

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

del 2 (2)

Här nedan listas grundläggande regelverk, riktlinjer och andra beslut som ska ligga till grund för åtgärdsförslagen:

- De transportpolitiska målen (Övergripande mål, Funktionsmål och Hänsynsmål).
- VGU (Vägar och Gatans Utformning), (Trafikverkets Publikation 2015:086)
- Typritningar för hållplatser (Västtrafik).
- GCM-handboken (gång-, cykel- och mopedhandboken)
- Transportsystemet i samhällsplaneringen (Trafikverkets Publikation 2013:121)
- FPV (Funktionellt Prioriterat Vagnät)
- Ingen nämnvärd försämring på miljöområdet: bullerstörningar, vattenföroreningar, naturintrång etc.
- Bidrag till det av riksdagen beslutade målet om att reducera utsläppen från inrikes transporter med 70 % 2010-2030.
- Inte påverka kringliggande vägar och stråk negativt.
- Ekonomiskt rimliga.

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Målet för de lösningar som studeras inom denna åtgärdsvalsstudie är ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs och tvärs väg 46 i de fyra aktuella tätorterna Timmele, Trädet, Åsarp och Kinnarp-Slutarp. Detta samtidigt som behovet av framkomlighet för genomfartstrafiken säkerställs.

Målet för lösningar går hand i hand med det transportpolitiska målet "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" samt funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Tänkbara lösningar

I nedanstående tabell presenteras samtliga föreslagna åtgärder, framtagna vid workshop samt vid efterföljande komplettering.

Tabellen presenterar kortfattat framtagna åtgärder, mot vilka problem/brister de är riktade samt det huvudsakliga steget enligt fyrstegsprincipen. Åtgärderna bedöms vidare, i tre nivåer, utifrån vilken relevans de har för uppfyllande av uppsatta mål. Åtgärdens ungefärliga kostnad uppskattas, som regel i intervall. Slutligen bedöms hur troligt det är att åtgärden kan genomföras, följt av en bedömning om den ska gå vidare i hanteringen. Vid ett "Nej" anges det mer utförligt under Kommentarer. Där anges även om åtgärder bör kombineras med andra åtgärder och andra förbehåll.

[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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	Timmele							
TI-1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	150-200 tkr Omfattar uppsättning av nya hastighets skyltar vid infart till och genom tätorten.	Medel	Ja	<p>Rekommendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn. Dock bör poängteras att 40 km/tim genom hela tätorterna försämrar för näringslivets transporter och kan medföra dålig efterlevnad hos trafikanterna.</p> <p>Kommunen önskar 30 km/tim förbi Timmele skola. Trafikverket ser dock inte motiv till detta i dagsläget. Frågan behöver hanteras vidare inom ramen för hastighetsöversynen.</p>

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TI-2	Genomföra översyn av vägutformningen längs väg 46 för anpassning till skyttad hastighet	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	Ej aktuellt.	Medel	Nej	En översyn av hastighetsgränserna har genomförts parallellt med Åtgärdsvalsstudien. Vissa ytterligare justeringar ingår som del i andra åtgärdsförslag. Väg 46s utformning och gällande hastighetsgränser stämmer tillräckligt bra överens.
TI-3	Stänga och samlokalisera fastighetsutfarter till väg 46	Övergripande trafiksäkerhet	3	Medel	Ej aktuellt.	Låg	Nej	Bra åtgärd men den bedöms vara mycket svår att genomföra. Bör särskilt beaktas i samband med ny- eller ombyggnad. Utfarter till väg 46 bedöms inte utgöra ett problem vid hastighetsgräns 50 km/tim eller lägre. Dock bedöms det rimligt att åtgärder vidtas för att minska

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans målpåfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TI-4	Informera om fastighetsägare om att genomföra åtgärder för öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	Övergripande trafiksäkerhet	2	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Utskick från kommunen. Kommunen är ansvarig för åtgärden.
TI-5	Förbifart, väg 46 i ny sträckning öster om tätorten	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	4	Hög	60 000-70 000 tkr Omfattar cirka 3,5 km ny väg, 8 meter bred, öster om Timmele.	Låg	Nej	Åtgärden innebär att genomgående trafik på väg 46 kan passera utanför tätorten. Åtgärden innebär dock en hög kostnad i förhållande till nyttan samt ett betydande intrång i naturområdet Lena Hedar och längs Åtran. Kommunen kan välja att prioritera åtgärden via inspel i

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TI-6	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten söderifrån, strax söder om nya läget för hållplats Timmelekiosken	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	En mittrefug (80x4 m) med kantsten och asfaltsbeläggning likt droppen söder om Blidsberg kostar cirka 800-1 500 tkr. Annan åtgärd kan bli aktuell.	Hög	Ja	En eventuell mittrefug bör utföras för så liten årlig skötsel som möjligt med hänsyn till driftpersonalens trafiksäkerhet. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-9, TI-10, TI-11, TI-12 & TI-13.
								kommunalförbundets del i regional plan. Tidigare har nämnts att förbifart Timmele eventuellt skulle kunna vara en del i förbifart Ulricehamn längs väg 157. Detta är inte längre aktuellt enligt kommunen.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TI-7	Definiera och hastighetsssäkra infart till tätort norrifrån, genom att modifiera befintlig mittrefug eller annan åtgärd.	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	En mittrefug (80x4 m) med kantsten och asfaltsbeläggning likt droppen söder om Blidsberg kostar cirka 800-1 500 tkr. Annan åtgärd kan bli aktuell.	Hög	Ja	Mittrefugen bör utföras för så liten årlig skötsel som möjligt med hänsyn till driftpersonalens trafiksäkerhet. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-16, TI-17, TI-19 & TI-20
TI-8	Komplettera med förberedande skyltning för hastighetsnedsänkning till 50 km/tim söderifrån	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	1	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Nej	Förberedande skyltning för hastighetsnedsänkning (50 km/tim om 200 meter) finns redan idag. Möjligen bör skyltens placering direkt innan korsningen väg 46-Annatorpsvägen ses över. Åtgärden bör beaktas tillsammans med TI-7.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
TI-9	Flytta busshållplats Timmelekiosken (båda hållplatserna) norrut till ett nytt läge söder om Lenavägen	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	3	Hög	800-1 000 tkr Omfattar anläggande av två nya hållplatser enligt gällande standard.	Hög	Ja	Diskutera med kommun och Västtrafik. Vem som är markägare och behov av överenskommelse/ avtal behöver undersökas. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-10, TI-11, TI-12 & TI-13.
TI-10	Anlägga ny passage med mittrefug tvärs väg 46 strax söder om Lenavägen	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-500 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) med kantsten och asfaltsbeläggning. Den högre kostnaden omfattar även breddning av vägen.	Hög	Ja	Föreslagen passage bör tydligt koppla samman gång- och cykelvägen från öster om väg 46 och Majringen med gångbanan till och från Timmele skola samt motsvarande längs Lenavägen. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-9, TI-11, TI-12 & 13.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TI-11	Anlägga gång- och cykelväg mellan väg 46 och skolskjuts-hållplatsen, längs staketet, norr om Timmele skola	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	50-100 tkr Omfattar anläggande av cirka 30 meter ny gång- och cykelväg.	Hög	Ja	Åtgärden bör kombineras med åtgärd TI-10. Kommunen är ansvarig för åtgärden. Möjlighet finns att söka statlig medfinansiering. Diskutera med kommun och Västtrafik. Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas.
TI-12	Anlägga cykelparkering med väderskydd och fastläsningsfunktion norr om Timmele	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	3	Hög	200-250 tkr Omfattar anläggande av väderskyddad	Hög	Ja	Åtgärden bör kombineras med åtgärd TI-10 och TI-11. Kommunen är ansvarig för åtgärden.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	skola, i anslutning till skolskjutshållplatsen.				cykelparkering för 24 cyklar.			Diskutera med kommun och Västtrafik. Vem som är markägare och behov av överenskommande/avtal behöver undersökas.
TI-13	Gör om övergångsställe i höjd med tidigare ingång till Timmele skolas skolgård (norr om hållplats Timmele kiosk) till åtgärd för hastighetssäkring av hållplats med nytt läge	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Låg	20-50 tkr Omfattar rivning av befintligt övergångsställe och återställning av asfalt.	Hög	Ja	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-9, TI-10, TI-11 & TI-12. Diskutera med kommun och Västtrafik.
TI-14	Anlägga en planskild gång- och	Trafiksäkerhet och tillgänglighet	4	Hög	4 000-6 000 tkr	Låg	Nej	Åtgärden kräver bland annat ett högre, långsträckt staket i mitten av väg 46 för att få barn och ungdomar att använda

