

# Åtgärdsvalsstudie

ÅVS Väg 187/Kungsgatan i Vara

Ärendenummer: TRV2019/6435



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie, Väg 187/Kungsgatan i Vara

Författare: Ann-Charlotte Eriksson, Plväu

Dokumentdatum: 2019-09-03

Ärendenummer: TRV 2019/6435

Version: 0.2

Fastställt av: Johan Kustfolk, Plväu

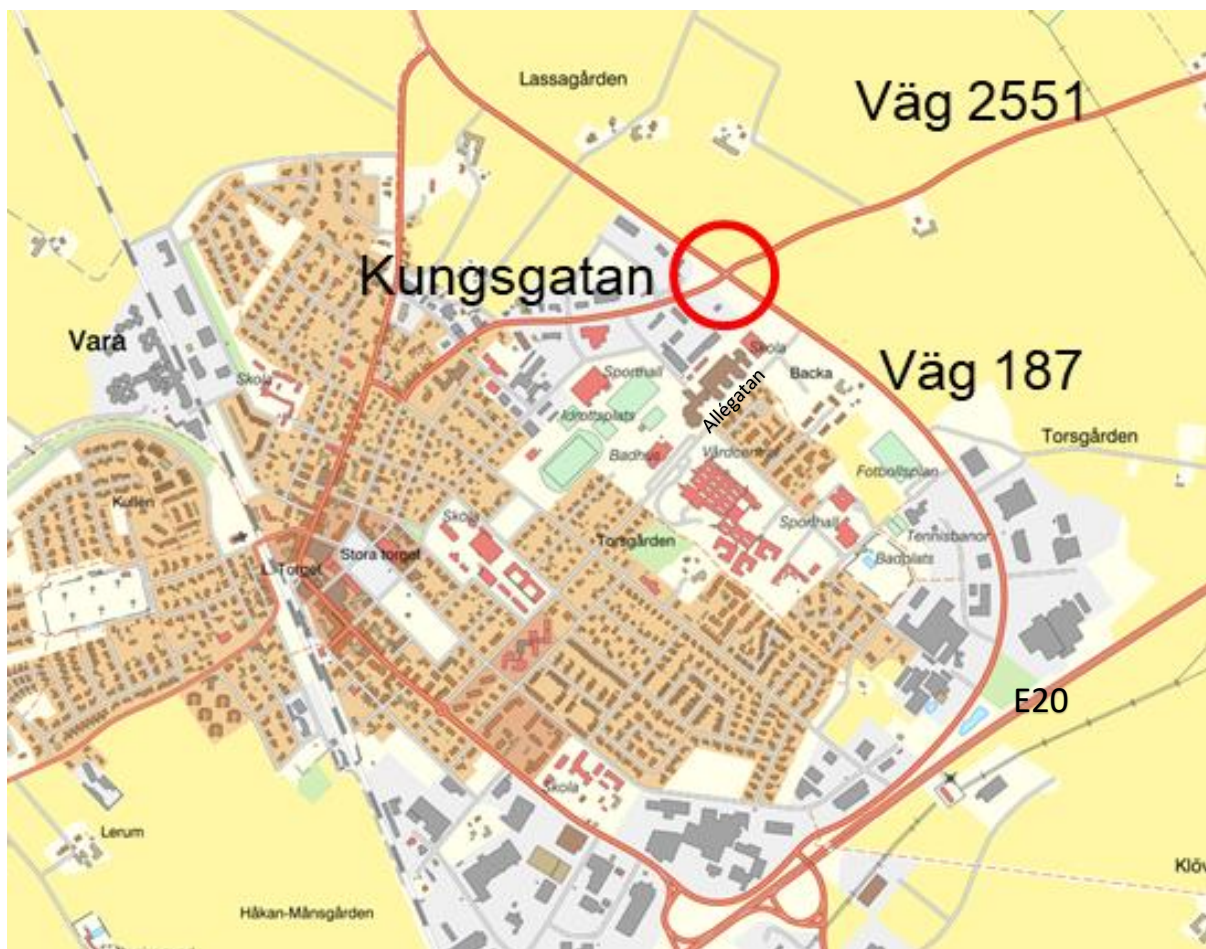
Publikationsnummer:

**Trafikverket**

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Utdrag ur Lantmäteriets ekonomiska karta. Vara tätort. Aktuell korsning markerad.

**Namn på åtgärdsvalsstudie:** ÅTGÄRDSVALSSTUDIE, ÅVS VÄG  
187/KUNGSGATAN I VARA

---

**Ansvarig för genomförande:** ANN-CHARLOTTE ERIKSSON

**Organisation:** PLVÄU

**Datum - start:** 2019-02-21

**Datum - avslut:** 2019-12-20

---

## Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte .....	6
Problembild .....	6
Avgränsningar.....	6
Aktörer och övriga intressenter .....	6
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	7
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter .....	8
Nuläge och förutsättningar .....	8
Trafikflöden och hastighet .....	9
Trafiksäkerhet.....	11
Kollektivtrafik .....	11
Förutsättningar miljö.....	12
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.....	12
Kommunal utveckling.....	12
Trafikanalys Vara .....	13
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera).....	13
Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet) .....	13
Problembild .....	13
Mål.....	14
Inför åtgärdsgenerering .....	15
Pröva tänkbara lösningar .....	16
Arbetsprocessen.....	23
Kvalitetsgranskning .....	23
Avslut av studie .....	22

[Initiera]

## Bakgrund och syfte

Initiativet till studien har kommit från Trafikverket, Vara kommun och från allmänheten i Vara tätort. Det senaste inspelet framfördes under hösten 2018 med tanke på antalet allvarliga olyckor vid korsningen. Kommunens pågående exploateringar och detaljplaner har också aktualiserat studien.

