område. Publikation: 2009:59". Råden bygger i stor utsträckning på handboken "Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad" som något år tidigare tagits fram av Sveriges kommuner och landsting och Vägverket.

Målkonflikten mellan genomfartstrafikens anspråk på hög och jämn hastighet och de boendes behov av en säker miljö framgår tydligt av nedanstående tabeller i "Rätt fart i staden".

Samband 2A – Hastighetsnivåns betydelse för biltrafikens tillgänglighet i de olika tätortsnäten

Kvalitetsnivå	Lokalnät	Huvudnät	Övergripande nät *
God	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 60 km/tim
Mindre god	< 30 km/tim	30–40 km/tim	40–50 km/tim
Låg		≤ 20 km/tim	≤ 30 km/tim

Samband 4 – Hastighetsnivåns betydelse för trafiksäkerhet.

Kvalitetsnivå	Gcm/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, fast hinder	Bil/bil, möte
God	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim	≤ 60 km/tim	≤ 70 km/tim
Mindre god	40 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim
Låg	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim	≥ 80 km/tim	≥ 90 km/tim

Ur Rätt fart i staden, sid 24 resp. 34

Tabellerna visar att medan 60 km/tim ger god standard för biltrafiken så krävs en begränsning på 30 km/tim för att god standard ska erhållas för gång/cykel/mopedtrafik där dessa korsar vägen. Detta gäller det övergripande nätet. När mindre lokalgator eller enskilda utfarter korsar väg 41 ska vägnätet betraktas som lokalnät.

I dokumentet "Långsiktiga stödskriterier för landsbygds- och tätortsmiljöer" från 2009-03-18 finns följande kriterier angivna för när det är lämpligt med en hastighetsgräns på 60 km/tim:

För att höja till 60 km/tim rekommenderas följande:

- Separat gång- och cykelbana
- Friområde på minst 6 meter mellan tomtgräns och vägbana eller skärm
- Passager med hastighetsdämpande utformning
- Max 3000 fordon på sekundärväg vid trevägskäl
- Inte alltför många direktutfarter, ca 400 meter emellan



Det som gör att dessa kriterier inte uppfylls i Horred är framför allt antalet direktutfarter och friområde. Det är ca 100 meter mellan utfarterna och friområdet är på vissa ställen mycket smalt.

När det gäller 50 km/tim finns det inte lika tydliga rekommendationer eftersom tanken var att övergå till jämna hastighetssteg, men i "Rätt fart i staden" innebär 50 km/tim låg kvalitetsnivå vad gäller trafiksäkerhet vid konflikter mellan gång/cykel/mopedtrafik (gcm) och bil. Att ha sträckor med såväl 40, 50 som 60 km/tim på sträckan genom Horred leder till en plottrighet som vi helst vill undvika.

Beslut om gällande hastighetsgräns inom tätbebyggt område fattas av Marks kommun. De har gjort en hastighetsöversyn för Horred med Rätt fart i staden som riktlinje som blev klar förra året. I den föreslås ingen ändring av hastigheten på väg 41 genom Horred. I diskussioner har kommunen ändå sagt sig villiga att diskutera förändringar vad gäller hastigheten på väg 41.

Är hastighetsgränsen rätt avvägd på 60-sträckan söder om Horred?

Den sträcka söder om väg 1506, Stationsvägen, som idag har 60 km/timmen uppfyller inte helt kriterierna. Bristen här är att gångvägen är för smal för att kunna användas av både gång- och cykeltrafikanter samt att man backar direkt ut på väg 41 från en liten parkering vid Horreds möbler. Söder om Horreds möbler, vid Horreds grill och pizzeria finns en stor asfaltsyta mot vägen som gör att trafikmiljön blir otydlig.



Tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter



Horreds samhälle med behov av passager

Marks kommun har nyligen tagit fram en tätortsplan för Horred, där man tittat på rörelsemönster och målpunkter. Utifrån den kartläggningen har två viktiga gång- och cykelpassager över väg 41 identifierats. De är båda en del av stråket mellan bostadsområden respektive centrum och järnvägsstationen. Den norra passagen ligger vid busshållplatsen och den södra vid ICA-affären/centrum. Stråken är markerade med röd streckad linje på kartan.

Tätortsplanen visar också att det finns behov att gå längs väg 41 mellan väg 1596 Helsjövägen och den stig som leder ner mot stationen, se grön linje på kartan ovan.



Här finns behov av gångbana, stigen leder till stationen

Cyklennätet längs väg 41 är väl utbyggt i de centrala delarna av samhället, men det finns brister när det gäller kopplingen till målpunkter som inte ligger längs vägen, t ex ICA-affären, bankomaten och biblioteket. Det saknas också cykelställ vid affären. Marks kommun äger marken på parkeringen framför affären och är beredda att ta ansvar för frågan.

Tillgänglighet och trafiksäkerhet motortrafik

1506, Stationsvägen

Vid Stationsvägens anslutning till väg 41 går Västkustbanan mycket nära väg 41 och det finns inget fordonsmagasin. När bommarna är fällda står därför väntande fordon ute på väg 41, vilket innebär att det bildas köer bakom den som ska svänga in på Stationsvägen. Särskilt när det gäller södergående tåg kan det bli några minuters väntetid eftersom bommarna fälls redan innan tåget stannar på stationen och ligger nere tills tåget har kört vidare. Viskadalsbanan är inte fjärrstyrd och det är därför svårt att minska den tid som bommarna ligger nere. Vardagar är det 22 tåg per dag i båda riktningarna, i högtrafik 1-2 tåg per timme.



ICA-affärens anslutning till väg 41

I samtal med boende och under workshopen har det framkommit att det ibland kan vara svårt att komma såväl ut som in på parkeringen vid affären. Det är framför allt sommartid och problemet är som störst fredagseftermiddagar.

