

Åtgärdsvalsstudie

Lv 115/Köpmansgatan genom Båstad

Diarienummer: TRV 2015/86201



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Lv 115/Köpmansgatan genom Båstad

Författare: Stefan Berg

Dokumentdatum: 2016-02-01

Ärendenummer: TRV 2015/86201

Version: 1.0

Fastställt av: Tanja Jevtic, Enhetschef Utredning

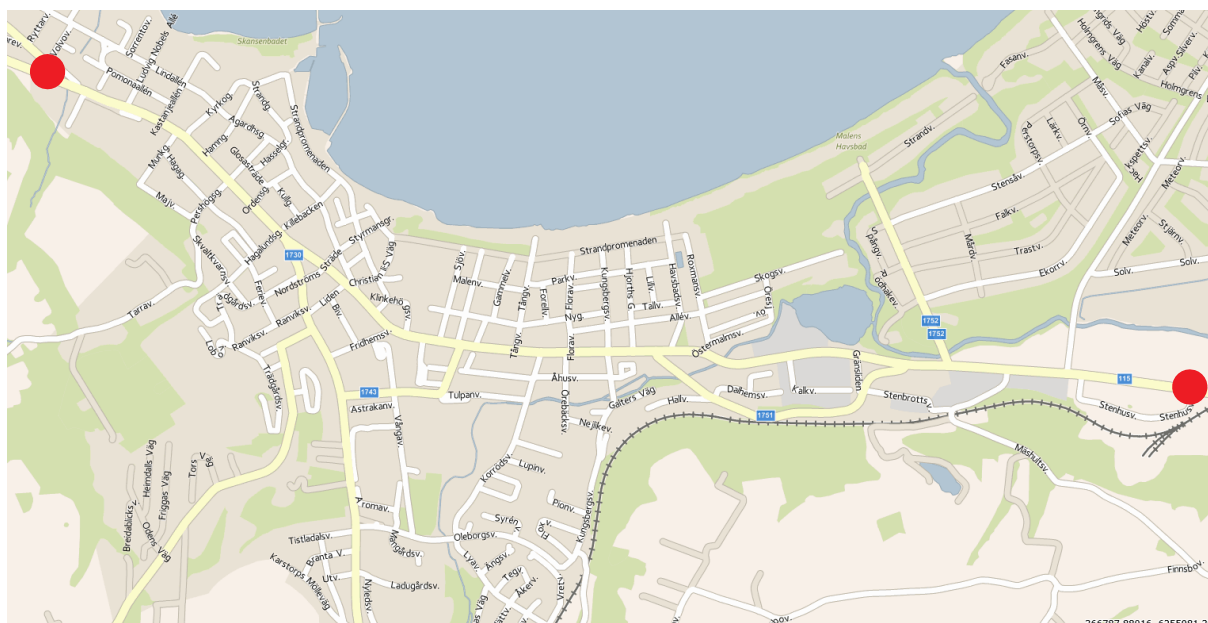
Kontaktperson: Stefan Berg, Trafikverket 010-123 60 49

Trafikverket Region Syd

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



ÅVS Båstad: Avgränsning: mellan de röda punkterna ●

Namn på åtgärdsvalsstudie:

LV 115/Köpmansgatan genom Båstad

Ansvarig för genomförande:

Stefan Berg

Organisation:

Trafikverket Region Syd

Datum - start:

2014-05-05

Datum - avslut:

2016-02-01

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	5
Problembild	5
Avgränsningar.....	5
Organisation och genomförande	6
Aktörer och övriga intressenter.....	6
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	6
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.	7
Trafik.....	7
Hastighet.....	7
Luftkvalitet.....	8
Buller.....	8
Trafiksäkerhet/olyckor.....	8
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.	9
Mål för lösningar	9
Prövade lösningar.....	10
Fördjupningar av delområden.....	16
Delområde cykel.....	16
Delområde tillgänglighet	17
Delområde trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.....	18
Summering kostnader	18
Samlad effektbedömning.....	19
Rekommenderade åtgärder.....	20
Arbetsprocessen.....	23
Bilagor.....	23
Avslut av studie	23

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Åtgärdsvalsstudien syftar till att ta ett helhetsgrepp om hela gaturummet genom Båstad för att ge ett samlat förslag på åtgärder som kan lyfta genomfarten till att bli en attraktiv och säker miljö för alla trafikantgrupper och trafikslag. En del föreslagna åtgärder kan genomföras i relativ närtid medan andra har en längre tidshorisont. Studien ska ge underlag för en prioritering av effektiva lösningar för ökad tillgänglighet genom och över LV 115 genom Båstad. Åtgärderna ska vara möjliga att genomföra inom planperioden 2014 - 2025. Vägens funktion som huvudgata för Båstad samt som statlig länsväg är två viktiga aspekter som belyses.

Lv 115 genom Båstad har undre lång tid haft problem gällande tillgänglighet, trafiksäkerhet samt dålig anpassning i gaturummet

Syftet är att under 2015 utifrån de bästa alternativen forma en övergripande inriktning samt föreslå åtgärder inklusive uppskattning av kostnader, effekter och konsekvenser.