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	cykelpassage över/under väg 46	för oskyddade trafikanter			Omfattar anläggande av gång- och cykeltunnel under väg 46.			porten/bron istället för att gena över väg 46. Behovet av staket innebär att väg 46 behöver breddas. Sammantaget bedöms nyttan inte motsvara den höga kostnaden för åtgärden.
TI-15	Anlägga gång- och cykelväg längs väg 46	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	1 800-2 800 tkr Omfattar 600-700 meter ny gång- och cykelväg längs väg 46.	Medel	Ja	Kommunen behöver prioritera åtgärden via inspel i kommunalförbundets del i regional plan.
TI-16	Anlägga mittrefug/-er i korsningen mellan väg 46 och väg 182, Herrjungavägen	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-300 tkr per mittrefug Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) utan passage med kantsten och asfaltsbeläggning.	Hög	Ja	Åtgärden syftar till att skapa kanalisering längs väg 46 för att tydliggöra tätbebyggt område. Breddning av väg 46 är troligtvis möjlig åt väster. Om inte breddning av väg 46 är möjlig så

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TI-17	Anlägga gång- och cykelpassage söder om korsningen mellan väg 46 och väg 182 (Herrljungavägen)	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) med passage med kantsten och asfaltsbeläggning.	Medel	Ja	Behovet av gång- och cykelpassage är störst söder om väg 182 enligt Ulricehamns kommun. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-7, TI-17, TI-19 & TI-20.
TI-18	Anlägga gång- och cykelpassage över väg 182, Herrljungavägen, strax väster om väg 46	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) med passage med kantsten och asfaltsbeläggning.	Hög	Nej	Åtgärden är inte aktuell eftersom åtgärd TI-17 föreslås placeras söder om korsningen väg 46/väg 182 (Herrljungavägen).

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TI-19	Förlänga gång- och cykelvägen längs väg 182, Herrjungavägen, från Stationsvägen fram till väg 46	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	75-150 tkr Omfattar anläggande av cirka 50 meter ny gång- och cykelväg.	Hög	Ja	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-7, TI-16, TI-17 & TI-20.
TI-20	Förenkla för långa fordon att svänga höger (västerut) när de kommer norrifrån på väg 46 och ska in på väg 182, Herrjungavägen, genom breddning av vägen nordväst om korsningen	Bibehållen funktion för fordonstrafiken	3	Hög	100-200 tkr Omfattar breddning av väg, motsvarande 75 m ² .	Medel	Ja	Åtgärden medför troligtvis att vägbelysningen behöver flyttas. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-7, TI-16, TI-17 & TI-19.
TI-21	Sätta upp skylt "Pendelparkering" vid parkering i	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	1	Hög	20-40 tkr	Hög	Ja	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans målfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	anslutning till hållplats Timmele				Omfattar en ny skylt och uppsättning av densamma.			Kommunen är ansvarig för åtgärden med hjälp av Västtrafik
TI-22	Anlägga cykelparkering, med väderskydd och fastlåsningsfunktion, i anslutning till hållplats Timmele	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	3	Hög	200-250 tkr Omfattar anläggande av väderskyddad cykelparkering för 24 cyklar.	Hög	Ja	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behövs undersökas. Kommunen är ansvarig för åtgärden med hjälp av Västtrafik.
TI-23	Genomföra identifierade bullerdämpande åtgärder	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	1	Medel	Ej aktuellt.	Medel	Ja	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TR -1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	150-200 tkr Omfattar uppsättning av nya hastighetsskyltar vid infart till och genom tätorten.	Medel	Ja	Rekommendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn. Dock bör poängteras att 40 km/tim genom hela tätorterna försämrar för näringslivets transporter och kan medföra dålig efterlevnad hos trafikanterna.
TR -2	Genomföra översyn av vägutformningen längs väg 46 för anpassning till skyltad hastighet	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	Ej aktuellt.	Medel	Nej	En översyn av hastighetsgränserna har genomförts parallellt med åtgärdsvalsstudien. Vissa ytterligare justeringar ingår som del i andra åtgärdsförslag. Väg 46s utformningen och gällande hastighetsgränser stämmer tillräckligt bra överens.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TR -3	Stänga och samlokalisera fastighetsutfarter till väg 46	Övergripande trafiksäkerhet	3	Medel	Ej aktuellt.	Låg	Nej	Bra åtgärd men den bedöms vara mycket svår att genomföra. Bör särskilt beaktas i samband med ny- eller ombyggnad. Utfarter till väg 46 bedöms inte utgöra ett problem vid hastighetsgräns 50 km/tim eller lägre. Dock bedöms det rimligt att åtgärder vidtas för att minska antal utfarter vid hastighetsgräns 60 km/tim och högre.
TR -4	Informera om fastighetsägare om att genomföra åtgärder för öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	Övergripande trafiksäkerhet	2	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Utskick från kommunen. Kommunen är ansvarig för åtgärden.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TR-5	Förfärd väg 46 i ny sträckning öster om tätorten	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	4	Hög	45 000-70 000 tkr Omfattar 2,5-3,5 km ny väg, 8 meter bred, öster om Trädet.	Låg	Nej	<p>Åtgärden innebär att genomgående trafik på väg 46 kan passera utanför tätorten.</p> <p>Åtgärden innebär en hög kostnad i förhållande till nyttan samt ett betydande intrång i naturområdet längs Åtran.</p> <p>Kommunen kan välja att prioritera åtgärden via inspel i kommunalförbundets del i regional plan.</p>
TR-6	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten norrifrån	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	En mittfärg (80x4 m) med kantsten och asfaltbeläggning likt droppen söder om Blidsberg kostar cirka 800-1 500 tkr. Annan åtgärd kan bli aktuell.	Hög	Ja	<p>Tätortsportalen föreslås flyttas söderut.</p> <p>Mittfärgen bör utföras för så liten årlig skötsel som möjligt med hänsyn till driftpersonalens trafiksäkerhet.</p> <p>Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-17 & TR-18.</p>