Antal kunder till affären är ca 600-700 per dag utom fredagar när det kan vara upp till 900 kunder. En översiktlig kapacitetsbedömning visar inte sådana värden att det motiverar större korsningstyp med vänstersvängsfält.

Korsningen väg 41/väg 1596 Helsjövägen

Linjebussen mellan Kungsbacka och Horred blir fördröjd eftersom det är svårt att komma ut när den ska svänga höger ut på väg 41. En översiktlig kapacitetsbedömning visar inte sådana värden att det motiverar större korsningstyp med vänstersvängsfält.

Stora bussar utnyttjar motriktade körfält för att komma runt när de ska svänga ut på väg 41 söderut eftersom det inte finns tillräckligt med plats.

Trafik som kommer söderifrån på väg 41 och ska svänga in på väg 1596 kan ibland få vänta på en lucka i södergående trafik.

Korsningen väg 41/väg 1505 Istorpsvägen

Denna korsning är den som har störst kapacitetsproblem, även om vi inte heller här når upp till de kapacitetstal som kräver större korsning enligt VGU 2004¹. När vi har lyssnat på busschaufförernas representant, Byalaget och kommunen är det i den här korsningen som de anser att det är störst problem att komma ut på väg 41. Särskilt busschauffören tycker att det är problematiskt att bussen blir fördröjd.

Det är också i denna korsning som flest olyckor har rapporterats.

Tillgänglighet till järnvägsstationen

Gång och cykel

I kommunens kartläggning har man identifierat två stråk som används för att komma till och från järnvägsstationen. De är markerade med gult på bilden. Dessa båda stråk behöver göras mer tillgängliga och trafiksäkra. Cykelställ finns på den östra sidan. Behov av cykelställ finns på den västra sidan.



Motortrafik

Det finns en pendelparkering för bil på Linnevägen väster om stationen.

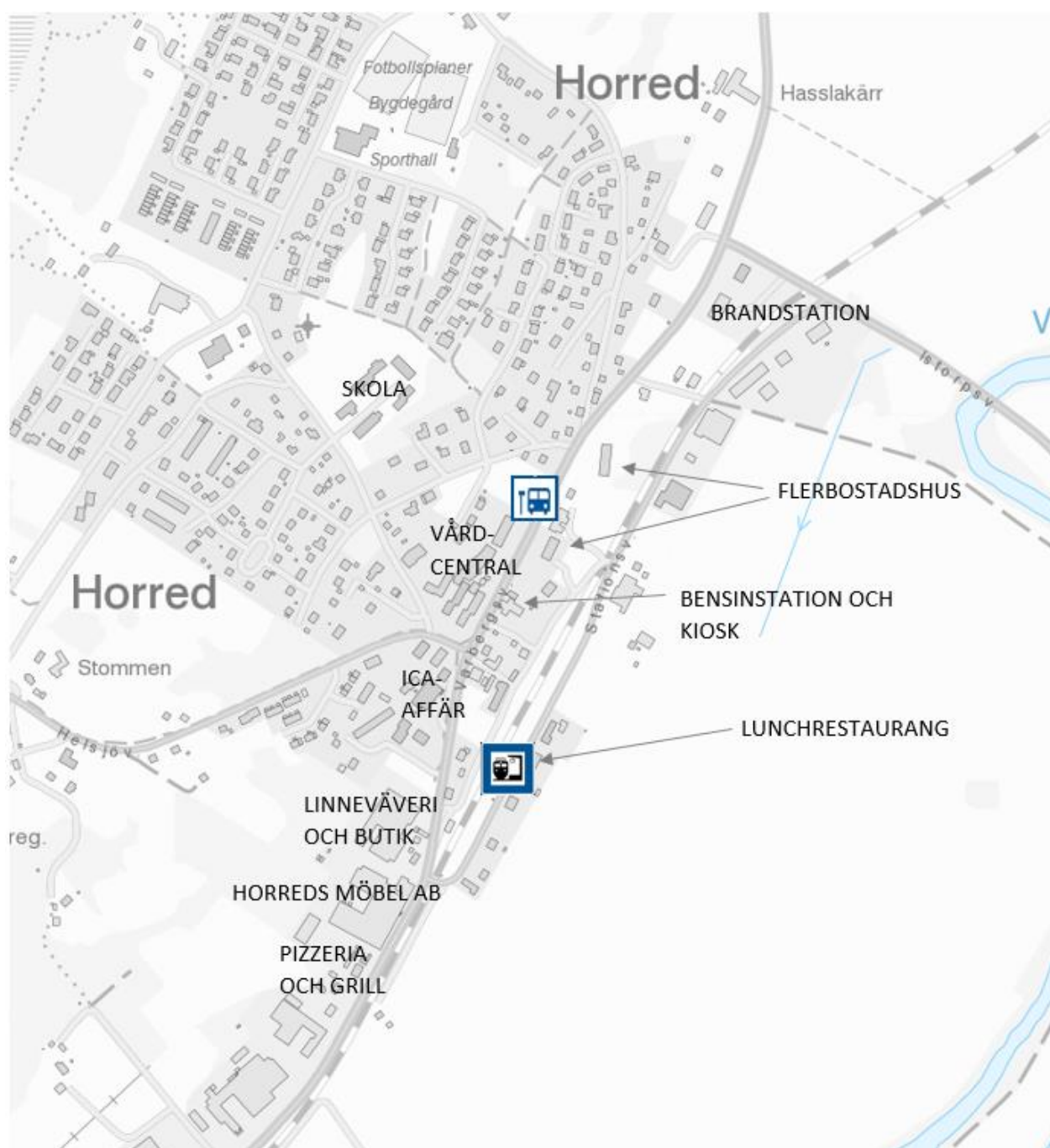
¹ Vägars och gators utformning, publ 2004:80 Denna äldre version används ofta vid val av korsningstyp

Nuläge

Horred är ett samhälle med ca 1600 invånare. Större delen av samhället ligger väster om väg 41, men det finns också viktiga målpunkter öster om vägen, som järnvägsstationen, lunchrestaurangen "Hotellet" och en hel del bostäder. I Horred finns ett stort utbud av serviceverksamheter såsom livsmedelsbutik, bank och distriktsläkarmottagning. Det finns även en grundskola för årskurserna förskola till årskurs 6 i den centrala delen av samhället vid Lunnaliden. I södra delen av samhället, strax väster om väg 41, finns två möbelfabriker och ett linneväveri.