Järnvägsstationen flyttades i slutet av 2015 från Båstads tätort till Hemmeslöv ca 2,5 km nordost om nuvarande järnvägsstation. Det nya stationsläget skapar förutsättningar för utveckling av stationsnära bostäder och i nuläget pågår planläggning för ca 700 nya bostäder i närheten av stationen. I planerna finns även utrymme för service, verksamheter och förskola. Detta förstärker Båstads utdragna struktur med flera knutpunkter och utan något tydligt definierat och avgränsat centrum. De flesta av dessa knutpunkter ligger längs Köpmansgatan likt ett pärlband, medan ett par ligger utanför pärlbandsstrukturen. Under 2015 pågick ett arbete med att ta fram ett inriktningsdokument för Båstads tätorts utveckling där en av de viktigaste aspekterna är att knyta ihop tätorten. En förändring av Köpmansgatan är centralt för att uppnå detta. Målet med inriktningsdokumentet är att Båstad ska vara en hållbar tätort, Båstads tätort ska ha goda förutsättningar för ett aktivt folkliv och Båstad ska vara en attraktiv ort året om.

Problembild

Inga större åtgärder har genomförts på Lv 115 genom Båstad under många år. Orten Båstad har utvecklats och trafiken har ökat i omfattning. Det inkommer med regelbundenhet klagomål kring olika trafiksäkerhetsaspekter t.ex. dålig tillgänglighet för gående och cyklande över och utefter Köpmansgatan. Standarden på befintlig GC bana (där sådan finns) är mycket varierande, det finns endast ett fåtal säkra passager för oskyddade trafikanter över Köpmansgatan. Parkeringssituationen med gatuparkering samt vägens många in- och utfarter skapar tidvis tillgänglighetsproblem för biltrafik. Godsleveranser till handeln utefter vägen har inga eller få bra lossningsplatser. Vägens anpassning i gaturummet är på många sträckor, ur både trafiksäkerhets- och ett gestaltningsperspektiv, dålig.

Avgränsningar

Lv 115 som går rakt igenom Båstad i väst östlig riktning är samtidigt huvudgatan i Båstad. Genom Båstad har den i den östra delen namnet Hallandsvägen genom centrala Båstad Köpmansgatan samt i slutet västerut Italienska vägen. Hela denna sträcka ingår i åtgärdsvalsstudien. Samtidigt går det inte att bortse ifrån att vissa åtgärder som kan genomföras inom Båstads tätort kan ha positiv effekt på de mål som satts upp, därför lyfts även åtgärder fram som direkt eller indirekt påverkar Köpmansgatan.

Organisation och genomförande

Våren 2014 presenterades idén till att genomföra en åtgärdsvalsstudie av genomfarten i Båstad. Ett förslag på upplägg till åtgärdsvalsstudie presenterades den 25 juni 2014 på ett kommunstyrelsemöte i Båstads kommun där Trafikverket och Båstads kommun gemensamt kom överens om att genomföra studien. Den 14 januari 2015 presenterades arbetet ytterligare en gång på Kommunstyrelsen, skälet var att den nya majoriteten efter valet i september 2014 skulle informeras och ge fortsatt klartecken till arbetet, vilket skedde.

Arbetet har i huvudsak bedrivits genom en arbetsgrupp där representanter från Trafikverket och kommunen har deltagit. En bred dialog med andra aktörer har genomförts genom externa workshops där vi bjudit in brett. Projektet har inte haft någon formell styrgrupp utan har avrapporterat löpande internt i Trafikverket och Båstads kommun.

Projektgruppen har bestått av följande personer:

- Stefan Berg, projektledare, Trafikverket
- Krister Wall, bitr projektledare, Trafikverket
- Jan-Fredrik Wahlin, samhällsplanerare, Trafikverket
- Andreas Jansson, trafikingenjör, Båstads kommun
- Kristina Bell, översiktsplanerare, Båstads kommun
- Emma Johansson , planarkitekt, Båstads kommun
- Olof Selldén, översiktsplanerare, Båstads kommun

Aktörer och övriga intressenter

En stor mängd aktörer har bjudits in att delta genom tre olika workshops som genomförts. Samtliga inbjudna/deltagande listas i bilaga 1. ett tiotal aktörer utöver kommunen och Trafikverket har deltagit på samtliga tre workshops som genomförts, övriga har löpande fått information om hur processen framskridit och getts möjlighet att inkomma med synpunkter.

Skolan har deltagit på ett mycket aktivt sätt genom ett parallellt projekt där syftet varit att öka barn & ungas engagemang i samhällsplaneringen. Här har man i det ordinarie skolarbetet under vårterminen 2015 arbetat med att ur ett barnperspektiv identifiera problem samt föreslå lösningar kopplat mot Köpmansgatan. Stort fokus på arbetet blev naturligt trafiksäkerhet trygghet och tillgänglighet. Skolans arbete och förslag på lösningar har sedan integrerat i arbetet med åtgärdsvalsstudien.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

- Åtgärdsförslag Köpmansgatan i Båstad, 20 dec 2007,
- Översiktsplan Båstads kommun ÖPo8
- Cykelstrategi för Båstads kommun, 2015
- Cykelplan Båstads kommun med fokus på barn & ungas rörelsebehov, 2014
- Planera för cykel i småstaden (Båstad som exempelkommun), Region Skåne 2015

[Förstå situationen]

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.Trafik

Trafikmängderna varierar stort under året. Under stora delar av året är trafikmängderna små till måttliga medan det under de absoluta högsommarveckorna, med en topp under "Båstadsveckan" då Swedish Open i tennis spelas, är intensiv trafik genom staden. Det diskuterades tidigt under arbetet hur säsongsvariationerna borde hanteras och processen kom fram till att det inte är rimligt att dimensionera åtgärder som löser det mycket specifika problem som bara uppstår under ett fåtal veckor per år. Båstadsveckan och veckorna däromkring innebär mycket trafik genom Båstad som tidvis försämrar framkomligheten och trafikmiljön kan tidvis upplevas som osäker och stökig men det är något en sommarstad som Båstad får leva med. Trafiksäkerhetsmässigt är det sannolikt relativt säkert eftersom medelhastigheten under dessa veckor är mycket låg.