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
TR -7	Anlägga gång- och cykelväg mellan gamla banvallen och Industrigatan	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	75-150 tkr Omfattar anläggande av cirka 50 meter ny gång- och cykelväg.	Hög	Nej	En koppling mellan gamla banvallen och Industrigatan finns idag. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen.
TR -8	Tydliggör utformning av kanalisering i trevägsskorsning vid korsning med Börstigsvägen. Kombinera eventuellt refuger med passager	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (2,5x2 m) med kantsten och asfaltsbeläggning.	Hög	Ja	Refuggen söder om korsningen föreslås vara oförändrad.
TR -9	Stänga den norra infarten till parkeringen i höjd med Villagatan.	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	50-100 tkr	Hög	Ja	Åtgärden föreslås för att undvika att befintligt övergångsställe slutar mitt i infarten till parkeringen.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TR-10	Ta bort befintligt övergångsställe i höjd med Villagatan	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	20-50 tkr Omfattar rivning av befintligt övergångsställe och återställning av asfalt.	Hög	Ja	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-11, TR-12, TR-13 & TR-21.
TR-11	Breda trottoar på östra sidan längs väg 46, mellan Villagatan och Rådningstjänsten, till gång- och cykelvägsbredd	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	150-200 tkr Omfattar anläggande av cirka 50 meter ny gång- och cykelväg längs väg 46	Hög	Ja	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-10, TR-12, TR-13 & TR-21.
					Omfattar anläggande av trottoar på 25-30 meter längs väg 46.			Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-10, TR-11, TR-12 & TR-13.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TR-12	Anlägga en ny passage över väg 46 direkt norr om hållplatsläget för bussar i norrgående riktning vid hållplats Trädet	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) med kantsten och asfaltsbeläggning.	Hög	Ja	Breddning för att ge plats åt en mittrefug föreslås åt väster för att inte inkräkta på gång- och cykelvägen längs östra sidan av väg 46. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-10, TR-11, TR-13 & TR-21.
TR-13	Flytta gångväg mellan Villagatan och gång- och cykelväg längs östra sidan av väg 46 söderut och anslut denna nära ny passage över väg 46	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	20-50 tkr Omfattar anläggande av cirka 10 meter ny gång- och cykelväg.	Hög	Ja	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-10, TR-11, TR-12 & TR-21. Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas.
TR-14	Sätta upp skylt "Pendelparkering" vid parkering i	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	1	Hög	20-40 tkr	Hög	Ja	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans målpåfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	anslutning till hållplats Trädet				Omfattar en ny skylt och uppsättning av densamma.			Kommunen är ansvarig för åtgärden med hjälp av Västtrafik
TR -15	Anlägga cykelparkering, med väderskydd och fastläsningsfunktion, i anslutning till hållplats Trädet	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	3	Hög	200-250 tkr Omfattar anläggande av väderskyddad cykelparkering för 24 cyklar.	Hög	Ja	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas. Kommunen är ansvarig för åtgärden med hjälp av Västtrafik.
TR -16	Anlägga en gång- och cykelväg mellan Nygatan och Järnvägsgränd, norr om parkeringen i anslutning till hållplats Trädet	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-300 tkr Omfattar anläggande av cirka 120 meter ny gång- och cykelväg.	Låg	Ja	Kommunen är ansvarig för åtgärden. Möjlighet finns att söka statlig medfinansiering.
TR -17	Anlägga mittrefug vid övergångsställe	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) med	Hög	Ja	Åtgärden förutsätter att mark kan tas i anspråk så väg 46 kan breddas för att refug ska få plats. Annars går inte åtgärden att

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
TR-18	söder om korsningen med Torngatan	Bibehållen funktion för fordonstrafiken	2	Medel	100-150 tkr Omfattar justering av mittrefug med kantsten och asfaltsbeläggning.	Medel	Ja	Åtgärden föreslås för att underlätta för trafik som kommer från Torngatan och ska svänga vänster norrut på väg 46. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-6 & TR-17.
TR-19	Påminn om gällande hastighetsgräns genom tätorten	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Nej	Skyttad hastighet bedöms kunna hållas nere med hjälp av ett antal refuger och sidledsförflyttningar genom tätorten.
TR-20	Genomföra identifierade	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	1	Medel	Ej aktuellt.	Medel	Ja	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	bullerdämpande åtgärder							
TR -21	Flytta eventuellt parkering på Villagatan närmast Väg 46 från södra till norra sidan Villagatan	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Låg	100 tkr	Hög	Ja	Åtgärd för att tydliggöra trafiksituationen med ny passage från Villagatan till väg 46. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-10, TR-11, TR-12 & TR-13.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans målpåfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Åsarp							
AS-1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	150-200 tkr Omfattar uppsättning av nya hastighetsskyltar vid infart till och genom tätorten.	Medel	Ja	Rekommendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn. Dock bör poängteras att 40 km/tim genom hela tätorterna försämrar för näringslivets transporter och kan medföra dålig efterlevnad hos trafikanterna. Mellan övergången från 80 till 50 km/tim i norr och tätortsportalen skulle det eventuellt vara möjligt med 60 km/tim. Söder om tätortsportalen skulle det eventuellt vara möjligt med 40 km/tim.
AS-2	Genomföra översyn av vägutformningen längs väg 46 för	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	Ej aktuellt.	Medel	Nej	En översyn av hastighetsgränserna har genomförts parallellt med åtgärdsvalsstudien. Vissa

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	anpassning till skyltad hastighet							ytterligare justeringar ingår som del i andra åtgärdsförslag.
ÅS-3	Genomföra översyn av gräns för tätbyggt område norrifrån	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter Bibehållen funktion för fordonstrafiken	1	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Väg 46s utformning och gällande hastighetsgränser stämmer tillräckligt bra överens.
ÅS-4	Stänga och samlokalisera fastighetsutfarter till väg 46	Övergripande trafiksäkerhet	3	Medel	Ej aktuellt.	Låg	Nej	Bra åtgärd men den bedöms vara mycket svår att genomföra. Bör särskilt beaktas i samband med ny- eller ombyggnad. Utfarter till väg 46 bedöms inte utgöra ett problem vid hastighetsgräns 50 km/tim eller

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
ÅS-5	Genomföra enkätundersökning avseende vilka vägar, stråk och passager som används respektive som skulle vilja användas, med fokus på barns skolvägar	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	1	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Kommunen är ansvarig för åtgärden. Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd ÅS-14.
ÅS-6	Informera fastighetsägare om att genomföra åtgärder för öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	Övergripande trafiksäkerhet	2	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Utskick från kommunen. Kommunen är ansvarig för åtgärden.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
AS-7	Förfärd väg 46 i ny sträckning väster om tätorten	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	4	Hög	35 000-60 000 tkr Omfattar 2-3 km ny väg, 8 meter bred, väster om Åsarp.	Låg	Nej	Åtgärden innebär att genomgående trafik på väg 46 kan passera utanför tätorten. Åtgärden innebär dock en hög kostnad i förhållande till nyttan samt ett betydande intrång och barriär väster om Åsarp. Kommunen kan välja att prioritera åtgärden via inspel i kommunalförbundets del i regional plan.
AS-8	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten norrifrån, genom att anlägga en mittrefug/droppe för avböjning av trafik i norrgående riktning	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	800-1 000 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (80x4 m) med kantsten och asfaltsbeläggning.	Hög	Ja	I anslutning till tätortsportal föreslås en mittrefug likt "droppen" söder om Blidsberg, för att få lika utformning längs väg 46. Mittrefugen bör utföras för så liten årlig skötsel som möjligt med hänsyn till driftpersonalens trafiksäkerhet.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
AS-9	Justera utformning av mittrefug vid passage över väg 46 norr om korsningen med Järnvägsgatan	Bibehållen funktion för fordonstrafiken	2	Medel	100-150 tkr Omfattar justering av mittrefug med kantsten och asfaltsbeläggning.	Medel	Ja	Passagen bedöms vara lämpligt placerad. Omfattar justering av mittrefug med kantsten och asfaltsbeläggning.
AS-10	Anlägga en planskild gång- och cykelpassage över/under väg 46 mellan skolan och idrottsplatsen	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	4	Hög	4 000-6 000 tkr Omfattar anläggande av gång- och cykeltunnel under väg 46.	Låg	Nej	Åtgärden kräver bland annat ett högre, långsträckt staket i mitten av väg 46 för att få barn och ungdomar att använda porten/bron istället för att gena över väg 46. Behovet av staket innebär att väg 46 behöver breddas.