På lång sikt finns planer på ca 200 nya bostäder i samhället. En detaljplan för bostäder norr om Hellsjövägen är just nu i samrådsskedet.

Viktiga målpunkter finns markerade på nedanstående karta.



Trafikmängder

Ådt (Årsmedeldygnstrafik) på väg 41 var 6012 fordon/dygn år 2014 genom Horred. Väg 1596, Helsingövägen, hade 1347 fordon år 2007 och väg 1505, Istorpsvägen, hade drygt 2007 år 2011. Väg 1506, Stationsvägen hade mellan 162 och 396 fordon i ådt år 2016.

Andel tung trafik är ca 13 % på väg 41, på övriga vägar ca 7 %.

En uppräknig till år 2018 med 1 % per år ger följande fordonsmängder:

Väg 41: 6267 fordon/dygn

Väg 1596: 1510 fordon/dygn

Väg 1505: 2158 fordon/dygn

Den trafikmätning som gjordes den 20-27 september 2018 uppmätte en dygnstrafik på 6046 fordon varav 13,3% var tunga fordon.

Vägens status och funktion

Väg 41 är av riksintresse och har stor betydelse för transporter mellan kusten och inlandet och för trafik mellan olika orter i Viskadalen. Väg 41 är rekommenderad transportväg för farligt gods (primärväg).

Funktionellt prioriterat vägnät:

Väg 41 är utpekad som regionalt viktig väg för

- godstransporter
- dagliga personresor
- långväga personresor

Olyckor

Flest olyckor har rapporterats in i korsningen väg 41/väg 1505 Istorpsvägen. Detta stämmer väl överens med det som framkom under workshopen samt vid enskilda samtal. Totalt har 16 olyckor rapporterats in till STRADA under åren 2008-2018, samtliga lindriga.

Denna bild bekräftas också av Räddningstjänsten i Horred.



Trafiksäkerhetskameror – ATK

Det finns trafiksäkerhetskameror vid väg 1505, Istorpsvägen.



Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet)

För studien är målbilden satt utifrån de transportpolitiska målen samt specifika mål utifrån problembild och deltagande aktörers önskade mål.

Transportpolitiska målet

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. För detta har två delmål formulerats; ett funktionsmål om tillgänglighet och jämställdhet samt ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet - Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Sveriges klimatmål

Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Mål för lösningar

Följande mål har tagits fram under arbetets gång med åtgärdsvalsstudien:

1. Rätt hastighetsgräns och självförklarande trafikmiljö
2. God tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter som har behov att ta sig längs och tvärs väg 41
3. God tillgänglighet och trafiksäkerhet för motortrafiken på väg 41
4. God tillgänglighet till järnvägsstationen

Åtgärder för mål 1: Rätt hastighet och självförklarande trafikmiljö

Hastighetssäkrande åtgärder

För att bilisten ska uppleva att det är lagom att köra i 40 km/tim är det viktigt att trafikmiljön signalerar att man befinner sig i centrum av en tätort med oskyddade trafikanter. Detta kan förutom smala körfält, sidoförflyttningar, tydliga passager och tätortsportar åstadkommas med hjälp av belysning, växtlighet och stensättning. Det kan bidra till känslan att det är smalt vilket leder till lägre hastighet.

Åtgärdsförslag nr.1 Tätortsportar och andra åtgärder som ger centrumkaraktär

Syftet med en tätortsport är både att tvinga ner hastigheten och att ge en signal till den långväga trafikanten att samhället börjar och att man kan förvänta sig oskyddade trafikanter som rör sig kring och över vägen. Med tanke på att väg 41 är utpekad som regionalt viktig för både gods- och persontransporter får en tätortsport utformas så att god framkomlighet kan upprätthållas även för tunga transporter.



Exempel på en tätortsport, Väg 25, Simlångsdalen

Andra åtgärder som kan användas för att få ner hastigheten på väg 41 är passager som är tydliga och som signalerar till trafikanterna att det är viktigt att vara uppmärksam och hålla nere hastigheten. Ett exempel på en passage i en liknande trafikmiljö syns på bilden nedan.



Exempel på en tydlig passage, Väg 25, Simlångsdalen

50 km/timmen

Åtgärdsförslag nr. 2 Enligt tabellen i Rätt fart i staden innebär 50 km/tim låg kvalitetsnivå vad gäller trafiksäkerhet vid konflikter mellan gång/cykel/mopedtrafik (gcm) och bil. Att ha sträckor med såväl 40, 50 som 60 km/tim på sträckan genom Horred leder till en plottrighet som vi helst vill undvika.

Beslut om gällande hastighetsgräns inom tätbebyggt område fattas av Marks kommun.

Anpassa befintlig 60-sträcka efter kriterierna

Åtgärdsförslag nr. 3 På väg 41 söder om Stationsvägen är det idag 60 km/timmen som är gällande hastighetsgräns. Här behövs en del åtgärder för att uppfylla rekommendationerna.