Utredningen syftar till att ta fram en gemensam problembeskrivning, målbild och föreslå åtgärder på, framförallt, kort och mellanlång sikt.

### **Problembild**

Fyrvägskorsningen, väg 187/väg 2551 och Kungsgatan är belägen i norra delen av Vara tätort. Väg 187 och 2551 är statliga vägar och Kungsgatan är kommunal gata. Fyrvägskorsningen är olycksdrabbad. Enligt VGU-guiden har korsningen, med de uppmätta flödena, en låg trafiksäkerhetsklass. Det har skett 19 olyckor sedan 2003 (senast våren 2018) där övervägande delen av olyckorna är korsandeolyckor. Hastigheten vid fyrvägskorsningen upplevs ha låg efterlevnad vilket ökar risken för allvarliga olyckor. I korsningen har väg 2551 hastighetsbegränsning på 60 km/h och väg 187 hastighetsbegränsning på 70 km/h. Delar av väg 187 har hastighetsbegränsning på 60 km/h. Sikten är mycket god från alla håll. Olyckor som skett i närheten av korsningen har haft en koppling till korsningen och dess utformning. ÅDT (Årsmedelsdygnstrafiken) på väg 187 på västra sidan av korsningen är cirka 3020, varav tungtrafik 380 och på östra sidan av korsningen ca 3470, varav tungtrafik 420. ÅDT på väg 2551 är cirka 1637 varav tungtrafik är 140.

Väg 187 är funktionellt prioriterad för godstrafik, dagliga personresor och kollektivtrafik. Väg 187 har i denna del funktion som ”ringled” för Vara tätort. Antalet anslutningar är många och kommunen utvecklar både bostadsområden och verksamhetsområden i nära anslutning till vägen.

### **Avgränsningar**

Åtgärdsvalsstudien omfattar i första hand korsningen väg 187/ 2551 och Kungsgatan. Vidare ska studien se på hela väg 187 förbi tätorten ur ett helhetsperspektiv.

### **Aktörer och övriga intressenter**

#### Primära intressenter

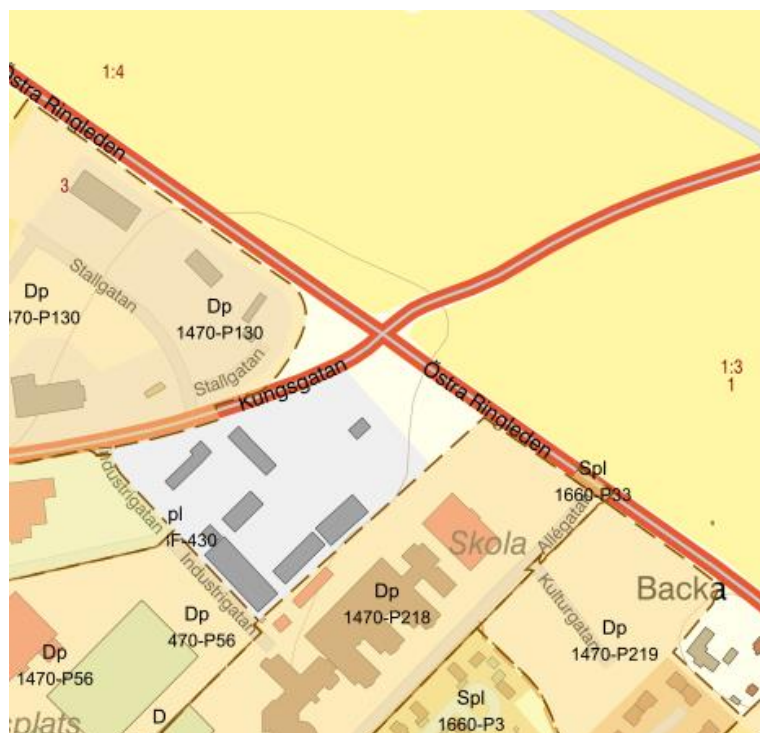
Vara kommun  
Västtrafik

#### Sekundära intressenter

Lokala föreningar och näringsliv  
Sveriges Åkeriföretag Skaraborg  
Räddningstjänsten Östra Skaraborg

### Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Korsningen omfattas inte av kommunens detaljplaner. Väg 187 (Östra Ringleden) och 2551 (Skarstadvägen) är statliga, Kungsgatan är kommunal.



Figur 1 Utdrag ur Lantmäteriets ekonomiska karta, detaljplanerad mark.