Trafikmätningar

Trafikmätningar görs löpande på flera platser. Årsdygnstrafik (ÅDT) är ett statistiskt säkerställt mått som visar vilken trafik en viss punkt har utslaget under ett helt år. Detta mått kan i Båstads fall upplevas som trubbigt eftersom trafikflödena varierar kraftigt under året. Inom ramen för detta arbete har särskilda mätningar genomförts 2014 under Båstadsveckorna eftersom underlag saknades för dessa veckor. En enkel analys av enskilda mätserier (under flera år) under vinter, försommar/sensommar samt Båstadsveckorna har därför gjorts. Denna har sammanställts i Tabellen nedan (Tab 1). Siffrorna är bedömningar men visar att trafiken varierar stort under året.

Trafik Plats	Årsdygnstrafik (senaste mätning 2013)	Lågtrafik Vinter	Normaltrafik Försommar/ sensommar	Extremtrafik "Båstadsveckan" (mätning vecka 30 2014)
Infart vid Entré Båstad	6700	Ca 5000	Ca 9000	15 000-20 000
Centrum	7700	Ca 4000	Ca 9000	13 000-16 000
Utfart mot Torekov	4700	<4000	Ca 6000	7 500-10 000

Tab 1: Tabell som visar på ungefärliga trafikmängder utefter Köpmansgatan vid olika tidpunkter.

Hastighet

De hastighetsmätningar som görs samtidigt som trafikmätningarna visar inte på några stora överhastigheter. Under sommarperioden då trafiken är som intensivast är medelhastigheten genom Båstad låg. Så sent som 2012 gjordes en hastighetsöversyn av Båstad så den skyltade hastigheten som idag gäller bedöms som rimlig. Däremot finns det ett flertal korsningspunkter mellan bilister och oskyddade trafikanter som inte är hastighetssäkrade (max 30km/h)

Luftkvalitet

Beräkningar av partiklar och kväveoxider har gjorts med hjälp av beräkningsprogrammet SimAir och vi har räknat med "worst case" det vill säga med en trafik som motsvaras av dagens trafik under Båstadsveckorna. Även då klaras utan problem dagens miljökvalitetsnormer för både partiklar och kväveoxider men man skulle på lång sikt få svårt att uppnå de långsiktiga miljökvalitetsmålen. Vi ser det som osannolikt att Båstad under överskådlig tid får sådana trafikmängder att luftkvalitetsproblem skulle vara begränsande för Köpmansgatan.

Buller

Buller är ett ständigt återkommande problem utmed Köpmansgatan. Bostadsbebyggelse ligger mycket nära vägen och många av husen är gamla och har inte speciellt god bullerdämpande fasader och fönster. De ekvivalenta ljudnivåerna ligger runt 65 dB(A) beroende på avstånd till vägen. Många fastigheter har fått ljuddämpande åtgärder utförda under åren. Åtgärderna har i huvudsak varit fönsteråtgärder.

Specifika bullerdämpande åtgärder föreslås inte i åtgärdsvalsstudien. Däremot är det viktigt att när åtgärder som föreslås i ÅVS:en genomförs måste man tänka på utformning mm så att inte närliggande bostäder får en försämrad ljudmiljö. Vid större åtgärder kan det bli aktuellt att krav ställs på att klara de långsiktiga riktvärdena för buller. Speciellt viktigt är det att undvika utformningar som riskerar att höja maxbullernivåerna.

Trafiksäkerhet/olyckor

En analys av de senaste 15 årens inrapporterade trafikolyckor har gjorts. Statistiken har tagits från STRADA¹ som är Transportstyrelsens informationssystem för olyckor och skador i trafiken. Både Polismyndigheten och Sjukvården rapporterar in olyckor till detta system som är Sveriges officiella databas för trafikolyckor. Under perioden har 129 olyckor inrapporterats, varav en av olyckorna är en dödsolycka. Merparten av olyckorna inträffar under sommartid (juni-augusti). I 54% (69st) av olyckorna är gående och cyklister inblandade. 20 % (26st) av de inrapporterade olyckorna är upphinnandelyckor och kan främst härledas till s.k. kökrockar.

Konflikttabell -trafiksäkerhet

Trafikantkategori/ I konflikt med	Singel	Fotgängare	Cykel	Moped	MC	Personbil
Fotgängare	15 (0, 0, 7, 8)					
Cykel	24 (0, 2, 10, 12)	2 (0, 1, 1)	1 (0, 0, 1, 0)			
Moped	3 (0, 0, 3, 0)	1 (0, 0, 1)	0	2 (0, 0, 0, 2)		
MC	3 (0, 1, 1, 1)	0	0	0		
Personbil	4 (0, 1, 1, 2)	10 (1, 0, 3, 6)	13 (0, 0, 2, 11)	6 (0, 0, 0, 6)	1 (0, 0, 0, 1)	32 (0, 0, 5, 27)
Lastbil		0	0	1 (0, 0, 0, 1)	0	2 (0, 0, 1, 1)

Tab 2: Siffrorna inom parentes visar antalet (Dödsolyckor, Allvarliga olyckor, Måttliga olyckor, Lindriga olyckor enligt STRADAs bedömning för olyckor)

¹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition.

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

I översiktsplan o8 för Båstads kommun berörs Köpmansgatan i flera kapitel, framförallt gällande trafik och kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Östra delen av Köpmansgatan ligger i ett område utpekat av Länsstyrelsen som riksintresse för kulturmiljövård och är även del av Kommunens kulturmiljövårdsprogram och Skåne läns kulturmiljöprogram. Det är av stor vikt att gatans utformning förhåller sig till kringliggande miljö i dessa delar.