Åtgärdsförslag nr. 3a: Parkeringen vid Horreds möbler bör stängas

Åtgärdsförslag nr. 3b: Gångbanan bör breddas och tillåtas även för cykeltrafik

Åtgärdsförslag nr. 3c: Den stora asfaltsytan vid Horreds grill och pizzeria bör begränsas mot vägen

Korta ner sträckan med 40 km/timmen

Åtgärdsförslag nr. 4

Om sträckan med hastighetsgränsen 40 km/tim blir kortare kan efterlevnaden förväntas bli större. Detta skulle kunna förbättra genomfartstrafikens framkomlighet. Kombinerat med åtgärder som gör att trafikanterna blir mer motiverade att hålla sig inom hastighetsgränsen skulle säkerheten samtidigt kunna bli bättre eller lika bra för gång- och cykeltrafikanterna.

Norra delen

Vi har tittat på möjligheten att flytta 60-gränsen söderut, från Mejerivägen där gränsen går idag, till Åsbergs gata. Denna sträcka har många utfarter som vi bedömer det svårt att stänga. Den har gångbana men inte cykelbana. Sammantaget bedömer vi det inte som realistiskt att höja till 60 km/tim på denna sträcka.



Översikt, norra delen av samhället



Sträckan norr om Åsbergs gata

Södra delen

Det borde vara möjligt att stänga Linnevägens gamla anslutning vid magasinet eftersom den är blockerad med stora stenar och inte verkar användas. Då kan Linnevägens nuvarande anslutning eventuellt flyttas söder ut för att förbättra sikten. En förutsättning för att kunna höja till 60 km/tim här är att sikten blir tillräckligt god för den högre hastigheten. Anslutningen norr om Horreds möbler är det med största sannolikhet svårt att driva igenom en stängning av, även om det inte är helt otänkbart. Vidare kontakter får tas med markägarna och brukarna i denna fråga.

Övriga kriterier för 60 km/timmen bedömer vi som uppfyllda och därför är det inte omöjligt att man skulle kunna flytta hastighetsgränsen ca 100 meter norrut till Mangelvägen. Detta kräver dock vidare utredning och ett gemensamt ställningstagande med Marks kommun, som ju beslutar i frågan. I ett sent samråd med Marks kommun diskuterades att gränsen kanske bör gå vid Linnevägen.



Kryssen visar anslutningar som det vore en fördel att stänga.
Pilen visar den sträcka som skulle kunna höjas till 60 km/tim.

Bullernivån ökar något om hastighetsgränsen höjs från 40 till 60 km/tim. Det finns två fastigheter som har 65 dBA idag och som riskerar att hamna över gränsen för när det krävs åtgärder om hastigheten höjs. Det gäller Sjöby 2:18 och Horred 5:13.

Åtgärder för mål 2: Tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik

Åtgärdsförslag nr. 5: Ny passage över väg 41 vid ICA-affären

Åtgärdsförslag nr. 6: Ny passage över väg 41 vid Ekås hållplats

Dessa blir då en del av gångstråken till järnvägsstationen. Dessa ska vara utformade så att det blir tryggt och säkert att ta sig över vägen. Detta kan åstadkommas genom att en refug delar upp passagen i två delar. Denna gör att körfälten blir smalare vilket leder till lägre hastighet och därmed högre trafiksäkerhet. Ett annat sätt att minska motortrafikens hastighet vid passagen är skyltar, vegetation eller dylikt vid sidan om vägen för att sektionen ska se smalare ut. Belysning är också användbar. Den kan gärna vara i en mindre skala med lägre stolpar och med en placering nära väggkanten för att åstadkomma en portalverkan.

Åtgärdsförslag nr. 7: En ca 80 meter lång gångbana längs väg 41 på den östra sidan söder om väg 1596 Helsingvågen fram till gångvägen ner mot stationen. Idag är det bara en upptrampad stig, men Marks kommun avser anlägga en gångväg.

Åtgärdsförslag nr. 8: Målade cykelstråk på ICA-affärens parkering så att hela cykelnätet blir sammanhängande ända fram till målpunkterna.

Åtgärder för mål 3: Tillgänglighet och trafiksäkerhet motortrafik

Korsningen väg 41/1506, Stationsvägen

Åtgärdsförslag nr. 9 Stänga plankorsningen

Ett alternativ skulle då vara att linjebussen och annan trafik istället skulle köra Linnevågen, åtgärdsförslag 9b. Där finns ett problem med att Linnevågens anslutning till väg 41 har skyddssikt, men detta skulle ev kunna lösas med att man flyttar anslutningen något söderut samt anlägger en tätortsport här för att få ner hastigheten på väg 41. Ett annat problem är att plankorsningen där Linnevågen går över Viskadalsbanan lutar ganska kraftigt ner mot Stationsvägen. Det innebär att det finns risk att längre fordon som bussar "fastnar". På vintern kan det också vara risk för halka.



Plankorsning Linnevågen



Varningsskylt vid Linnevägens plankorsning

I samband med att Viskadalsbanan ska byggas om för att klara den omledningstrafik som ska gå här när Varbergstunneln byggs kan banöverbyggnaden komma att höjas upp något i samband med att man byter ut spår och kontaktledning (år 2021-22). Detta gör att en ombyggnad av plankorsningen med Linnevägen kan bli ännu mer komplicerad.

Ett annat alternativ är att även stänga plankorsningen Linnevägen/ Viskadalsbanan. Då skulle all trafik gå via korsningen Istorpsvägen/Väst kustbanan, vilken har en bra och trafiksäker utformning. Det skulle innebära en stor omväg för trafiken som har målpunkter längs Stationsvägen. Särskilt för de boende i den södra delen. För linjebussen, som då skulle få köra fram och tillbaka på Stationsvägen, skulle det innebära en 360-graders-sväng vilket är väldigt obekvämt för resenärerna.