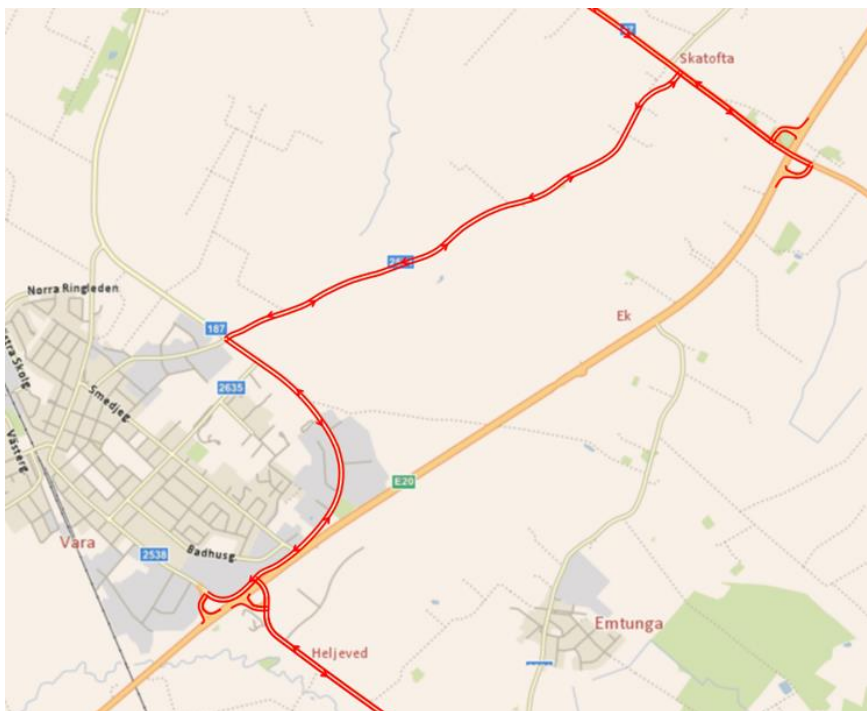
E20, delen Vårgårda-Vara kommer att byggas om till mittseparerad landsväg. Trafikplats Vara ingår delvis i projektet men löser inte de problem som lyfts i denna studie.

## Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter

I detta kapitel beskrivs faktorer som har betydelse för studien, det vill säga nuläge och förutsättningarna för korsningen väg 187/2551/Kungsgatan och dess omgivning.

### **Nuläge och förutsättningar**

Väg 187 är funktionellt prioriterad för godstrafik, dagliga personresor och kollektivtrafik. Väg 187 och 2551 är omledningsväg för E20 men är inte rekommenderade för farligt gods.



Figur 2 Väg 187 och 2551 som omledningsväg

Korsningen har god sikt, landskapet utgörs av platt jordbruksmark norr om väg 187 och viss nytillkommen bebyggelse söder om vägen.



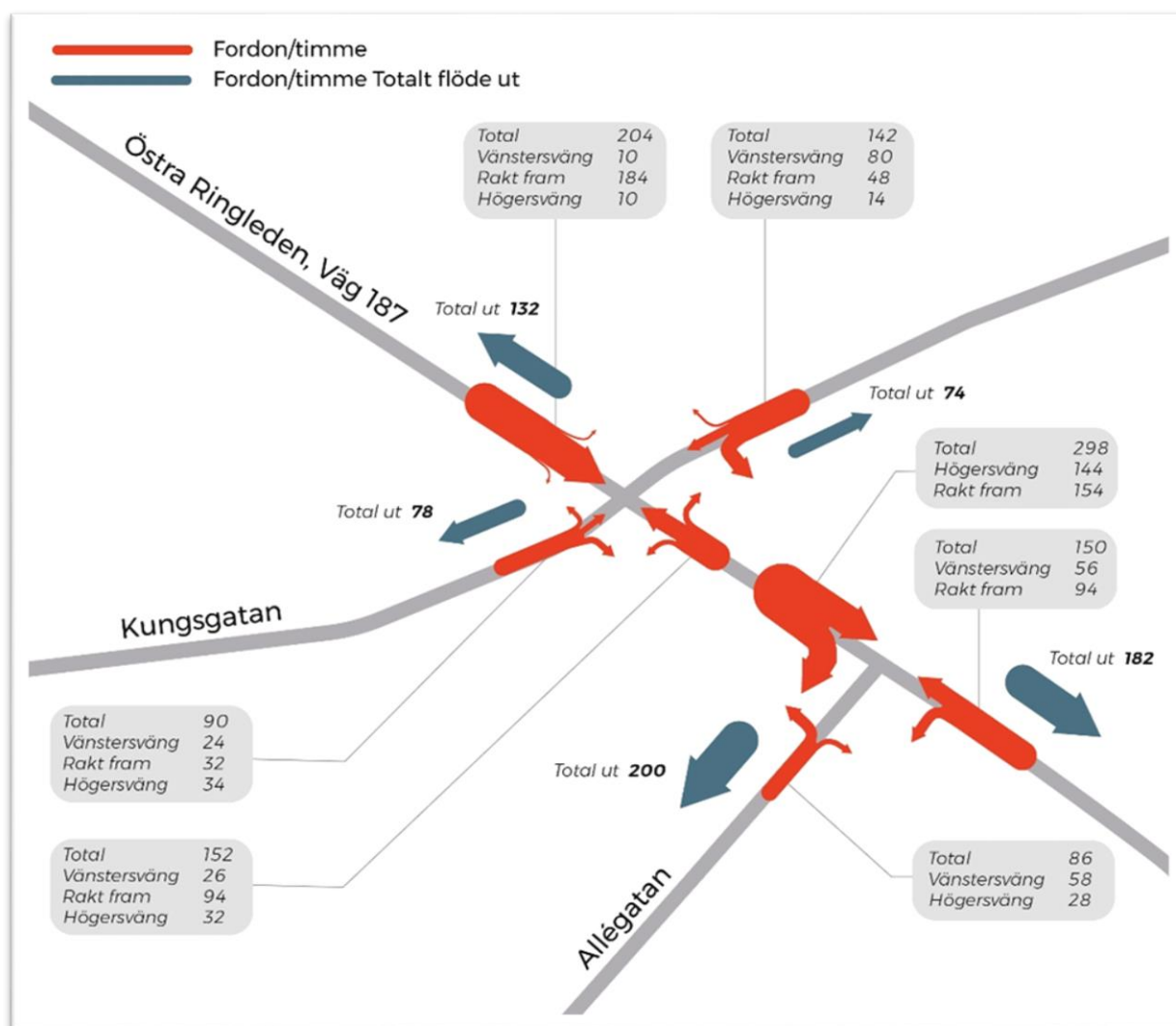
Figur 3 Korsningens befintliga utformning och omgivning