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans målpåfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
ÅS-11	Sätta upp skylt "Pendelparkering" vid parkering öster om hållplats Norra Åsarp kyrka.	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	1	Hög	20-40 tkr Omfattar en ny skylt och uppsättning av densamma.	Hög	Ja	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas. Kommunen är ansvarig för åtgärden med hjälp av Västtrafik.
ÅS-12	Anlägga cykelparkering, med väderskydd och fastläsningsfunktion, i anslutning till hållplats Norra Åsarp kyrka	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	200-250 tkr Omfattar anläggande av väderskyddad cykelparkering för 24 cyklar.	Hög	Ja	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas. Kommunen är ansvarig för åtgärden med hjälp av Västtrafik.
ÅS-13	Genomföra identifierade	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	1	Medel	Ej aktuellt.	Medel	Ja	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	bullerdämpande åtgärder							
ÅS-14	Ev. ny passage över väg 46 (ÅS-14)	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	2	Medel	300-600 tkr	Hög	Ja	Omfattar anläggande av passage över väg 46. Beställs när kommunens enkät är färdig och visar på nytt läge (ÅS-5).

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	Kinnarp-Shutarp							
KS -1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	150-200 tkr Omfattar uppsättning av nya hastighetsskyltar vid infart till och genom tätorten.	Medel	Ja	Rekommendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn. Dock bör poängteras att 40 km/tim genom hela tätorterna försämrar för näringslivets transporter och kan medföra dålig efterlevnad hos trafikanterna. Mellan övergången från 80 till 50 km/tim i norr och tätortsportalen skulle det eventuellt vara möjligt med 60 km/tim. Söder om tätortsportalen skulle det eventuellt vara möjligt med 40 km/tim.
KS -2	Genomföra översyn av vägutformningen längs väg 46 för	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	Ej aktuellt.	Medel	Nej	En översyn av hastighetsgränserna har genomförts parallellt med åtgärdsvalsstudien. Vissa

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	anpassning till skyltad hastighet							ytterligare justeringar ingår som del i andra åtgärdsförslag.
KS -3	Stänga och samlokalisera fastighetsutfarter till väg 46	Övergripande trafiksäkerhet	3	Medel	Ej aktuellt.	Låg	Nej	Väg 46s utformning och gällande hastighetsgränser stämmer tillräckligt bra överens. Bra åtgärd men den bedöms vara mycket svår att genomföra. Bör särskilt beaktas i samband med ny- eller ombyggnad. Utfarter till väg 46 bedöms inte utgöra ett problem vid hastighetsgräns 50 km/tim eller lägre. Dock bedöms det rimligt att åtgärder vidtas för att minska antal utfarter vid hastighetsgräns 60 km/tim och högre.
KS -4	Genomföra enkätundersökning avseende vilka vägar,	Trafiksäkerhet och tillgänglighet	1	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Kommunen är ansvarig för åtgärden.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	stråk och passager som används respektive som skulle vilja användas, med fokus på barns skolvägar	för oskyddade trafikanter						Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd KS-15.
KS-5	Överväga lämpligheten i att anlägga ett nytt bostadsområde öster om väg 46 och på så sätt skapa behov av rörelser tvärs väg 46	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	1	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Kommunen är ansvarig för åtgärden.
KS-6	Informera om fastighetsägare om att genomföra åtgärder för öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	Övergripande trafiksäkerhet	2	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Ja	Utskick från kommunen. Kommunen är ansvarig för åtgärden.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
KS-7	Förbifart, väg 46 i ny sträckning öster om tätorten	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	4	Hög	60 000-70 000 tkr Omfattar cirka 3,5 km ny väg, 8 meter bred, öster om Kinnarp-Slutarp.	Låg	Nej	Åtgärden innebär att genomgående trafik på väg 46 kan passera utanför tätorten. Åtgärden innebär dock en hög kostnad i förhållande till nyttan samt ett betydande intrång och barriär öster om Kinnarp-Slutarp. Kommunen kan välja att prioritera åtgärden via inspel i kommunalförbundets del i regional plan.
KS-8	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten söderifrån, genom att anlägga en mittrefug/droppe för avböjning av trafik i norrgående riktning	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	Ej aktuellt.	Hög	Nej	En mittrefug direkt norr om tätortsportalen finns idag.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
KS-9	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten norrifrån, genom att anlägga en mittrefug/droppe för avböjning av trafik i norrgående riktning	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	3	Hög	800-1 000 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (80x4 m) med kantsten och asfaltsbeläggning.	Hög	Ja	I anslutning till tätortsportal föreslås en mittrefug likt "droppen" söder om Blidsberg, för att få lika utformning längs väg 46. Mittrefugen bör utföras för så liten årlig skötsel som möjligt med hänsyn till driftpersonalens trafiksäkerhet. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen.
KS-10	Anlägga gång- och cykelväg längs väg 46	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	6 000-10 000 tkr Omfattar 2-2,5 km ny gång- och cykelväg längs väg 46.	Hög	Ja	Åtgärden bör ställas mot åtgärd KS-11. Förutsätter att kommunen prioriterar denna och medfinansierar i gc-pott, regional plan.
KS-11	Bygga samman gång- och cykelvägnätet genom tätorten, genom att anlägga separat och utmärkt	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	3	Hög	3 800-6 000 tkr Omfattar cirka 1,5 km ny gång- och cykelväg.	Hög	Ja	Åtgärden bör ställas mot åtgärd KS-10. Omfattning motsvarar saknade länkar mellan befintliga gång- och

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans målpåfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	gång- och cykelväg längs lokalatorna mellan befintliga gång- och cykelvägar.							cykelvägar i, 2-2,5 km ny gång- och cykelväg längs väg 46 Kommunen är ansvarig för åtgärden. Möjlighet finns att söka statlig medfinansiering
KS-12	Justera utformning av passage över väg 46 söder om korsningen med Paradgatan	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Hög	200-300 tkr Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) med kantsten och asfaltsbeläggning.	Hög	Ja	Åtgärden bör samordnas med resultat av åtgärd KS-4.
KS-13	Anlägga planskilda gång- och cykelpassager över/under väg 46	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	4	Hög	4 000-6 000 tkr per passage Omfattar anläggande av gång- och cykeltunnel under väg 46.	Låg	Nej	Åtgärden kräver bland annat ett högre, långsträckt staket i mitten av väg 46 för att få barn och ungdomar att använda porten/bron istället för att gåna över väg 46. Behovet av staket innebär att väg 46 behöver breddas.

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), i intervall. Anges när tillämpligt.	Genomförbarhet (Låg/Medel/Hög)	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
KS-14	Genomföra identifierade bullerdämpande åtgärder	Energieffektivitet, klimat- och bullerpåverkan	1	Medel	Ej aktuellt.	Medel	Ja	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.
KS-15	Ev. ny passage över väg 46	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	2	Medel	300-600 tkr	Hög	Ja	Omfattar anläggande av passage över väg 46. Beställs när kommunens enkät är färdig och visar på nytt läge.

Paketeringsförslag

Följande paketeringsförslag har identifierats. Ingående åtgärder som är platsspecifika redovisas även på karta för de fyra tätorterna i bilaga 1-4.