Cykelstrategin för Båstads kommun pekar på samhällsvinsterna som genereras av god folkhälsa genom att fler cyklar. I detta fall har cykelstråket Köpmansgatan, som är en livsnerv i kommunen, en central roll att binda samman ett antal målpunkter med varandra. Strategin tar även upp cykelns funktion för ökad social hållbarhet och förbättring av stadsmiljön.

År 2015 fick Båstad ett nytt stationsläge för järnvägstrafik vilket innebär att stationen flyttat ut från de mer centrala delarna – ny placering är ca 4 km ifrån Lyckantorget. Effekterna av flytten kommer att innebära att ett nytt bostadsområde växer fram i Hemmeslöv, att staden får en ny direktförbindelse med buss mellan stationen och centrum, att fler människor kommer att ta cykeln mellan målpunkterna. Sammantaget innebär detta att det är viktigt att Köpmansgatan anpassas till alla trafikslag.

Mål för lösningar

Den första workshopen som genomfördes hade fokus på att ta fram förslag på mål för Köpmansgatan. Dessa har under arbetet förfinats utan att frågå de ursprungliga intentionerna. De slutliga målen formuleras enligt följande:

Köpmansgatan skall kännetecknas av:

- Trafiksäkert och tillgängligt för oskyddade trafikanter
- Attraktivt och tryggt att gå och cykla i Båstad
- Bibehållen framkomlighet för regional trafik på Lv115
- Attraktiva och trygga upplevelsemiljöer
- Tillgänglig centrumhandel för kunder
- Framkomlighet för distributionstrafik

De föreslagna åtgärderna som presenteras senare i rapporten har under processen stämts av mot dessa mål för att försäkra sig om att åtgärderna bidrar till ett eller flera av målen. Åtgärderna som föreslås löser inte alla utmaningar som studien pekar på men de åtgärder som föreslås i närtid tillsammans med framtida effekter av t ex genomfört gestaltningsprogram, parkeringsstrategi mm skulle avsevärt förbättra situationen i Båstad.

[Pröva tänkbara lösningar]

Prövade lösningar

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
1	Delområde cykel			1370-2865 tkr		Summering
1.1	Resurssatt program/handlingsplan för ökad säker cykling i Båstad (fokus Mobility Management)	1-2	Hög	750-1500 tkr/3år	Ja	Räknat på en period på tre år! Bör vara en löpande verksamhet.
1.2	Etablera offentliga cykelpumpar	3	Låg	50-100 tkr	Ja	Viktig symbolhandling som stödjer ökad cykling (räknat med 1-2 st)
1.3	Ta fram en cykelkarta	1	Låg	10-15 tkr	Ja	Viktig symbolhandling som stödjer ökad cykling
1.4	Förbättra säkerheten och möjligheterna för GC vid in-/utfarten OK/Q8	2-3	Hög	250-500 tkr	Ja	
1.5	Ta fram vägvisningsprogram för GC	-	Låg	50-100 tkr	Ja	Stöder ökad cykling, låg kostnad, förutsättning för 1.7. 1.8
1.6	Ta fram ett gemensamt drift- och skötselprogram för GC (Kn och Trafikverk)	-	Låg	10-50 tkr	Ja	Finns idag, säkra att olika väghållare har samma grundprincip samt att vinterväghållningen håller hög nivå
1.7	Förbättrad skyltning/utmärkning av separering gång och cykel och färdriktning.	2	Medel	150-300 tkr	Ja	
1.8	Utreda ett sammanhängande separerat stråk för gång resp. cykel längs med hela Köpmansgatan	-	Hög	100-300 tkr	Ja	Föreslå ett långsiktigt helhetsgrepp på hela gång- och cykelsituationen. Föreslå två steg, närtid och på sikt

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
2	Delområde trafiksäkerhet oskyddade trafikanter/trygghet			3 535- 7 350 tkr		
2.1	Rusta upp tunneln vid Lyckantorget med fokus på barn & ungas behov	3	Hög	2 000-4 000 tkr	Ja	Viss upprustning genomförs under 2015. Förslaget här baseras utifrån en betydligt ökad kvalitetsnivå (belysning, gestaltning, utformning mm) på tunneln som framförallt har uppkommit i dialogen med barn & unga
2.2	Förändra/stäng västra anslutningen för biltrafik från Stenhusvägen	2	Låg	10- 50 tkr	Ja	
2.3	Förbättra passagen för oskyddade trafikanter över Lv115 vid Stenhusvägen	2-3	Medel	25-50 tkr	Ja	Tydligt utpekad från barn & unga, låg kostnad
2.4	Inventera och utred behovet av gångpassager över Köpmansgatan med fokus på barn och ungas behov av tillgänglighet	2-3	Hög	Inventering 10-50 tkr Åtgärder 1 000-2 000 tkr	Ja	Under förutsättning att åtgärder genomförs i nästa steg. steg (vi har räknat på 4 st med spannet 250-500 tkr/ åtgärd)
2.5	Etablera en säker passage av Lv115 vid Rivieravägen/ OK/Q8	2-3	Hög	250 tkr- 500tkr	Ja	
2.6	Utreda möjligheten till förändringar för ökad säkerhet och bättre framkomlighet Ängelholmsvägen/Lv115	2-3	Medel	Utredning: 10-50 tkr Åtgärd: 250-750 tkr	Ja	Under förutsättning att åtgärder genomförs i nästa steg