### Trafikflöden och hastighet

Enligt VGU-guiden har korsningen, med uppmätt årsmedelsdygnstrafik från 2017, en låg trafiksäkerhetsklass. För att få en uppfattning om trafikflödena i korsningen genomförde WSP en trafikräkning i korsningen väg 187/Kungsgatan samt korsningen närmast i söder, väg 187/Allégatan. Räkningen gjordes mellan 7.00 och 8.15 på morgonen och 16.00 till 17.00 på eftermiddagen en vardag i april. Trafikräkningen visade att det var förhållandevis jämna flöden i korsningen väg 187/Kungsgatan, det vill säga inte så dominerande längs väg 187 som man kanske skulle kunna tro med tanke på att vägen har karaktären av ringled och att det skyltas till Lidköping från E20 denna väg. Det var också ett stort flöde som går mellan Allégatan och Kungsgatan, det vill säga som är ute på väg 187 mellan korsningarna. Totalt passerar 588 fordon korsningen under maxtimmen på morgonen och 914 fordon under eftermiddagens maxtimma. Slutsatsen är att de flesta har målpunkt i Vara.

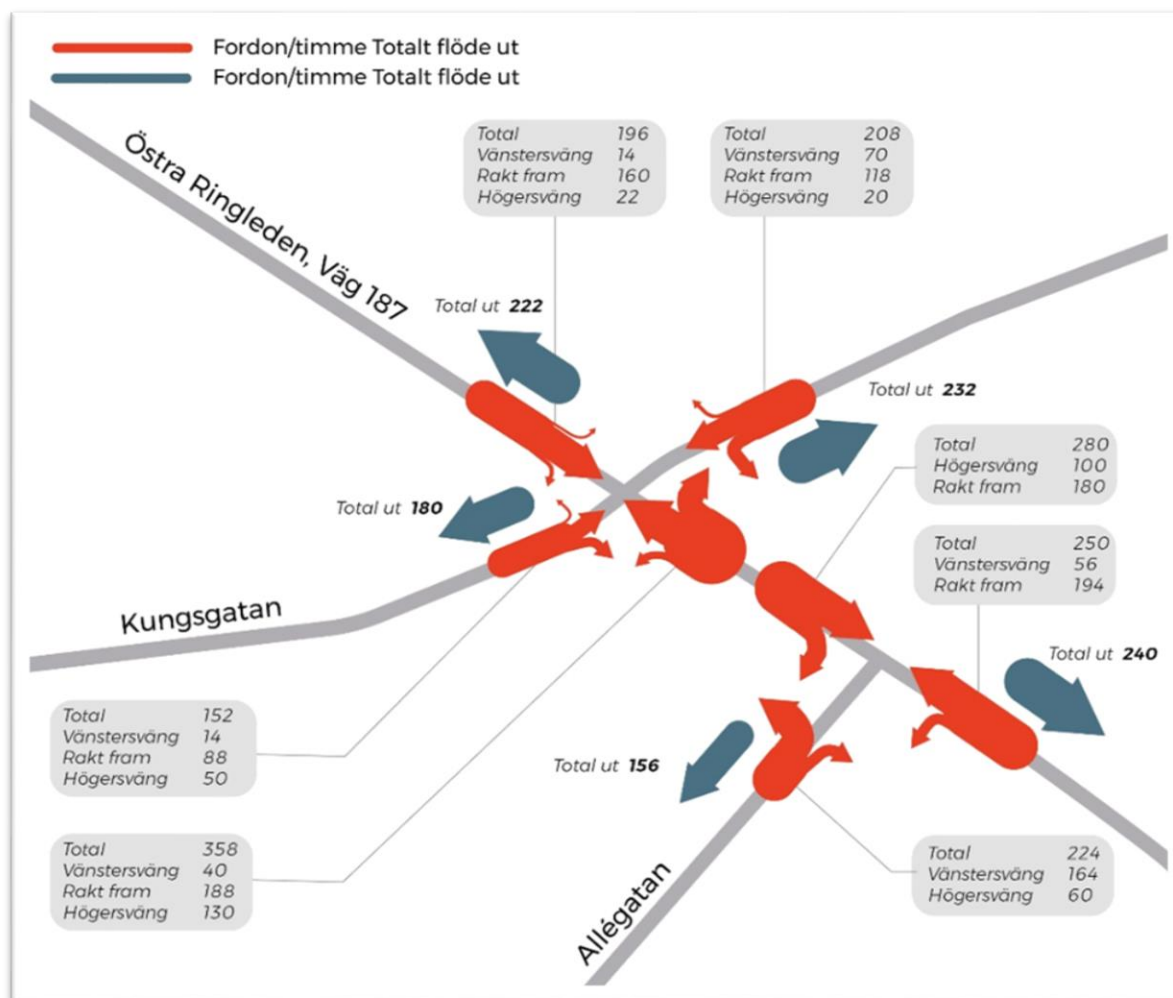
Trafikverkets hastighetsmätningar visar att hastigheten inte hålls på delen förbi korsningen med i genomsnitt 5-10 km/h medan i den södra delen, med mer bebyggelse och anslutningar stämmer trafikmiljön bättre med hastighetsgränsen.

### Förmiddag



Figur 4 Trafikflöde - förmiddag

## Eftermiddag



Figur 5 Trafikflöde - eftermiddag

För att se ungefär hur många som enbart passerade Vara på väg 187 gjordes en nummerskrivning av registreringsskyltar. Reg-nr-räkningen utfördes längs väg 187 i södergående riktning under morgonrusningen och i norrgående riktning under eftermiddagsrusningen.