Paket	Ingående lösningar	Åtgärder	Kommentar
	Generellt för de fyra tätorterna		
A	Omfattar genomförande av erforderliga bullerskyddsåtgärder enligt separat process hos Trafikverket	TI-23, TR-20, ÅS-13 och KS-14	Åtgärden är redan uppsatt på åtgärdslista för genomförande.
	Ulricehamns kommun		
B	Omfattar genomförande av påbörjad hastighetsöversyn för Timmele och Trädet i Ulricehamns kommun.	TI-1 och TR-1	Kommunen är ansvarig för åtgärderna i samverkan med Trafikverket.
C	Omfattar anläggande av mittrefug/droppe i infarterna till tätorterna Timmele och Trädet	TI-6, TI-7 och TR-6	Söder om Trädet finns idag en mittrefug.
D	Omfattar anläggande av gång- och cykelvägar i tätorterna Timmele och Trädet	TI-15 och TR-16	
E	Omfattar åtgärder i anslutning till korsningen mellan väg 46 och Lenavägen samt närliggande Timmele skola	TI-9, TI-10, TI-11, TI-12 och TI-13	

Paket	Ingående lösningar	Åtgärder	Kommentar
F	Omfattar åtgärder i korsningen mellan väg 46 och väg 182, Herrijungavägen	TI-16, TI-17, TI-19 och TI-20	
G	Omfattar åtgärder i anslutning till norra infarten till parkeringen i centrala Trädet, hållplats Trädet och gångbanan som ansluter från Villagatan	TR-9, TR-10, TR-11, TR-12 och TR-13	
H	Omfattar mindre åtgärder för ökad trafiksäkerhet vid passager i tätorten Trädet och framkomlighet för långa fordon i korsningen mellan väg 46 och Torngatan	TR-8, TR-17 och TR-18	
I	Omfattar mindre åtgärder för högre energieffektivitet och lägre buller- och klimatpåverkan	TI-21, TI-22, TR-14 och TR-15	Kommunen är ansvarig för åtgärderna.
J	Omfattar mindre åtgärder för ökad trafiksäkerhet i korsningar och fastighetsutfarter	TI-4 och TR-4	Kommunen är ansvarig för åtgärderna.
K	Falköpings kommun Omfattar genomförande av påbörjad hastighetsöversyn för Åsarp och Kinnarp-Slutarp i Falköpings kommun.	ÅS-1 och KS-1	Kommunen är ansvarig för åtgärderna i samverkan med Trafikverket.

Paket	Ingående lösningar	Åtgärder	Kommentar
L	Omfattar anläggande av mittrefug/droppe i infarterna till tätorterna Åsarp och Kinnarp-Slutarp	ÅS-8 och KS-9	I södra delen av Åsarp finns en cirkulationsplats som fyller samma funktion och söder om Kinnarp-Slutarp finns idag en mittrefug.
M	Omfattar anläggande av gång- och cykelväg i tätorten Kinnarp-Slutarp	KS-10 eller KS-11	De två åtgärderna bör ställas mot varandra. Kommunen är ansvarig för åtgärd KS-11.
N	Omfattar mindre åtgärder för ökad trafiksäkerhet vid passager i tätorterna Åsarp och Kinnarp-Slutarp	ÅS-9 och KS-12	
O	Omfattar översyn av gräns för tätbyggt område norr om Åsarp	ÅS-3	
P	Omfattar mindre åtgärder för högre energieffektivitet och lägre buller- och klimatpåverkan	ÅS-5, ÅS-11, ÅS-12, KS-4, och KS-5	Kommunen är ansvarig för åtgärderna.
Q	Omfattar mindre åtgärder för ökad trafiksäkerhet i korsningar och fastighetsutfarter	ÅS-6 och KS-6	Kommunen är ansvarig för åtgärderna.

[Effektbedömning]

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning 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	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
A	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minskad bullerpåverkan för de fastigheter som är utsatta för bullernivåer över nivå för övervägande av åtgärd. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	Lösningarna gynnar de fastighetsägare som erbjuds åtgärder.	<p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minskad bullerpåverkan. 	Ja	Åtgärden är redan uppsatt på åtgärdslista för genomförande.

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter som följd lägre skyltad hastighet i delar av tätorterna Timmele och Trädet. <p>Negativa effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risk finns för lägre framkomlighet och längre restid för genomgående, mer långväga, trafik som följd av lägre skyltad hastighet genom tätorterna. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister. • Risk för försämrad tillgänglighet för genomgående, mer långväga, trafik. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. 	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
B				Ja	

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
C	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter till följd av lägre verklig hastighet genom tätorterna. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p> <p>För den genomgående fordonstrafiken är ambitionen bibehållen funktion med högre efterlevnad av gällande hastighetsgräns och bättre samspel mellan trafikslagen.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Minskad buller- och klimatpåverkan. 	Ja	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej

Lösning / Paket	Sambällisekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
D	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter till följd av separerade gång- och cykelvägar. • Ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. • Förbättrade förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. • Minskad buller- och klimatpåverkan. • Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa). 	Ja	

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
E	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter lokalt kopplat till åtgärderna. • Ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. • Förbättrade förutsättningar för att gå och cykla. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. • Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa). 	Ja	

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nyttokostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
F	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter lokalt kopplat till åtgärderna. • Ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. • Förbättrade förutsättningar för att gå och cykla. • Ökad framkomlighet för fordonstrafiken. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p> <p>Lösningarna bedöms även gynna fordonstrafiken i viss utsträckning.</p>	<p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister. • Något förbättrad tillgänglighet för fordonstrafiken <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. • Minskad buller- och klimatpåverkan. • Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa). 	Ja	

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
G	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter lokalt kopplat till åtgärderna. • Ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. • Förbättrade förutsättningar för att gå och cykla. • Ökad framkomlighet för räddningstjänsten. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister samt resenärer med kollektivtrafiken.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister samt resenärer med kollektivtrafiken. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. • Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa). 	Ja	

Lösning / Paket	Sambällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
H	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter lokalt kopplat till åtgärderna. • Ökad framkomlighet för långa fordon. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. 	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande till följd av anläggning av cykelparkeringar och pendelparkeringar. 	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister samt resenärer med kollektivtrafiken.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa). 	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
I	<p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>			Ja	

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet generellt till följd av bättre sikt längs väg 46. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningarna gynnar alla trafikanter och trafikslag.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet. 	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
J				Ja	

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
K	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter som följd lägre skyltad hastighet i delar av tätorterna Timmele och Trädet. <p>Negativa effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risk finns för lägre framkomlighet och längre restid för genomgående, mer långväga, trafik som följd av lägre skyltad hastighet genom tätorterna. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister. • Risk för försämrad tillgänglighet för genomgående, mer långväga, trafik. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. 	Ja	

	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
M	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter till följd av separerade gång- och cykelvägar. • Ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. • Förbättrade förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. • Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. • Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa). 	Ja	

Lösning / Paket	Sambällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
N	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter lokalt kopplat till åtgärderna. • Bibehållen framkomlighet och tillgänglighet för fordonstrafiken lokalt kopplat till åtgärderna. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p> <p>För den genomgående fordonstrafiken är ambitionen bibehållen funktion med högre efterlevnad av gällande hastighetsgräns och bättre samspel mellan trafikslagen.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Något förbättrad tillgänglighet för fordonstrafiken. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. 	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter till följd av lägre verklig hastighet genom tätorterna. Ökad framkomlighet och tillgänglighet för genomgående, mer långväga, trafik till följd av lägre andel tätbyggt område längs väg 46. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningen gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklisterna.</p> <p>Lösningen bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p> <p>Lösningen bedöms även gynna fordonstrafiken.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Funktionsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Något förbättrad tillgänglighet för fordonstrafiken. <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. 	<p>Ja/Nej</p> <p>Ja</p>	<p>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</p>

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande till följd av anläggning av cykelparkeringar och pendelparkeringar. 	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningarna gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister samt resenärer med kollektivtrafiken.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bättre energieffektivitet. Minskad buller- och klimatpåverkan. Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa). 	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
P	<p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>			Ja	

	Sambällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
Lösning / Paket	<p>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p>	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Q	<p>Positiva effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ökad trafiksäkerhet och trygghet generellt till följd av bättre sikt längs väg 46. <p>Kostnadsbedömning:</p> <p>Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningarna gynnar alla trafikanter och trafikslag.</p> <p>Lösningarna bedöms gynna kvinnor, barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p>Hänsynsmålet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad trafiksäkerhet. 	Ja	

Forma inriktning och rekommenderade åtgärder

Den samlade effektbedömningen visar att ett flertal av de föreslagna åtgärderna är värdefulla att genomföra, oavsett vem som är ansvarig för åtgärderna. Inriktningen i denna åtgärdsvalsstudie blir en rad mindre åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten respektive framkomligheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter generellt i tätorterna och lokalt i specifika punkter. Därtill åtgärder för att främja ett mer hållbart resande, genom fler gående, cyklisterna och resenärer med kollektivtrafiken. Ett fåtal åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för fordonstrafiken bedöms också värdefulla.