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
3	Delområde ökad tillgänglighet			2 350- 5 250 tkr		
3.1	Ta fram en parkeringsstrategi	-	Hög	50-150 tkr	Ja	Effekterna av föreslagna åtgärder i en P-strategi bedöms ha hög effekt. Framtida åtgärds kostnader har inte bedömts.
3.2	Utreda hinder och möjligheter för en infarts-/evenemangsparkering öster om Båstad	-	Medel	100-200 tkr	Ja	
3.3	Ta fram ett gestaltungsprogram för Köpmansgatan/Lv 115	-	Hög	100-500 tkr	Ja	Viktig strategisk åtgärd som pekar ut en framtida inriktning för åtgärder. Framtida åtgärds kostnader har inte bedömts.
3.4	Inventera och utred möjligheten att optimera antalet in- och utfarter på Köpmansgatan/Lv115	2-3	Medel	Inventering 10-50 tkr Åtgärder 1 000-2 000 tkr	Ja	Under förutsättning att åtgärder genomförs i nästa steg (vi har räknat på 4 st med spannet 250-500 tkr/ åtgärd)
3.5	Utreda trafiksituationen vid Lyckantorget	2-3	Hög	50-150 tkr	Ja	Inkluderar inte kostnader för åtgärder
3.6	Inventera och utred var behov av förbättringar av korsningspunkter är som störst	2-3	Medel	Inventering 10-50 tkr Åtgärder 1 000-2 000 tkr	Ja	Under förutsättning att åtgärder genomförs i nästa steg. steg (vi har räknat på 4 st med spannet 250-500 tkr/ åtgärd)
3.7	Översyn av skyltning till lokala målpunkter i kommunen från E6 trpl Hjärnarp och Östra Karup	2	Låg	10-50 tkr	Ja	
3.8	Översyn och förbättring av vägvisning till lokala målpunkter i Båstad längs Köpmansgatan	2	Låg	10-50 tkr	Ja	

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs-principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Säsongsskyltning för P-platser	2			Nej	Finns redan idag
	Placera digitala skyltar på E6 norrifrån som varnar för trängsel i Båstad och rekommenderar att åka via Hjärnarp.	3	Låg		Nej	Mycket dyr åtgärd med låg effekt
	Hastighetsöversyn längs Köpmansgatan, Är det rätt hastighet?	-	Låg		Nej	Nyligen genomförd bedöms vara aktuell
	Minska utstickande trappor och dylikt i gatumiljö	2	Medel		Nej	Mycket svårt att genomföra bl a för högt kulturminnesskydd. Hanteras till viss del i åtgärd Gestaltungsprogram
	Kampanj "ta tåget till Båstad" med Öresundståg kanske även SJ	1	Låg		Nej	Bedöms ha liten påverkan på målen
	Införa hyrcykelsystem	1-2	Låg		Nej	Bedöms vara en dyr åtgärd, med relativt låg påverkan på målen. Erfarenhetsmässigt är Båstad för litet för konceptet
	Utveckla och marknadsföra bilpool	1-2	Låg		Nej	Bedöms bidra marginellt till målen
	Införa "hotellskyttel" från evenemangsparkering och tågstation	2-3	Medel		Nej	Arbete med att kollektivtrafikförsörja pågår i annan process
	Information till gäster om möjligheter med koll och GC (besöksnäringen)	1	Låg		Nej	Bedöms bidra marginellt till målen
	Kommuninternt samåkningssystem	1	Låg		Nej	Bedöms bidra marginellt till målen, erfarenhetsmässigt svårt att få det att fungera
	Marknadsför Båstad som cykelstad	1	Låg		Nej	Bör genomföras en hel del åtgärder innan det blir trovärdigt!

	Samordna resor skola/färdtjänst/regiontrafik	1	Låg		Nej	Bidrar marginellt till målen
	Införa effektiv busstrafik till/från ny station	1-3	Hög		Nej	Det pågår arbete kring koll. försörjning av nya tågläget i andra processer
	Förläng framtida Pågatåg till Båstad	3-4	Låg		Nej	Arbetet pågår i andra processer. Under arbetet har beslut tagits om detta. Trafikstart 13/12. Bidrar marginellt till målen i denna ÅVS
	Samordning mellan verksamhetsutövare längs Köpmansgatan beträffande gestaltning, skyltning, blomsterarrangemang, teman etc --> Hitta punkter på Köpmansgatan där man möjliggör för arrangörer och teman att synas.	-	Låg		Nej	Redan idag löpande verksamhet, samverkan sker genom Handelsrådet
	Mini-farthinder, typ räfflad körbana/markeringar i syfte att dämpa hastigheterna.	2-3	Låg		Nej	Bidrar marginellt till målen, redan idag är medelhastigheterna låg
	Systematiskt hävda fastighetsgräns genom att klippa häckar mm som sticker ut i gatumiljö + information till fastighetsägare	2	Låg		Nej	Marginellt problem på Köpmansgatan, en löpande verksamhet
	Flytta bort Statoil från centrum till området vid Entré Båstad	4	Medel		Nej	Kräver långsiktigt arbete. Kan eventuellt behandlas i Centrumplanen, annan process
	Utreda förutsättningarna för samordnad varudistribution offentligt/näringsliv	-	Låg		Nej	Kan vara en bra åtgärd men har marginell måluppfyllelse, enkel utredning kanske kan initieras?
	Utreda förutsättningarna för utkörning av livsmedel till slutkund	-	Låg		Nej	Marginell måluppfyllelse
	Lägga tyst asfalt på Köpmansgatan	3	Låg		Nej	Låg effekt, marginell måluppfyllelse pga idag redan låga hastigheter samt mycket dyr

	Bygg förbifart Båstad	4	Hög		Nej	Orealistisk åtgärd, mycket långt tidsperspektiv
	Införa trängselskatt i Båstad	2	Låg		Nej	Ingen måluppfyllelse, ingen rådighet över beslutet
	Bygg fler laddstolpar för elbilar i Båstad	2-3	Låg		Nej	Ingen måluppfyllelse
	Samordna skoltrafik med kollektivtrafiken	1			Nej	Ingen måluppfyllelse

Fördjupningar av delområden

Nedan förtydligas delområdenas innehåll. En del specifika och extra viktiga åtgärder beskrivs lite djupare för att tydliggöra innehållet och inriktningen i åtgärden.