Denna räkning visade att den genomgående trafiken längs väg 187 förbi Vara var låg (ca 20-30%). Möjligen kan ett antal fordon ta väg 2551 (Skarstadvägen) eftersom det påpekats att det är svårt att komma ut i korsningen väg 47/187 (Longkorsningen). Detta kan förändras när korsningarna byggs om med vänstersvängfält och vänsterpåsvängsfält vilket ger en säkrare korsning.

### Trafiksäkerhet

I korsningen har det rapporterats in 19 olyckor mellan 2003 och 2018. Av dessa var 15 st korsandeolyckor. Olyckorna är utspridda under dagtid och under nio av årets tolv månader. Under januari, juli och december har inga olyckor skett. I femton fall har vägbanan varit torr. Det är övervägande personbilar som krockat och huvuddelen kommer från väg 2551 och har målpunkt Vara.

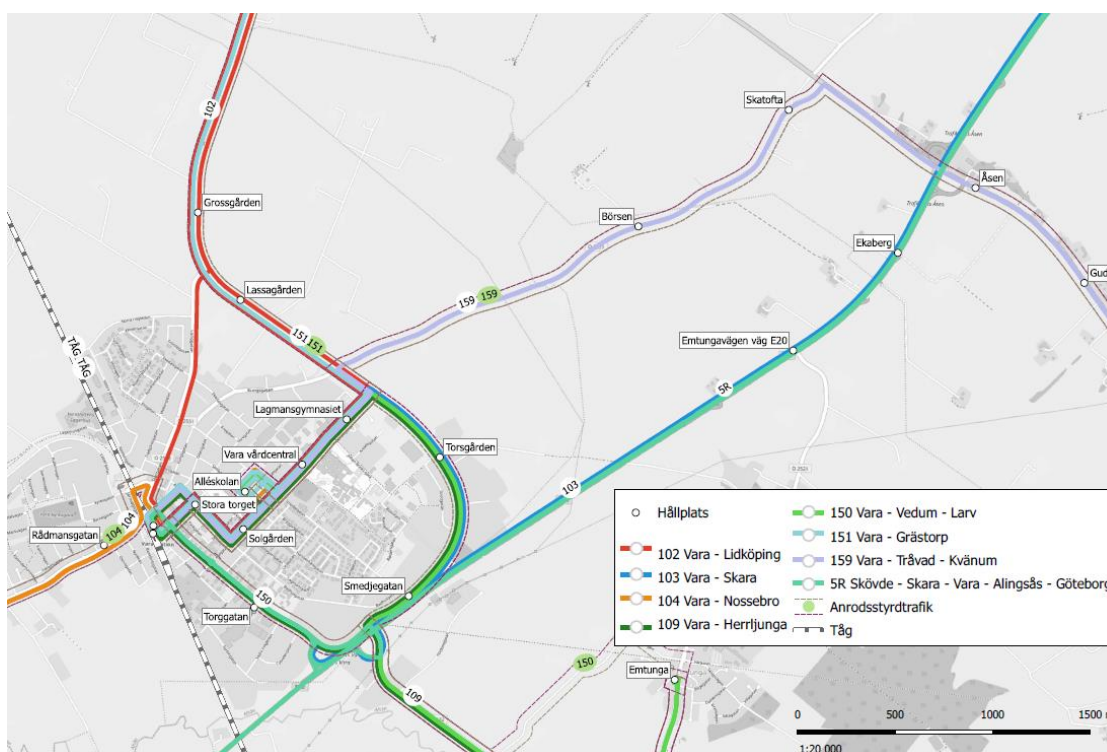
På platsen finns inget vänstersvängfält eller belysning, ingen skyltning som varnar för korsning samt att vägvisningen sitter nära korsningspunkten.



Figur 6 Korsningsolyckor

### Kollektivtrafik

Väg 187 trafikeras av linjerna 102, 103, 109, 150, 151 och 159. Hållplats Grossgården har 1-2 resande per månad mätt år 2017. Hållplats Lassagården har också 1-2 resande per månad år 2017 men förväntas få ökat resande med ny bostadsexploatering söder om väg 187. Hållplats Torsgården har 230-400 resande per månad och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter utreds i samband med ny detaljplan. Hållplats Smedjegatan har 20-48 resande per månad men förväntas få ett ökat resande om trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs.



Figur 7 Kollektivtrafik - hållplatser

## Förutsättningar miljö

Inga kända fornlämningar finns inom korsningens närområde. Inga övriga skyddade områden finns men norr om väg 187 kan jordbruksmark påverkas beroende på vilka åtgärder som föreslås.

## Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien

### Kommunal utveckling

Vara kommun arbetar idag med elva planområden inom tätorten som skulle kunna påverka väg 187, i form av ökad trafik eller flödesförändringar. Bilden nedan visar Vara tätorts bostadsutvecklingsområden och andra verksamhetsplaner som planeras för framtiden.

*Vara vågar!* är kommunens vision för år 2030. Visionen lyder: *I kommunen finns det goda livet, hos oss är alla välkomna, här ser vi lite längre. Vi bygger för framtiden!* Kommunen planerar för många nya bostäder kommande år, vilket kommer att ske etappvis. Även invånarantalet förväntas öka från ca 16 000 till 17 000 invånare år 2030.

Några planer som är värda att notera:

- väster om siffran ett finns kvarteret Elisgården som nyligen exploaterats med nybyggda bostäder som genererar nya trafikflöden.
- Lassagården (1) möjliggörs för 400 bostäder vilket innebär fler fordonsrörelser.
- Den planlagda industrimarken (11) innebär nya fordonsrörelser i form av godstrafik och tunga transporter.