Flera åtgärder bör genomföras samordnat och genomförande bör planeras i samråd mellan kommunen och Trafikverket.

Under arbetet med åtgärdsgenerering har diskussioner förts om åtgärden "Förbifart" skulle föreslås för vidare utredning. En grov kostnads kalkyl togs fram som visade på höga kostnader som i dagsläget inte har finansiering. Åtgärden valdes bort med motivet att om kommunerna vill gå vidare med ytterligare utredningar krävs inspel till kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen för prioritering av dessa till regional plan för infrastruktur.

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TI-1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	2	Rekommendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn.	2018-2020	Ulricehamns kommun		Se bruttolista
TI-4	Informera om fastighetsägare om att genomföra åtgärder för öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	2		2018-2020	Ulricehamns kommun		

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TI-6	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten söderifrån, strax söder om hållplats Timmelekiosken (nya läget)	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-9, TI-10, TI-11, TI-12 & TI-13. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen och Västrafik.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	
TI-7	Definiera och hastighetssäkra infart till tätort norrifrån, genom att bygga om befintlig mittrefug för avböjning av trafik i södergående riktning eller annan åtgärd	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-16, TI-17, TI-19 & TI-20.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	
TI-9	Flytta busshållplats Timmelekiosken norrut till ett nytt läge direkt söder om gång- och cykelvägen från öster och Majringen	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-10, TI-11, TI-12 & TI-13. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen och Västrafik.	2019-2022	Trafikverket, Falköpingskommun och Västrafik		Vem som är markägare och behov av överenskomm else/avtal behöver undersökas.
TI-10	Anlägga ny passage tvärs väg 46 med mittrefug strax söder om Lenavägen	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-9, TI-11, TI-12 & 13. Definitiv placering bör utredas	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Se bruttolista

Åtgärdsförslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TI-11	Anlägga gång- och cykelväg mellan väg 46 och skolskjuthållplatsen, längs staketet, norr om Timmele skola	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-9, TI-10, TI-12 & 13. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen och Västrafrik.	2019-2022	Ulricehamns kommun		
TI-12	Anlägga cykelparkering med väderskydd och fastläsningsfunktion norr om Timmele skola, i anslutning till skolskjuthållplatsen.	2	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-9, TI-10, TI-11 & TI-13. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen.	2019-2022	Ulricehamns kommun		
TI-13	Ta bort befintligt övergångsställe i höjd med tidigare ingång till Timmele skolas skolgård	2	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-6, TI-9, TI-10, TI-11 & 12. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Se bruttolista. Bygg om till hastighetssäkrande åtgärd.
TI-15	Anlägga gång- och cykelväg längs väg 46	3	Kommunen behöver prioritera åtgärden via inspel i kommunalförbundets del i regional plan.		Ulricehamns kommun	GC-pott (Regional plan)	

Åtgärdsförslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TI-16	Anlägga mittrefug/-er i korsningen mellan väg 46 och väg 182 (Herrjungavägen)	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-7, TI-17, TI-19 & TI-20.	2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Se bruttolista
TI-17	Anlägga gång- och cykelpassage söder om korsningen mellan väg 46 och väg 182 (Herrjungavägen)	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-7, TI-16, TI-19 & TI-20.	2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	
TI-19	Förlänga gång- och cykelvägen längs väg 182, Herrjungavägen, mellan Stationsvägen och väg 46	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-7, TI-16, TI-17 & TI-20	2019-2020	Trafikverket		
TI-20	Förenkla för långa fordon att svänga höger (västerut) när de kommer norrifrån på väg 46 och ska in på väg 182, Herrjungavägen, genom breddning av vägen nordväst om korsningen	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TI-7, TI-16, TI-17 & TI-19.	2019-2020	Trafikverket		Se bruttolista
TI-21	Sätta upp skylt "Pendelparkering" vid parkering i anslutning till hållplats Timmele	1		2018	Ulricehamns kommun och Västtrafik		Se bruttolista

Åtgärds- förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TI-22	Anlägga cykelparkering, med väderskydd och fastläsnings- funktion, i anslutning till hållplats Timmele	2		2019-2020	Ulricehamns kommun		Se bruttolista
TI-23	Genomföra identifierade bullerdämpande åtgärder	1	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.		Trafikverket		

Atgärds-förlag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TR-1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	2	Rekommendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn	2018-2020	Ulricehamns kommun		Se bruttolista
TR-4	Informera om fastighetsägare om att genomföra åtgärder för öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	2		2018-2020	Ulricehamns kommun		
TR-6	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten norrifrån, genom att anlägga en mittrefug/"droppe" för avböjning av trafik i norrgående riktning	3		2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Omfattar anläggande av mittrefug (80x4 m) med kantsten och asfaltsbeläggning.
TR-8	Bredda mittrefugen vid övergångsställe norr om korsningen med Börstigsvägen	3		2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Se bruttolista
TR-9	Stänga den norra infarten till parkeringen i höjd med Villagatan.	2	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-10, TR-11, TR-12 % TR-13.	2019-2020	Trafikverket och Ulricehamns kommun	Smärre pott (Regional plan)	Se bruttolista

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TR-10	Ta bort befintligt övergångsställe i höjd med Villagatan	2	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-11, TR-12 & TR-13.	2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Se bruttolista
TR-11	Breda trottoar på östra sidan längs väg 46, mellan Villagatan och Räddningstjänsten, till gång- och cykelvägsbredd	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-10, TR-12 & TR-13.	2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	
TR-12	Anlägga en ny passage över väg 46 direkt norr om hållplatsläget för bussar i norrgående riktning vid hållplats Trädet	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-10, TR-11 & TR-13.	2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Se bruttolista
TR-13	Flytta gångväg mellan Villagatan och gång- och cykelväg längs östra sidan av väg 46 och anslut denna till ny passage över väg 46	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-9, TR-10, TR-11 & TR-12.	2019-2020	Trafikverket och Ulricehamns kommun	Smärre pott (Regional plan) och kommunal finansiering	
TR-14	Sätta upp skylt "Pendelparkering" vid parkering i anslutning till hållplats Trädet	1		2018	Ulricehamns kommun		

Åtgärds- förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
TR-15	Anlägga cykelparkering, med väderskydd och fastläsnings- funktion, i anslutning till hållplats Trädet	2		2018-2019	Ulricehamns kommun		
TR-16	Anlägga en gång- och cykelväg mellan Nygatan och Järnvägsgränd, norr om parkeringen i anslutning till hållplats Trädet	3		2019-2020	Ulricehamns kommun		
TR-17	Anlägga mittrefug vid övergångsställe söder om korsningen med Torrngatan	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-18.	2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	
TR-18	Justera utformning av mittrefug norr om korsningen med Torrngatan	2	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd TR-17.	2019-2020	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	
TR-20	Genomföra identifierade bullerdämpande åtgärder	1	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.		Trafikverket		

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
ÅS-1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	2	Rekomendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn.	2018-2020	Falköpings kommun		Se bruttolista
ÅS-3	Genomföra översyn av gräns för tätbebyggt område norrifrån	1		2018-2020	Falköpings kommun		
ÅS-5	Genomföra enkätundersökning avseende vilka vägar, stråk och passager som används respektive som skulle vilja användas, med fokus på barns skolvägar	1		2018-2020	Falköpings kommun		
ÅS-6	Informera fastighetsägare om att genomföra åtgärder för att öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	2		2018-2020	Falköpings kommun		
ÅS-8	Definiera och hastighetssäkra infart till tätorten norrifrån, genom att anlägga en mittrefug/droppe för avböjning av trafik i norrgående riktning	3	Åtgärden bör beaktas tillsammans med åtgärd ÅS-3. Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Omfattar anläggande av mittrefug (80x4 m) med kantsten och