Delområde cykel

Sammanhängande stråk för gång och cykel utefter hela Köpmansgatan

En tätort av Båstads storlek och med dess begränsade geografiska avstånd till olika viktiga målpunkter borde vara idealiskt för att öka cykel- och gångandelen av det totala trafikarbetet. Det förutsätter väl fungerande cykelstråk och gångvägar som har en hög kvalitet och en hög prioritering för cykel med få stopp och onödiga hinder. Avståndet från väster till öster ligger runt 5 km och borde innebära stor potential för ökat cyklande i tätorten. 5 km innebär att man i princip kan ta sig vart som helst i hela Båstad på maximalt 20 min med cykel om man håller en normal cykelhastighet (ca 15 km/h). En normal pendlingshastighet på cykel ligger idag på 20-25 km/h i prioriterade cykelstråk i andra större tätorter vilket i teorin innebär att kan ta sig genom hela Båstad på cykel på drygt 10 min. En relativt ny utmaning ur ett planeringsperspektiv är elcykeln, den erbjuder helt nya möjligheter till arbetspendling med cykel och vi kan redan se att den övre gränsen för hur långt man kan cykla till arbete flyttas samtidigt som medelhastigheten i cykelsystemet höjs. Viktigt i detta arbete är att ta med sig möjligheten att få en bra medelhastighet (få stopp och hinder), genhet (undvika omvägar), prioritering (gentemot övrig trafik) samt att undvika konflikter med gångtrafik (separera gång- och cykeltrafik). Vi kan utgå från att cykeltrafiken genom tätorten på sikt kommer att öka bland annat till det nya stationsläget. Utformningen längs Köpmansgatan är därför viktig, den måste vara separerad från gångbanan och den måste ge utrymme för cyklister som rör sig i olika hastigheter

På de flesta sträckor inom tätorten får gående dela utrymme med cyklister på kombinerade gång- och cykelvägar. Längs Köpmansgatan, som är Båstads mest trafikerade väg, finns trottoarer som bitvis är smala. Bitvis går även cykeltrafiken på trottoaren och separeras från de gående endast genom ett målat sträck. Det gör att både gångbanan och cykelbanan blir smala, otydliga och ofta upplevs som otrygga. En annan mycket viktig del i ett aktivt cykel-/gångarbete är att stödja ökad cykling och gång med ett aktivt Mobility Management-arbete samt kontinuerlig uppföljning av trafikarbetet på cykel och gång

Mobility Management - åtgärder för att påverka efterfrågan transporter

Att kontinuerligt arbeta med att påverka efterfrågan på transporter för att stödja en utveckling av miljöanpassade och säkra färdmedelsval är ett nödvändigt komplement till fysiska åtgärder. Avsnittet "Kommunikation och service" i Cykelstrategi för Båstads kommun understryker detta.

Erfarenhetsmässigt hanteras dessa åtgärder (steg 1 i fyrstegsprincipen) oftast mest kostnadseffektivt om de genomförs samordnat och med kontinuitet över tid. Rekommenderad åtgärd syftar till att säkerställa ett arbete under minst 3 år både vad gäller erforderliga personresurser för att koordinera arbetet och medel för att genomföra konkreta åtgärder inom information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Som ett första steg i genomförandet behöver en mer detaljerad handlingsplan tas fram. En del av de åtgärder som vi i åtgärdsvalsstudien valt att inte gå vidare med, då de enskilt bedömts ha liten effekt på uppsatta mål, kan mycket väl bli aktuella inom ramen för ett systematiserat MM-arbete då de sker i ett större sammanhang och kan ge synergier tillsammans med andra åtgärder.

Delområde tillgänglighet

Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin ska redovisa parkeringsbehovet i förhållande till tätortens målpunkter, vilka parkeringsplatser som finns, vilka som kan tas bort och vilka som kan utvecklas. Strategin bör även redovisa behovet av gatuparkering längs Köpmansgatan och konsekvenserna om dessa tas bort. Parkeringsstrategin ska förhålla sig både till bilparkeringar och cykelparkeringar.

Eventparkering öster om Båstad

En eventparkering öster om Båstad skulle kunna innebära stora förbättringar under vissa perioder på Köpmansgatan. Vi är medvetna om att frågan inte är ny och att den har diskuterats under en längre tid. Men åtgärden är så pass viktig så att den bör utredas tydligt för att belysa vilka svårigheter och möjligheter som faktiskt finns.

Gestaltningssprogram

Gestaltningssprogrammet ska innehålla sektioner av gatan som visar de funktioner som måste inrymmas i gaturummet. Utrymme ska finnas för gående, cyklister samt biltrafik. Programmet ska även redogöra för hur separering av de olika trafikslagen ska ske. Utformningen av gaturummet ska följa principer som kan följa med genom hela tätorten, dessa ska fastställas i gestaltningssprogrammet. En annan viktig fråga att behandla i programmet är hur gaturummet samspelar med tätortens torg och hur mötet mellan gaturum och torg kan utformas. Programmet skall fungera som en övergripande inriktning om framtida beslut kring gaturummet och hur man skall förhålla sig till det. Viktigt att de två viktigaste parterna kommunen och Trafikverket hittar ett långsiktigt gemensamt förhållningssätt för Köpmansgatans framtida utveckling.