## **Trafikanalys Vara**

Vara kommun har tagit fram en trafikanalys för Vara tätort med målet att kunna utvärdera effekterna och konsekvenserna för trafikflödena inom tätorten utifrån ett antal olika frågeställningar. Kommunen planerar att genomföra större VA-arbeten längs genomfartsgatan i tätorten samt har planer på att utveckla tätorten med nya områden för framför allt bostäder. Därtill finns också planer på ytterligare passager tvärs järnvägen, som idag delar tätorten i två delar, samt funderingar på hur anslutningarna till Trafikverkets väg runt tätorten används och om någon av dem kan stängas. Slutsatsen i analysen visar att övervägande andel har målpunkt i centrum och vid kommande vägarbeten kommer överflyttning i huvudsak att ske till närliggande gator. En mindre mängd fordon flyttas till väg 187 och då via Kungsgatan. Det skulle innebära att en eventuell stängning av Kungsgatans anslutning till väg 187 inte är önskvärd om tanken är att avlasta de centrala gatorna. (PM 2019-09-06 Trafikanalys Vara)

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

Det finns ett antal regelverk som måste följas vid åtgärder med fokus på trafiksäkerhet, åtgärder som föreslås i denna ÅVS ska följa rekommendationerna i VGU, det vill säga Vägar och gators utformning (Trafikverkets Publikation 2015:086).

## **Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)**

Den 21 maj 2019 hölls en workshop i Vara konserthus. Deltagare var representanter från Vara kommun, Sveriges Åkeriföretag, Nobina, Varaslättens lagerhus, Vara SK, Volvo Penta, WSP och

*Figur 8 Vara tätorts utvecklingsplaner*

Trafikverket. Syftet med workshopen var att tillsammans med berörda (deltagare vid workshopen) komma fram till en gemensam problembild, mål, vilka behov som finns samt föreslå åtgärder. Inledande gruppdiskussioner resulterade i en gemensam problembild, dels på ett övergripande plan, dels för väg 187 förbi Vara och dels för korsningen. Problembilderna och målen beskrivs mer nedan:

## **Problembild**

### **Övergripande**

*Vara utvecklas och växer både som bostadsort och inom näringsliv, detta påverkar trafikflödena. De centrala gatorna Torggatan-Storgatan-Drottninggatan ska byggas om på grund av ledningsarbeten 2020-22. Hur kommer detta att påverka trafikflöden? De flesta godstransporterna från Volvo Penta går söderut via E20 och är alltså inget problem för korsningen. Lokala åkerier väljer vägen över Trollhättan till Göteborg. Trafikverkets mätningar visar också på en låg andel tung trafik på väg 187. Fler skulle antagligen välja E20 och väg 47 om trafikplatserna Vara och Åsen byggdes om för att underlätta för tung trafik. Trafikplatserna har problem med dålig sikt och avsaknad av påkörningsfält på E20.*

### **Väg 187**

*För kollektivtrafiken på väg 187 finns inga bussfickor vid hållplatserna. Säkra passager och säkra möjligheter att ta sig till hållplatserna saknas.*

*Många väljer väg 187 istället för E20, varför och kan man styra om trafik? I tpl Vara förekommer långa köer (klockan 15.30-16.00) vilket gör att det är oattraktivt att ta E20 norrut. Väg 187 upplevs i stora delar både som landsbygdsväg och blandväg då det både är lokal trafik samt genomfartsväg. ”Ringleden” har olika karaktär med många anslutningar till väg 187 där anslutande trafik ofta dominerar.*

*En hel del byggtrafik förekommer och många traktorer väljer väg 187 istället för E20. Det är dock inga stora godsflöden på väg 187. Om kommunen utvecklas åt detta håll ökar flödet på väg 187, planerna på en återvinningsstation kan också påverka flödet. Kommunen vill flytta trafik från centrala delar till väg 187. Känslan är att det har skett en ökad belastning i korsningen de senaste åren och att köer vid Longkorset gör att man väljer Skarstadvägen till väg 47.*

*Det är höga hastigheter på väg 187, det finns inga hastighetsdämpande åtgärder och det saknas gång och cykelväg.*

*Vilken karaktär har denna väg, är det genomfart eller lokalgata? Vilken funktion ska väg 187 ha?*

### **Korsningen väg 187/2551/Kungsgatan**

*Korsningens radie är liten med tanke på vilken typ av trafik som färdas där. Buss måste ut i motsatt körfält. Korsningen upplevs trång och det finns inget vänstersvängfält. Hieldragen linje (omkörningsförbud) saknas i korsningen. Det är mycket trafik och man smiter igenom vilket ger en stressad situation.*

*Det är många som inte stannar vid stopplikt. Det är bra sikt, men det är lätt att missa det som är närmare när man står i korsningen. Många av olyckorna handlar om att det rörigt i korsningen. Händer en olycka så kommer det trafik från alla möjliga håll. De flesta drabbade påstår att de har tittat men möjligen tittat för långt, och att det sedan smällt. Vägs skylt kanske stör förare buss/lastbil.*

*Korsningen är utryckningsväg för ambulans och brandkår och signaler saknas.*

*Detta är en jordbruksbygd där korsningen belastas mer under vissa säsonger.*

*Behovet ökar för oskyddade trafikanter att röra sig över Kungsgatan mellan kommande bostadsområde och skolan, vårdcentral mm.*

*Gatubelysning finns vid väg 187 korsning med Longgatan och Allégatan, men inte Kungsgatan. Kan det påverka olycksfrekvensen?*