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
ÅS-9	Justera utformning av mittrefug vid passage över väg 46 norr om korsningen med Järnvägsgränd	2		2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Omfattar justering av mittrefug med kantsten och asfaltsbeläggning.
ÅS-11	Sätta upp skylt "Pendelparkering" vid parkering öster om hållplats Norra Åsarp kyrka.	1	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas.	2018-2020	Falköpings kommun		Kommunen är ansvarig för åtgärden med hjälp av Västtrafik.
ÅS-12	Anlägga cykelparkering, med väderskydd och fastläsnings-funktion, i anslutning till hållplats Norra Åsarp kyrka	3	Vem som är markägare och behov av överenskommelse/avtal behöver undersökas.	2019-2022	Falköpings kommun		Omfattar anläggande av väderskyddad cykelparkering för 24 cyklar.
ÅS-13	Genomföra identifierade bullerdämpande åtgärder	1	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.		Trafikverket		

Åtgärds- förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
AS-14	Ev ny passage över väg 46	3	Beställs när kommunens enkät är färdig och visar på nytt läge.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Omfattar anläggande av passage över väg 46

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
KS-1	Genomföra hastighetsöversyn för jämna hastighetsgränser (80-60-40 km/tim) längs väg 46	2	Rekommendation att kommunerna går vidare med påbörjad hastighetsöversyn.	2018-2020	Falköpings kommun		Se bruttolista
KS-4	Genomföra enkätundersökning avseende vilka vägar, stråk och passager som används respektive som skulle vilja användas, med fokus på barns skolvägar	1		2018-2020	Falköpings kommun		
KS-5	Överväga lämpligheten i att anlägga ett nytt bostadsområde öster om väg 46 och på så sätt skapa behov av rörelser tvärs väg 46	1		2018-2020	Falköpings kommun		
KS-6	Informera om fastighetsägare om att genomföra åtgärder för öka sikten i korsningarna genom tätorten. ("Klipp häcken")	2		2018-2020	Falköpings kommun		
KS-9	Definiera och hastighets säkra infart till tätorten norrifrån, genom att anlägga en	3	Definitiv placering bör utredas tillsammans med kommunen.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Omfattar anläggande av mittrefug (80x4 m) med

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
	mittrefug/droppe för avböjning av trafik i norrgående riktning						kantsten och asfaltsbeläggning.
KS-10	Anlägg gång- och cykelväg längs väg 46	3	Åtgärden bör ställas mot åtgärd KS-11. Förutsätter att kommunen prioriterar denna och medfinansierar i gc-pott, regional plan.		Trafikverket	GC-pott (Regional plan)	Omfattar 2-2,5 km ny gång- och cykelväg längs väg 46.
KS-11	Bygga samman gång- och cykelvägnätet genom tätorten, genom att anlägga separat och utmärkt gång- och cykelväg längs lokalgatorna mellan befintliga gång- och cykelvägar.	3	Åtgärden bör ställas mot åtgärd KS-10. Möjlighet finns att söka statlig medfinansiering		Falköpings kommun		Omfattar cirka 1,5 km ny gång- och cykelväg Omfattning motsvarar saknade länkar mellan befintliga gång- och cykelvägar i Figur 43.
KS-12	Justera utformning av passage över väg 46 söder om korsningen med Paradsgatan	2	Åtgärden bör samordnas med resultat av åtgärd KS-4.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Omfattar anläggande av mittrefug (25x2 m) med

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
KS-14	Genomföra identifierade bullerdämpande åtgärder	1-2	Åtgärden hanteras via separat process hos Trafikverket.		Trafikverket		
KS-15	Ev ny passage över väg 46	3	Beställs när kommunens enkät är färdig och visar på nytt läge.	2019-2022	Trafikverket	Smärre pott (Regional plan)	Omfattar anläggande av passage över väg 46

Arbetsprocessen

Åtgärdsvalsstudien påbörjades i april 2017, med vissa förberedelser tidigare under året. Startmöte med konsult (COWI) genomfördes 2017-05-10. Flera platsbesök längs väg 46 genomfördes, bland annat i juni och november 2017. En trafikmätning genomfördes i södra delen Timmele i september 2017, eftersom tidigare värden visade på stor skillnad i trafikmängderna mellan två mätpunkter och mer exakta värden ansågs behövas. En bullerutredning genom utdrag ur bullerdatan gjordes och gick igenom.

En workshop i Falköpings kommunhus genomfördes 2017-09-25, med många deltagare från båda kommunerna och Trafikverket. Telefonkontakt har dessutom tagits med bland annat Kinnarp AB och Polisen. Kontakten med Västtrafik var lite oklar i tidigt skede på grund av att de två kommunerna tillhör olika ansvarsområden. Västtrafik fick möjlighet att lämna synpunkter på rapporten i slutskedet, vilket gjordes. Även Sveriges Åkeriföretag fick möjlighet att lämna synpunkter på rapporten. I det fortsatta arbetet är det viktigt att intressenter klagörs och även inom organisationer så att rätt personer kontaktas.

Under arbetet med åtgärdsgenerering har diskussioner förts om åtgärden "Förbifart" skulle föreslås för vidare utredning. En grov kostnadskalkyl togs fram som visade på höga kostnader som i dagsläget inte har finansiering. Åtgärden valdes bort med motivet att om kommunerna vill gå vidare med ytterligare utredningar krävs inspel till kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen för prioritering av dessa till regional plan för infrastruktur.

Bilagor

1. Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Timmele
2. Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Trädet
3. Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Åsarp
4. Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Kinnarp-Slutarp

Källor

- Detaljplanering, Falköpings kommun, hämtad 2017-09-06 från <http://www.falkoping.se/byggabo/stadsutvecklingochdetaljplaner/detaljplanering.4.7865cfaf121d36819ec8000145668.html>
- Detaljplanering för Kinnarp-Slutarp, Falköpings kommun, hämtad 2017-09-06 från <http://www.falkoping.se/byggabo/stadsutvecklingochdetaljplaner/detaljplanering/detaljplanerforkinnarpslutarp.4.7e35cbf1136324ebe451c11.html>
- Detaljplaner, Ulricehamns kommun, hämtad 2017-09-06 från <https://www.ulricehamn.se/trafik-och-samhallsutveckling/samhallsplanering/detaljplaner/>
- Nationella vägdatan, Trafikverket, hämtad 2017-06-11 från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>.

- Ny översiktsplan för Falköpings kommun, Falköpings kommun, hämtad 2017-09-06 från <http://www.falkoping.se/byggabo/stadsutvecklingochdetaljplaner/oversiktsplanering.4.1681e27139b9737894151b.html>
- Resandestatistik från Västtrafik, erhållet från Västtrafik via mail 2017-07-25
- STRADA, Transportstyrelsen, hämtad 2017-06-16 från <https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>
- Tidtabeller, Västtrafik, hämtad 2017-09-11 från <http://www.vasttrafik.se/#!/Reseinformation/Tidtabeller/>
- Trafikrapport, Väg 46 Timmele, Trafikmätning, Trafikia, september 2017.
- Trafikuppräkningsstal för EVA 2014-2040-2060, Trafikverket, hämtad 2017-09-10 från https://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/trafikuppraekningstal_eva_160401.pdf
- Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket, hämtad 2017-06-30 från <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>
- Översiktsplan, Ulricehamns kommun, hämtad 2017-09-06 från <https://www.ulricehamn.se/trafik-och-samhallsutveckling/samhallsplanering/oversiktlig-planering/oversiktsplan/>