Det pågår en plankorsningsutredning för hela Viskadalsbanan. Vi har haft kontakt med Yasin Abbes på Trafikverket Investering, Distrikt Väst, som arbetar med den. De har ännu ingen färdig ståndpunkt när det gäller plankorsningarna i Horred. Vi har även diskuterat samfinansiering men de kan inte bidra med finansiering i dagsläget.

Vi har i arbetsgruppen diskuterat möjligheten att anlägga en parallellväg längs järnvägen så att t ex bussen aldrig behöver korsa järnvägen, åtgärdsförslag nr. 9c. Detta förslag har vi förkastat dels för att det är mycket trångt, och dels för att Linnevägen inte är lämplig som genomfartsgata. Ett annat alternativ skulle vara att dra parallellvägen fram till Mejerivägen, och bygga om Mejerivägen. Man skulle då kunna slopa båda plankorsningen vid Linnevägen och vid 1506 Stationsvägen. Mejerivägen är dock mycket smal och trång.



Åtgärdsförslag nr. 10: Vänstersvängsfält på väg 41 vid väg 1506, Stationsvägen

Plankorsningen mellan väg 1506, Stationsvägen, och Viskadalsbanan skulle behöva byggas ut så att det finns plats för åtminstone en bil som kan stå och vänta när bommarna är fällda. Att bredda väg 41 för att få plats med ett vänstersvängsfält för dem som kommer norrifrån skulle kunna vara genomförbart eftersom fastighetsägaren planerar att riva husen.



Skiss över ett tänkbart vänstersvängsfält

Denna åtgärd är relativt kostsam och förutsätter att det är uteslutet att plankorsningen kan stängas inom överskådlig framtid.

Att göra plats för dem som kommer söderifrån, från Varbergshållet, och ska svänga höger in på Stationsvägen är inte möjligt eftersom det inte finns tillräcklig plats mellan vägen och spåret.

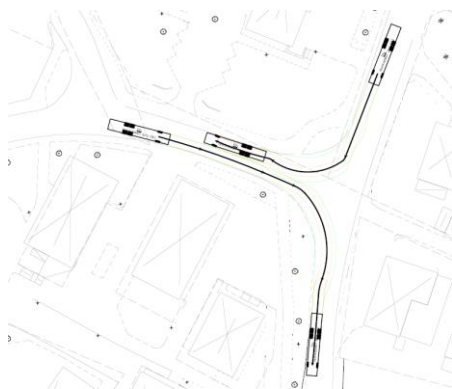
Åtgärdsförslag nr. 11: En annan tänkbar åtgärd är en ITS-skylt som tänds ca 200 m innan korsningen i båda riktningarna på väg 41. Skylten skulle vara en förvarning för att bomfällning kommer att ske. Denna åtgärd är billigare och kan vara effektiv. Vidare utredning krävs för att säkerställa genomförbarheten.

Korsningen väg 41/ICA-affärens anslutning

Åtgärdsförslag nr. 12 För att öka tillgängligheten i ICA-affärens anslutning till väg 41 skulle ett vänstersvängsfält vara en möjlighet. Åtgärden är inte motiverad med de trafikmängder som finns idag och inte heller om man räknar upp trafiktalen några år fram i tiden. Som stöd för denna slutsats har vi Vägars och gators utformning 2004, VGU, del korsningar sid 39.

Korsningen väg 41/väg 1596 Helsjövägen

Åtgärdsförslag nr. 13 Trimningsåtgärder så att en stor boggiebuss kan komma ut på väg 41 utan att inkräkta på andras körfält. Troligen behöver radierna justeras.



Åtgärdsförslag nr. 14 För att öka tillgängligheten i Helsjövägens anslutning till väg 41 skulle ett vänstersvängsfält vara en möjlighet. Behovet är mindre om vi får till stånd åtgärder som gör att den verkliga hastigheten håller sig kring 40 km/timmen eftersom möjligheten att hitta en lucka för att svänga ut eller in på anslutningen då blir större. Även trafiksäkerheten förbättras om hastighetsefterlevnaden blir bättre. Åtgärden är inte motiverad enligt VGU 2004 med de trafikmängder som finns idag och inte heller om man räknar upp trafiktalen några år fram i tiden. Korsning med vänstersvängsfält på primärvägen minskar riskerna för påkörning bakifrån och ökar framkomligheten för primärvägen. Samtidigt kan ett vänstersvängsfält leda till högre hastigheter vilket leder till sämre trafiksäkerhet och sämre framkomlighet för trafiken på sekundärvägen. Om ett vänstersvängsfält anläggs bör det därför utformas så att hastigheten inte höjs.

Korsningstyp C kan beroende på vägbredd och valda kanalbredder öka primärvägstrafikens framkomlighet och även påverka fordonseffekterna. Typ C ger genom ökande korsningsbredd ofta högre hastigheter på primärvägen, vilket påverkar sekundärvägstrafikanternas framkomlighet och säkerhet negativt.

Åtgärdsförslag nr. 15 Cirkulation har diskuterats för att förbättra säkerhet och framkomlighet i korsningen. Detta har diskuterats under lång tid innan den här åtgärdsvalsstudien, men slutsatsen har alltid varit att det inte får plats samt att höjdskillnaden gör det omöjligt.

Åtgärdsförslag nr. 16 För att minska trafiken i korsningen väg 41/1596 Helsjövägen skulle det vara en möjlighet att öppna upp den interna parallellväg som idag blockeras av en blomlåda. Det skulle innebära trafiken mellan bostadsområdena och centrum/ICA aldrig skulle behöva köra ut på väg 41. Risken med en sådan lösning är att det istället uppstår trafiksäkerhetsproblem inne på tomtmarken där barn och andra oskyddade trafikanter kan tänkas röra sig. Dessutom är sikten begränsad vid anslutningen till Helsjövägen.