### **Mål**

Under workshopen diskuterades vilka mål som kunde vara relevanta. Projektgruppen har därefter enats om följande mål och att de två första är högst prioriterade:

- **Ökad trafiksäkerhet**
  - **inga allvarliga olyckor ska ske i korsningen**
- **Ökad tillgänglighet till hållplatser och tillgänglig hållplats**
- Föreslagna åtgärder bör inte minska framkomligheten på väg 187
- Föreslagna åtgärder ska inte ge ökade miljöproblem - buller och vibrationer, utsläpp, farligt gods
- Tydligare funktion väg 187

### **Inför åtgärdsgenerering**

På workshopen föreslogs ett flertal åtgärder men då funktionen på väg 187 förbi Vara behövde diskuteras och förankras med kommunens politiker hölls ett möte den 23 september med Vara kommun. På mötet diskuterades nuvarande och framtida funktion beroende på kommunens utveckling och eventuellt kommande exploateringar norr om väg 187. Bl a diskuterades behovet av fler parkeringsplatser för konserthuset, badhuset, vårdcentralen och skolan. Besöksintensiva verksamheter planeras också i verksamhetsområdet nordost om väg 187. Om vägen ska ha funktionen genomfartsled med bibehållen framkomlighet kan inte åtgärder som minskar hastigheten och framkomligheten föreslås. Om vägen däremot i en framtid, med mer exploateringar, kommer att få funktionen stadsgata kan däremot åtgärder föreslås som minskar hastigheten och framkomligheten och ökar tillgängligheten till områden norr om vägen. Det är svårt att i nuläget besluta om framtida funktion men åtgärder som föreslås i studien bör kunna fungera oavsett. Bilderna nedan visar de olika karaktärerna på väg 187, dels i tätare bebyggelse som "stadsgata" och dels som "landsbygdsväg/led".



## Pröva tänkbara lösningar

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
	Övergripande							
1	Styr om trafik till E20/väg 47 genom att skylta till Lidköping vid Åsenkorset	Genomfartstrafik ger ökad risk i korsningar längs väg 187	1	Låg		Möjlig	Nej	Mätning visar på låg andel som enbart passerar förbi Vara
2	Bygg om tpl Vara och tpl Åsen för att ge effekt av styrning	Dålig sikt och avsaknad av påkörningsfält	3	Medel		Möjlig men inte i denna ÅVS	Nej	Utreds i kommande ÅVS'er för kvarstående brister på E20
	Väg 187							
3	Sänka hastigheten	För höga hastigheter på norra delen	1	Hög		Möjlig	Nej	Enbart skyltning ger inte lägre hastighet, åtgärder krävs.
4	Hastighetsdämpande åtgärder	För höga hastigheter på norra delen	2	Hög		Möjlig	Nej	Hastighetsdämpande åtgärd föreslås i korsningen samt säkrare passager till hållplatser
5	Ny GC från Lassagården till skola/konserthus/vårdcentral med säker passage av Kungsgatan	GC-väg saknas	4	Hög	-	Möjlig	Ja	Det finns två alternativ: a) Kommunen prioriterar och medfinansierar, Trafikverket bygger och driftar b) Kommunen tar med gc i detaljplan och bygger utanför vägområdet

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
6	Hpl Smedjegatan – nytt läge utreds, ficka och säker passage	Det saknas fickor och möjlighet att ta sig säkert till hållplatserna	3	Hög	Ca 2-3 mkr	Möjlig	Ja	Prio 1 (prioritet gäller inom dessa tre föreslagna hållplatsåtgärderna)
7	Hpl Torsgården – ficka och säker passage	Det saknas fickor och möjlighet att ta sig säkert till hållplatserna	3	Hög	Ca 2-3 mkr	Möjlig	Ja	Prio 2, Vara kommun utreder i detaljplan, stäms av innan beställning
8	Hpl Lassagården – ficka och säker passage	Det saknas fickor och möjlighet att ta sig säkert till hållplatserna	3	Hög	Ca 2-3 mkr	Möjlig	Ja	Prio 3
9	Hpl Grossgården – ficka och säker passage	Det saknas fickor och möjlighet att ta sig säkert till hållplatserna	3	Låg		Möjlig	Nej	Lågt resande och ingen förväntad ökning. Hpl tas bort.
	Korsningen väg 187/2552/Kungsgatan							
10	Komplettera vägmärken med reflexband, byt ut gammalt vägmärke	Många olyckor i korsningen	1	Medel	Ca 10 000 kr	Möjlig	Ja	
11	Siktskymmande åtgärder för lägre hastighet – träd/buselage	Många olyckor i korsningen	2	Medel		Inte möjligt om ingen annan åtgärd görs samtidigt	Nej	Trafikverket råder inte över marken utanför vägområdet
12	Se över korsningsradie	Korsningens radie är liten, buss måste ut i motsatt körfält	2	Låg		Möjlig	Nej	Löser inte trafiksäkerhetsproblemet
13	Utökad 60-sträcka	Höga hastigheter genom korsningen	1	Låg		Möjlig	Nej	Motiveras inte utifrån trafikmiljön
14	Markering i vägen, omkörningsförbud	Höga hastigheter genom korsningen	1	Medel	Ca 10 000 kr	Möjlig	Ja	