Kvalitetsgranskning

Genomförd 2017-12-18 av Erik Axelsson, PLväu



.....
Underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

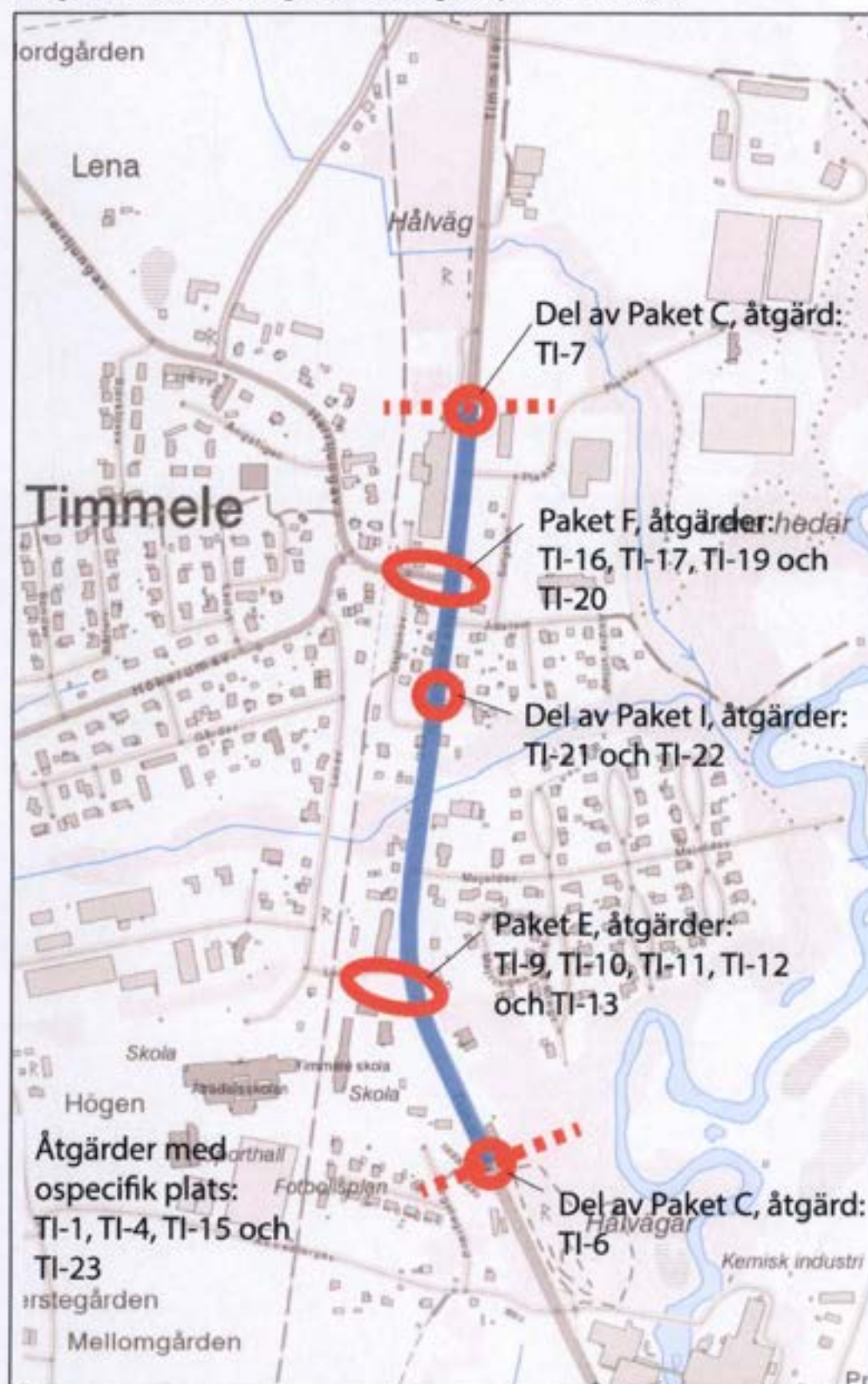
2018-04-26 Joakim Olsson

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

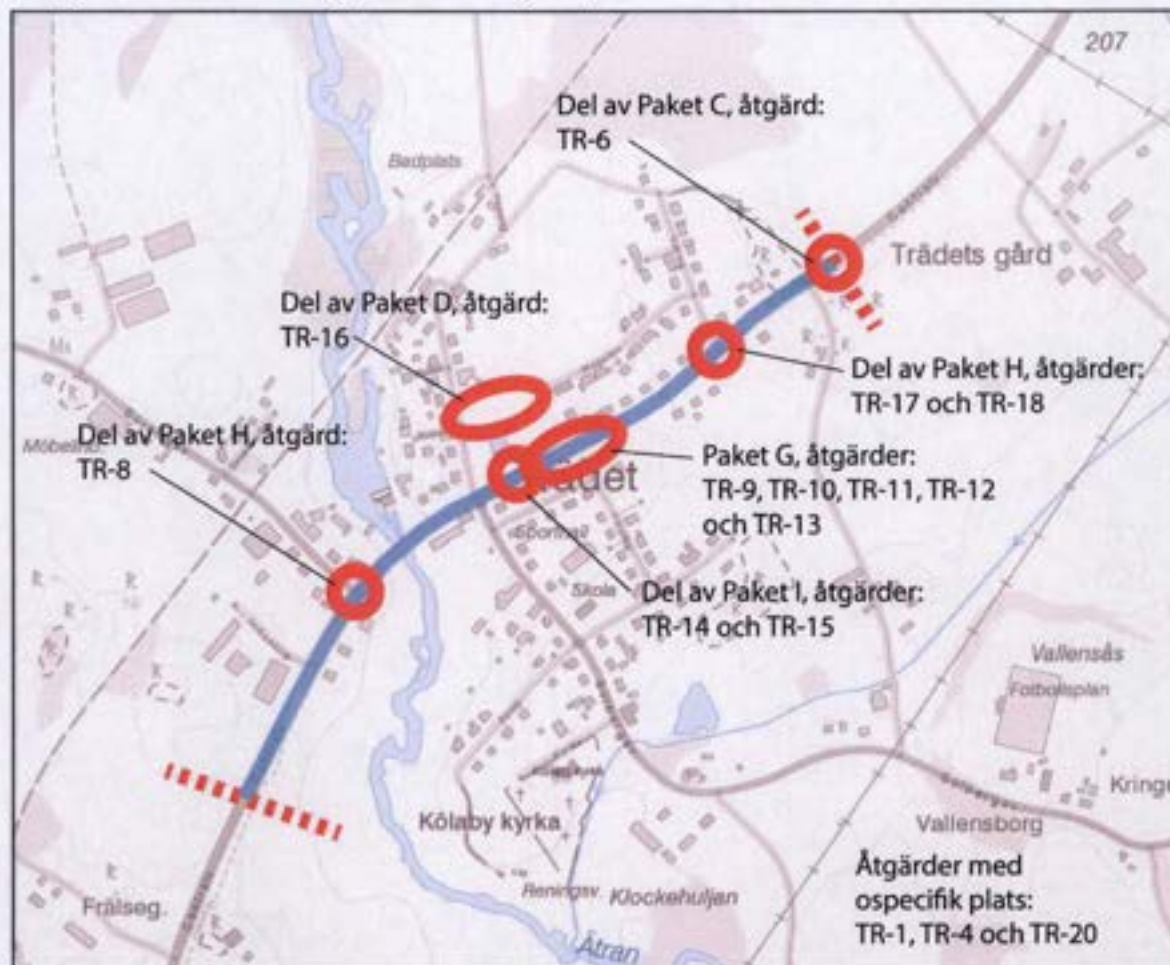
2018-05-29

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

Bilaga 1 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Timmele



Bilaga 2 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Trädet

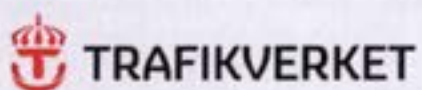


Bilaga 3 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Åsarp



Bilaga 4 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Kinnarp-Slutarp





Postadress: 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17, Göteborg.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.
www.trafikverket.se