Korsningen väg 41/väg 1505 Istorpsvägen

Åtgärdsförslag nr. 17 En cirkulation skulle kunna öka trafiksäkerheten och framkomligheten från sekundärvägen. Den skulle också fungera som tätortsport genom att signalera att samhället börjar.

Åtgärden är inte motiverad enligt VGU 2004 med de trafikmängder som finns idag och inte heller om man räknar upp trafikalen några år fram i tiden.

Åtgärdsförslag nr. 18 Trimmingsåtgärder som gör att korsningen blir kanaliserad, med refuger skulle bidra till att få ner hastigheten på väg 41 och fungera som en tätortsport som signalerar att man närmar sig tätare bebyggelse. Denna skulle ev kunna kompletteras med ett vänsterpåsvängsfält.



vänsterpåsvängsfält

Åtgärdsförslag nr. 19: Ny förbifart utanför Horred är en mycket dyr och tekniskt besvärlig lösning. Det ligger utanför denna åtgärdsvalsstudies ramar.

Åtgärder för mål 4: Tillgänglighet till järnvägsstationen

Åtgärdsförslag nr. 20: Cykelställ vid pendelparkeringen. Behovet finns och kommunen har åtagit sig att genomföra denna åtgärd.

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja Nej

Elsa Andersson, projektledare, och Caroline Karlsson, biträdande projektledare, Bertil Hallman, senior utredningsledare, Anki Jerling, utredare, Nada Dawid, åtgärdsplanerare, Stefan Frisk, trafikingenjör och Patrik Sterky, Kreera.



Lokalisering av åtgärderna, numren återfinns i texten och tabellerna
Färgerna avser vilket mål som åtgärden ska leda mot
Åtgärd 1, 2 och 19 är inte platsspecifika och har därför inte utmärkts på kartan.


[Pröva tänkbara lösningar]

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principe n	Relevans måluppfylle e enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hö g)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidar e Ja/Ne j	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Mål 1: Rätt hastighetsgräns och självförklarande trafikmiljö								
1	Hög hastighet inne i samhället.	Hastighetsdämpande åtgärder som ger centrumkaraktär och känsla av smala körfält. Två tätortsportar	3	Hög	1-2 mkr	Ja	Ja	Kostnaden avser två tätortsportar. Även andra åtgärder som ger centrumkaraktär kan ge hastighetsdämpande effekt.
2	Ökad framkomlighet genom höjd hastighet till 50 km/h genom tätorten	Omskyltning	2	Låg	<0,1 mkr	Bedöms motverka uppsatta mål för ökad trafiksäkerhet. Plottrigt med så många olika hastighetsgränser	Nej	
3	60-sträckan söder om väg 1506 uppfyller inte kriterierna för gällande hastighetsgräns	Anpassning av vägmiljön till gällande hastighetsgräns						
3a	Osäker utfart från parkering längs väg 41 vid Horreds möbler	Ta bort parkeringsplatser	2	Medel	<0,1 mkr	Ja	Ja	
3b	Osäkert stråk för GC till Horreds Grill och Pizzeria. Uppfyller inte kriterierna för 60 km/tim	Bredda befintlig gångbana från Stationsvägen till Horreds Grill och Pizzeria och tillåt även cykeltrafik	3	Medel	0,2-0,4 mkr	Ja, kräver stängning av parkeringsplatser nr 3a	Ja	

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principe n	Relevans måluppfylle s enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidar e Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
3c	Stor asfaltsyta vid Horreds grill och pizzeria	Tydliggör in- och utfart med kantsten	2	Medel	<0,1 mkr	Ja	Ja	
4	Lång sträcka med 40 km/h ger låg framkomlighet och låg hastighetsefterlevnad	Flytta 40-gränsen i söder ca 100 m norrut till Mangelvägen. Stänga Linnevägens gamla anslutning vid magasinet. Ev flytta Linnevägens anslutning söderut för bättre sikt. Ev stänga anslutningen till väg 41 från Linneväveriet. Ny infart söder om Horreds möbler eller norr om Linneväveriet	2	Hög	0,3 mkr	Ja	Ja	Kräver ett gemensamt ställningstagande med Marks kommun som beslutar i frågan. Kräver mer utredning, bl a kring buller.
Mål 2: God tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter som har behov att ta sig längs och tvärs väg 41								
5	Otillgänglig passage över väg 41 vid ICA- affären/centrum	Ny passage med refug i höjd med ICA/centrum	3	Hög	0,3 mkr	Ja	Ja	
6	Otillgänglig passage över väg 41 vid hållplats Ekås	Ny passage med refug i höjd med flerbostadshus/hållplats Ekås	3	Hög	0,3 mkr	Ja	Ja	
7	Osäker gångväg från Helsjövägen/ICA till tågstationen	Gångbana längs väg 41 från Helsjövägen östra sidan och vidare ner genom dungen till tågstationen	3	Hög	0,3 mkr för Trafikverkets del	Ja, kopplar bra till åtgärd 5	Ja	Kommunen ansvarar för delen genom dungen