Fortsatt utveckling på och runt Lyckantorget

Gång- och cykelstråket som kopplar ihop Båstads norra delar och Strandängsskolan med Lyckantorget, Akademi Båstad och Båstads södra delar, det s.k. Pilabäcksstråket upplevs idag som en otrygg plats, framförallt under vinterhalvåret. Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör göras på platsen utifrån barn och ungdomars behov. Ett tydligt åtgärdsförslag som tagits fram är att anlägga en ny trappa mellan Köpmansgatan och bron vid angränsande fastighet. Åtgärder bör samordnas med angränsande fastighetsägare och i samråd med barn och ungdomar på Strandängsskolan.

In- och utfarter/korsningspunkter

Längs den studerade vägsträckan finns många in- och utfarter. Genom studien har det framkommit att det finns behov av att inventera och utreda om det går att optimera antal in- och utfarter. Det finns även behov av att förbättra utformningen på vissa korsningspunkter där det i dagsläget råder framkomlighetsproblem främst under sommartid. Skillnaden mellan åtgärd 3.4 och 3.6 den ena fokuserar på behovet av antal anslutningar medan den andra fokuserar på utformningen på de korsningspunkter som är mest belastade. Detta arbete görs i praktiken samtidigt eftersom det är två aspekter av ett samlat problem.

Delområde trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Behovet av säkra gångpassager (speciellt ur ett barn- och ungdomsperspektiv)

Under 2010 tog Trafikverket i samråd med Båstads kommun bort ett antal övergångsställen längs Köpmansgatan. Åtgärden var en effekt av den s.k. zebralagen som infördes 1998 och som förtydligade de gåendes företräde vid övergångsställen. Det finns behov av att utreda om de övergångsställen/passager som finns idag längs Köpmansgatan ligger på rätt plats och har god säkerhet. I utredningen bör Båstads kommuns cykelplan användas där en enkätundersökning har gjorts med alla barn och ungdomar mellan 6-15 år där man tagit fram frekvent använda stråk, främst deras skolvägar.

Summering kostnader

De uppskattade kostnaderna som vi använt oss av när det gäller fortsatta utredningar och analyser är bedömda utifrån erfarenhet av liknande arbete. Kostnaderna för de föreslagna fysiska åtgärderna har uppskattats av Trafikverkets kalkylfunktion utifrån tidigare genomförda projekt. I detta skede finns det dock osäkerheter kring tekniska förutsättningar, detaljutformning mm som kan påverka den slutliga kostnaden.

Delområden	Ingående åtgärder	Kostnadsbedömning	Kommentar
Cykel	1.1-1.8	1370-2865 tkr	
Trafiksäkerhet oskyddade trafikanter/trygghet	2.1-2.6	3 555- 7 450 tkr	
Ökad tillgänglighet	3.1-3.9	2 340- 5 200 tkr	
Totalt		7 265- 15 515 tkr	

Samlad effektbedömning

Effektbedömningen har gjorts per delområde och inte per åtgärd

Delområde	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk målanalys	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).		Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Cykel	+Minskade olyckor +Positiva hälsoeffekter (överflyttning från bil) +Minskad restid för cyklister	+ Gående och cyklister	+ Trafiksäkerhet + Klimat, emissioner, buller + Tillgänglighet cykeltrafik +/- Tillgänglighet biltrafik	Ja	
Tillgänglighet	+Restid (vissa lokala målpunkter kan få något försämrad restid) +Trafiksäkerhet	+ Genomfartstrafik (bil, kollektivtrafik) - Någon försämring för viss lokal trafik	+ Tillgänglighet biltrafik + Trafiksäkerhet +/- Klimat, emissioner, buller	Ja	
Trafiksäkerhet oskyddade trafikanter	+ Trafiksäkerhet + Trygghet - Viss försämrad framkomlighet för biltrafik	- Genomfartstrafik (bil, kollektivtrafik) +Oskyddade trafikanter (speciellt barn & unga)	+Tillgänglighet oskyddade trafikanter - Tillgänglighet biltrafik + Trafiksäkerhet	Ja	

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Rekommenderade åtgärder

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar att följande åtgärder ligger till grund för en överenskommelse där Trafikverket och Båstads kommun kommer överens om ansvar, finansiering och kostnadsfördelning där samfinansiering föreslås.

Nr	Inriktning och rekommenderade åtgärd	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
1.1	Resurssatt program/handlingsplan för ökad säker cykling i Båstad (fokus Mobility Management)	1-2	Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2017-	Kn	Kommunal	
1.2	Etablera offentliga cykelpumpar	2	Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2016	Kn	Kommunal	
1.3	Ta fram en cykelkarta	1	Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2016	Kn	Kommunal	
1.4	Förbättra säkerheten och möjligheterna för GC vid in-/utfarten OK/Q8	2-3	Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2,, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2018	Trv	Trafikverket	
1.5	Ta fram vägvisningsprogram för GC	-	Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2017	Kn	Kommunal	
1.6	Ta fram ett gemensamt drift- och skötselprogram för GC (Kn och Trafikverk)	-	Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2016	Kn/Trv Huvudansvar Kn	--	
1.7	Förbättrad skyltning/utmärkning av	2	Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande	2016	Kn/Trv Huvudansvar Kn	Kommunal	