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
15	Stäng Kungsgatan utom för "blåljus"-	Många olyckor i korsningen	1	Hög		Inte möjlig	Nej	Ny detaljplan för verksamheter förutsätter anslutning till väg 187, trafikanalysen visar att denna anslutning är viktig om man vill flytta ut trafik från de centrala delarna.
16	Utryckningssignal för utryckningsväg	Utryckningssignal saknas	1	Medel	Låg kostnad	Möjlig	Nej	Räddningstjänsten är belägen för långt in på Kungsgatan så utryckningssignal kan få motsatt effekt om inte "blåljus" kommer samtidigt
17	Vänstersvängfält	Många olyckor i korsningen	3	Medel	Ca 2-3 mkr (exkl. projektering)	Möjlig	Nej	Mest korsande i olyckor vilket vänstersvängfält inte löser
18	Förskjutna trevägsskäl med vänstersvängfält	Många olyckor i korsningen	3	Hög	Ca 4-5 mkr (exkl. projektering)	Möjlig	Nej	Sänker inte hastigheten på väg 187, intrång i jordbruksmark
19	Förändring av vägens form dvs skyddade vänstersvängfält och chikaner (sidoflyttning)	Många olyckor i korsningen	3	Hög	Ca 2-3 mkr (exkl. projektering)	Inte möjlig	Nej	Innebär intrång i detaljplan och nyligen uppförd bebyggelse
20	Cirkulation	Många olyckor i korsningen	3	Hög	Ca 6-7 mkr (exkl. projektering)	Möjlig	Ja	Belysning utreds i samband med genomförande. Det finns belysning i övriga korsningar.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
21	Stor cirkulation som binder ihop Kungsgatan och Allégatan till en korsning	Många olyckor i korsningen	3	Hög	Hög kostnad	Möjlig	Nej	Innebär stort intrång i jordbruksmark. Hög kostnad till låg samhällsnytta
22	En ny ringled utanför Vara	Många olyckor i korsningen	4	Medel	Hög kostnad	Möjlig	Nej	Där finns alternativet E20/väg 47

## Effektbedömning

Följande åtgärder har effektbedömts.

Lösning	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
5 Ny GC från Lassagården till skola/konserthus/vårdcentral planskild med Kungsgatan	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.  + Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter + Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.  Oskyddade trafikanter gynnas	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).  Tillgänglighet för oskyddade trafikanter innebär att åtgärderna verkar mot mål med ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för dessa grupper.	Ja/Nej  Ja	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej  Kommunalt ansvar
6-8 Trygga busshållplatser	+ Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter + Ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer -Något minskad framkomlighet för pendling och näringslivets transporter	Oskyddade trafikanter gynnas Kollektivtrafikresenärer gynnas	Tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer innebär att åtgärderna verkar mot mål med ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för dessa grupper.  Åtgärderna verkar mot målet minskad klimatpåverkan.	Ja	
10 och 14 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på kort sikt i korsningen	+ Ökad säkerhet för fordonsförare	Fordonsförare gynnas	Åtgärderna verkar mot målet ökad trafiksäkerhet.	Ja	

20 Cirkulation	+ Ökad säkerhet för fordonsförare - Minskad framkomlighet pendlare och näringslivets transporter (ger en restidsförlust på 10-15 sekunder)	Fordonsförare gynnas	Åtgärderna verkar mot målet ökad trafiksäkerhet.	Ja	
----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------	-----------------------------------------------------	----	--

## Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Följande åtgärder har identifierats som Trafikverket ansvarar för .

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
6	Hpl Smedjegatan – nytt läge utreds, ficka och säker passage	2-3	Beställning till investering, ställningstagande, projektering, genomförande	2023-2025	Trafikverket, I	Reg.plan (koll.pott)	Prio 1 (prioritet gäller inom dessa tre föreslagna hållplatsåtgärderna)
7	Hpl Torsgården – ficka och säker passage	2-3	Beställning till investering, ställningstagande, projektering, genomförande	2023-2025	Trafikverket, I	Reg.plan (koll.pott)	Prio 2, Vara kommun utreder i detaljplan, stäms av innan beställning
8	Hpl Lassagården – ficka och säker passage	2-3	Beställning till investering, ställningstagande, projektering, genomförande	2023-2025	Trafikverket, I	Reg.plan (koll.pott)	Prio 3
9	Komplettera vägmärken med reflexband	1	Beställning till UH	2019-2020	Trafikverket, Pl	Reg.plan (smärrepott)	
11	Markering i vägen, omkörningsförbud	1	Beställning till UH	2019-2020	Trafikverket, Pl	Reg.plan (smärrepott)	
17	Cirkulation	3	Beställning till investering, ställningstagande, projektering, genomförande	2023-2025	Trafikverket, I	Reg.plan (smärrepott)	Korsningen är inte detaljplanlagd, större ledning korsar väg 187 väster om korsningen

Trafikverket rekommenderar Vara kommun att gå vidare med att i detaljplanarbetet för Torsgården utreda var säker passage ska placeras i förhållande till hållplats samt fortsätta planera för ny gång- och cykelbana från Lassagården till skola/konserthus/vårdcentral med säker passage av Kungsgatan.

## Arbetsprocessen

Trafikverket, konsulter och projektgruppen har efter workshopen arbetat vidare med åtgärdsförslagen. Interna avstämningar har skett med trafikingenjör, åtgärdsplanerare och projektledare på Underhåll. Avstämning har också skett med Vara kommuns politiker.

Avtal om medfinansiering kommer att krävas för cirkulationen.

Slutrapporten har sänts ut till berörda för synpunkter under november månad. Inga synpunkter har inkommit.

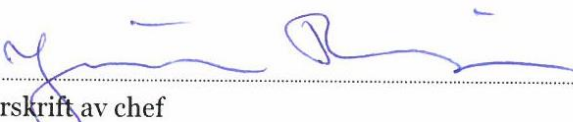
## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2019-12-16
Utförd av:	Johan Kustfolk, PLväu

2019-12-16   
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

2019-12-19   
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2019-12-19   
Godkänd - datum och underskrift av chef



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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)