Nr.	Problem/brist/behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
8	Cyklennätet leder inte ända fram till målpunkterna	Tydliggöra ytor för cykel fram till ICA-affären samt cykelställ	2	Medel		Ja	Ja	Kommunen ansvarar
Mål 3: God tillgänglighet och trafiksäkerhet för motortrafiken på väg 41								
9	Osäker plankorsning väg 1506 Stationsvägen/Viskadalsbanan							
9a	Väg 1506 Stationsvägen/Viskadalsbanan Köbildning på väg 41 och dålig trafiksäkerhet vid bomfällning, uppstår ca 2 gånger/timme i högtrafik	Stäng plankorsning	2	Hög	0,5-1,5 mkr	Tveksamt, kommunen anser att omvägen blir för stor om den inte ersätts av Linnevägens plankorsning	Nej	Frågan skickas vidare till Yasin Abbas, IVväg3, som utreder plankorsningar på Viskadalsbanan
9b	Behov av att ersätta plankorsningen vid väg 1506 Stationsvägen om den ska stängas. Plankorsningen Linnevägen/Viskadalsbanan är osäker	Räta ut korsningen över järnvägen för att möjliggöra busstrafik. Ny busshållplats vid stationen på Linnevägen	3	Hög		Nej	Nej	Stor höjdskillnad mellan Viskadalsbanan och väg 1506, Stationsvägen
9c	Behov av att ersätta plankorsningen vid	Lägga ny parallellväg mellan Linnevägen och Mejerivägen, och bygga	3	Medel	3-6 mkr	Nej	Nej	Kostnad och påverkan bedöms som stor i förhållande till nytta och måluppfyllelse

Nr.	Problem/brist/behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	väg 1506 Stationsvägen om den ska stängas	om Mejerivägen. Slopa plankorsningen vid Linnevägen.						
10	Väg 41/1506 Stationsvägen	Vänstersvängsfält på väg 41	3	Medel	3 mkr	Ja	Ja	Endast aktuell om vi inte lyckas stänga plankorsningen inom överskådlig tid
11	Väg 41/1506 Stationsvägen	Varningssignal vid bomfällning	2	Låg	1 mkr + 40 000 kr per år	Ja	Ja	Kräver nedgrävning av elledning samt signal, ca 200 m innan korsningen. Kräver mer utredning.
12	Väg 41/ICA-affärens anslutning	Vänstersvängsfält på väg 41	3	Låg	3 mkr	Ja	Nej	Åtgärden är inte motiverad med de trafikmängder som finns idag och inte heller om man räknar upp trafiktalen några år fram i tiden
13	Korsningen väg 41/1596 Helsjövägen Framkomlighetsproblem för busstrafik	Justering av radier och vägområde vid Helsjövägen för att klara boggiebuss	3	Hög	0,3-0,8 mkr	Ja	Ja	
14	Korsningen väg 41/1596 Helsjövägen Framkomlighetsproblem på väg 41 och risk för påkörning bakifrån	Breddning av korsning med vänstersvängsfält.	3	Låg	3 mkr	Ja	Nej	Behovet bedöms minska om hastighetsdämpande åtgärder genomförs eftersom det glesar ut trafiken och skapar luckor
15	Väg 41/1596 Helsjövägen Svårt för trafiken på väg 1596 att hitta luckor för att komma ut på väg 41	Cirkulation	3	Hög	6 mkr	Nej, platsbrist och höjdskillnader	Nej	

Nr.	Problem/brist/behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
16	Interntrafik på väg 41 som har start- och målpunkt i Horred	Borttagande av blomlåda på parallellväg till Helsingvågen (vid Horreds data)	2	Låg			Nej	Trafiksäkerhetsproblem pga smal väg. Skapar genomfartsgata tätt in på bostäder och parkeringsytor. Utrymme för breddning saknas.
17	Istorpsvägen/väg 41. Brister i trafiksäkerhet och framkomlighet Otydlig korsning. Få luckor för anslutande trafik till väg 41	Ombyggnation till cirkulationsplats	3	Hög	6 mkr	Ja	Nej	Ingen lämplig åtgärd med tanke på fördelningen av trafik i de olika infarterna. Minskar framkomligheten för genomfartstrafiken.
18	Istorpsvägen/väg 41. Brister i trafiksäkerhet och framkomlighet Otydlig korsning. Få luckor för anslutande trafik till väg 41	Trimningsåtgärder som kanalisering med refuger på väg 41, tätortsport, samt ev vänsterpåsvängskörfält	3	Medel	2 mkr (inkl vänsterpåsvängskörfält för 1 mkr)	Ja	Ja	Vänsterpåsvängskörfält: 
19	Ökad framkomlighet förbi Horred	Ny förbifart utanför Horred. 2,5 km ny väg (dålig geoteknik). Två broar för passage över järnvägen	4	Hög	70-150 mkr	Tveksamt pga hög kostnad	Nej	Hög kostnad
Mål 4: God tillgänglighet till järnvägsstationen								
20	Tillgänglighet järnvägsstationen	Cykelställ vid pendelparkeringen	2	Låg		Ja	Ja	Kommunen ansvarar

Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar nummer	Kommentar
A	1,3,4,5,6,7,8,13 och 20	Små kostnadseffektiva åtgärder som är enkla att genomföra
B	18	Stort behov, relativt hög kostnad
C	10 och/eller 11	Behov finns, relativt hög kostnad

Paket	Ingående lösningar text
A	Hastighetsdämpande åtgärder, kortare 40-sträcka, anpassning till gällande hastighetsgräns i söder, gång- och cykelpassager, trimning väg 1596/41, cykelställ
B	Trimningsåtgärder väg 1505 Istorpsvägen/väg 41
C	Vänstersvängsfält och/eller signal väg 1506 Stationsvägen/väg 41

[Effektbedömning]

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
		Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej
A Hastighetsdämpande åtgärder, kortare 40-sträcka, anpassning till gällande hastighetsgräns i söder, gång- och cykelpassager, trimning väg 1596/41, cykelställ	Hög kostnadsnytta + Ökad trygghet på grund av ökad medvetenhet hos bilister och sänkt hastighet + Ökad säkerhet på grund av ökad medvetenhet hos bilister och sänkt hastighet + Högre regelefterlevnad + Ökad tillgänglighet oskyddade trafikanter på grund av tydligare passager + Tillgängligheten till järnvägsstationen ökar + Ökad tillgänglighet och säkerhet för buss och näringslivets transporter + Ökad tillgänglighet för biltrafik - Bullernivån ökar där 40 blir 60 km/tim	Oskyddade trafikanter får en ökad tillgänglighet och ökad trygghet och säkerhet i passagera och i stråken mot järnvägsstationen Ökad tillgänglighet och säkerhet för motortrafiken	+ Funktionsmålet: Ökad tillgänglighet för motortrafik och gång- och cykeltrafik + Hänsynsmålet: bidrar till god hälsa genom ökad möjlighet att gå och cykla - Bidrar till sämre hälsa genom att bullernivån ökar. + Klimat: Positivt att problemet med att bussen blir försenad minskar	Ja	

B	<p>Relativt hög kostnadsnytta</p> <p>+ Ökad tillgänglighet för buss i linjetrafik</p> <p>+ Ökad tillgänglighet för motortrafik</p> <p>+ Ökad säkerhet för motortrafik</p>	<p>Motortrafik och särskilt busstrafik gynnas.</p> <p>Gynnar kvinnor och män lika mycket</p> <p>Ingen positiv effekt för de som går och cyklar</p>	<p>Funktionsmålet: bilister och näringslivets transporter får ökad tillgänglighet</p> <p>+ Hänsynsmålet: Bidrar till ökad trafiksäkerhet</p> <p>+ Positiv påverkan på klimatet genom att bussens problem med fördröjning kan lösas</p>	Ja	
C	<p>Medelhög kostnadsnytta</p> <p>+ Ökad tillgänglighet för motortrafik</p> <p>+ Ökad säkerhet för motortrafik</p>	<p>Motortrafik gynnas.</p> <p>Män gynnas mer än kvinnor.</p> <p>Ingen positiv effekt för de som går och cyklar</p>	<p>Funktionsmålet: bilister får ökad tillgänglighet</p> <p>+ Hänsynsmålet: Bidrar till ökad trafiksäkerhet</p>	Ja	

<p>Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja Nej X</p>
<p>Elsa Andersson, projektledare, och Caroline Karlsson, biträdande projektledare, Bertil Hallman, senior utredningsledare, Anki Jerling, utredare, Nada Dawid och Mirjam Lindqvist, Åtgärdsplanering, Jenny Trlicik, Samhällsplanering, och Anneli Åberg, Trafikmiljö och Patrik Sterky, Kreera.</p>
<p></p>

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
A	Hastighetsdämpande åtgärder, kortare 40-sträcka, anpassning till gällande hastighetsgräns i söder, gång- och cykelpassager, trimning väg 1596/41	2,3	Åtgärdsplaneraren beställer av Investering, ev vägplan. Marks kommun ansvarar för åtgärd 8	Inom verksamhetsplaneringsperioden, 6 år	Investering, Marks kommun	3-5 mkr Regional plan samt Marks kommun åtgärd 8	
B	Trimningsåtgärder väg 1505 Istorpsvägen/väg 41	3	Åtgärdsplaneraren beställer av Investering, ev vägplan	Medellång sikt	Investering	2 mkr Regional plan	
C	Vänstersvängsfält eller signal väg 1506 Stationsvägen/väg 41	2,3	Avvakta plankorsningsutredning, utred vidare		Investering	3-6 mkr Regional plan	

Medverkande kompetenser och personer:

Elsa Andersson, Bertil Hallman

Arbetsprocessen

Processen har drivits av Elsa Andersson, projektledare, och Caroline Karlsson, biträdande projektledare. Kreera har bidragit med konsultstöd.

Frågeställningarna har förankrats på startmötet den 6 april med Nada Dawid, Åtgärdsplanering, och Stefan Frisk, Trafikmiljö.

Resultatet diskuterades på "slutmötet" den 18 oktober. På mötet deltog Nada Dawid och Mirjam Lindqvist, Åtgärdsplanering, Jenny Trlicik, Samhällsplanering, och Anneli Åberg, Trafikmiljö. Det förankrades sedan med Marks kommun den 30 oktober.

En workshop ordnades på biblioteket i Horred den 19 juni. Där deltog Åsa Hagnestål och Ann Höök från Marks kommun samt representanter för Byalaget och busstrafiken. Internt deltog förutom projektansvariga även Stefan Frisk från Trafikmiljö. På workshopen diskuterades problem, mål och åtgärder.

Samtal och samråd har skett med många olika kompetenser internt och externt:

Interna stödpersoner:

Bertil Hallman, senior utredningsledare

Ryno Nilsson, projektledare underhåll

Anki Jerling, utredare

Anders Hedlund, projektledare järnväg uh

Jesper Lindgren, utredare buller

Åtgärdsvalsstudien har diskuterats vid ett par tillfällen i hela arbetsgruppen på enheten Utredning.

Externa aktörer som bidragit med problembilden:

Martin Andreasson, repr bussförarna

Christer Ekelund, Ekelunds linneväveri

Lars-Inge Dahl, ICA-affären

Henrik Andersson, Räddningstjänsten

Sara Karlsson, Västtrafik

Sofia Kling, boende i Horred

Mål och åtgärder diskuterades på ett Skype-möte den 7 september. Målen fastställdes i sin nuvarande form. På mötet deltog förutom projektledningen Åsa Hagnestål och Ann Höök från Marks kommun samt från Trafikverket Stefan Frisk och Anneli Åberg, Trafikmiljö, Nada Dawid och Mirjam Lindqvist, Åtgärdsplanering samt Johanna Heribert, Investering.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	Jenny Larsson	

2018-12-20 

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

2018-12-20 

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2018-12-20 

Godkänd - datum och underskrift av chef



Trafikverket

Trafikverket Region Väst, Göteborg

E-post: elsa.andersson@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921