	separering gång och cykel och färdriktning.		medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)				
1.8	Utreda ett sammanhängande separerat stråk för gång resp. cykel längs med hela Köpmansgatan	-	Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2018	Kn/Trv Huvudansvar: Trv	Kommunal/ Trafikverket	Åtgärder 2017-2020
2.1	Rusta upp tunneln vid Lyckantorget med fokus på barn & ungas behov		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2018	Trv/kn Huvudansvar Kn	Kommunal	
2.2	Stäng västra anslutningen för biltrafik från Stenhusvägen		Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2., 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2018	Trv	Trafikverket	
2.3	Förbättra passagen för oskyddade trafikanter över Lv115 vid Stenhusvägen		Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2., 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2018	Trv	Trafikverket	
2.4	Utred behovet av gångpassager över Köpmansgatan med fokus på barn och ungas behov av tillgänglighet		Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2., 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2016	Trv	Trafikverket	Åtgärder 2016-2017, åtgärder finansieras av RTI
2.5	Etablera en säker passage av Lv115 vid Rivieravägen/ OK/Q8		Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2., 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2018	Trv	Trafikverket	
2.6	Utreda möjligheten till förändringar för ökad säkerhet och bättre framkomlighet Ängelholmsvägen/Lv115		Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2., 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2016	Trv	Trafikverket	Åtgärd 2016, åtgärder finansieras av RTI
3.1	Ta fram en parkeringsstrategi		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande	2016	Kn	Kommunal	

			medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)				
3.2	Utreda hinder och möjligheter för en infarts-/evenemangsparkering öster om Båstad		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2017	Kn	kommunal	
3.3	Ta fram ett gestaltungsprogram för Köpmansgatan/Lv 115		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2016	Kn/Trv Huvudansvar Trv	Kommunal/ Trafikverket	
3.4	Inventera och utred möjligheten att optimera antalet in- och utfarter på Köpmansgatan/Lv115		Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2., 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2016	Kn/Trv Huvudansvar Trv	Trafikverket	Åtgärder finansieras av RTI
3.5	Utreda trafiksituationen vid Lyckantorget.		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2017	Kn/Trv Huvudansvar Kn	Kommunal	
3.6	Inventera och utred var behov av förbättringar av korsningspunkter är som störst		Konkretiserad utredning av åtgärd 1.4,2.2., 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.4 och 3.6 genomförs och hanteras som ett gemensamt paket	2016	Trv	Trafikverket	Åtgärder finansieras av RTI
3.7	Översyn av skyltning till lokala målpunkter i kommunen från E6 trpl Hjärnarp och Östra Karup		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2016	Trv	Trafikverket	
3.8	Översyn och förbättring av vägvisning till lokala målpunkter i Båstad längs Köpmansgatan		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2016	Kn	Kommunal/ Trafikverket	
3.9	Översyn och uppskyltning av uppställningsplats för tunga släp utanför Båstad		Åtgärdens genomförande förtydligas i kommande medfinansieringsavtal (tid, kostnad och innehåll)	2016	Trv	Trafikverket	

Arbetsprocessen

Projektgruppen har genomfört det löpande arbetet under processen. Det har totalt genomförts tre workshops med ett brett deltagande med representanter från Båstads näringsliv, handel, fastighetsägare, villaförening m fl. Alla inbjudna har löpande fått dokumentation och har getts möjlighet till inspel löpande under processen. Bilaga 1 visar på deltagande samt alla inbjudna. Arbetet har löpande förankrats i kommunstyrelsen samt internt Trafikverket. Vid bearbetningen av de slutliga åtgärdsförslagen har en bredare grupp använts med representanter från fler sakområden inom kommunen och Trafikverket.

Parallellt med denna åtgärdsvalsstudie har Strandängsskolans årskurs 5, 6 och 8 i Båstad fått möjlighet att arbeta med Köpmansgatan i deras ordinarie undervisning. Skolprojektet fortlöpte under höstterminen 2014 och avslutades med en utställning och redovisning där bland annat Trafikverkets regionchef och politiker och tjänstemän från Båstads kommun deltog. Skolelevernas arbete, synpunkter och idéer har jobbats in i denna åtgärdsvalsstudie.

Bilagor

Bilaga 1: Sändlista deltagare i workshops samt alla inbjudna

Avslut av studie

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

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

Bilaga 1: Åtgärdsvalsstudie Båstad- 2014/2015

Lista på anmälda samt deltagande i Åtgärdsvalsstudie Båstad Lv115/Köpmansgatan 2014/2015

Namn	Organisation	e-post	Deltog i WS1	Deltog i WS 2	Deltog i WS3
Jan-Fredrik Wahlin	Trafikverket	Jan-fredrik.wahlin@trafikverket.se	X	X	X
Magnus Sjeldrup	Båstads kommun	Magnus.sjeldrup@bastad.se	X		X
Ingemar Lundström	Båstads kommun	Ingemar.lundstrom@bastad.se	X	X	
Lisa Rönnberg	Båstads kommun	Lisa.ronnberg@bastad.se	X		
Roger Larsson	Båstads kommun	Roger.larsson@bastad.se	X	X	X
Suzanne Stjernström	Trafikverket	Suzanne.stjernstrom@trafikverket.se	X		
Marinda Jönsson-Norin	Trafikverket	Marinda.jonsson-norin@trafikverket.se	X		
Jan Nordstrand	Trafikverket	Jan.nordstrand@trafikverket.se	X		
Mikael Fridolf	ICA Nära Gamlegården	Mikael.fridolf@nara.ica.se	X		
Britt Carlsson-Green	Region Skåne/HM Skåne	Britt.carlsson-green@hmskane.se	X		
Charlie Drab	Hallandstrafiken	Charlie.drab@hlt.se	X		
Marcus Liffner	Handelsrådet/ICA Supermarket	Marcus.liffner@supermarket.ica.se	X		
Karin Bengtsson	Båstads Turism	Karin.bengtsson@bastad.com	X		X
Christer Cronholm	Cronholm kommersiella AB	Christer.cronholm@acronholm.se	X	X	X
Peter Nidelius	Industrigruppen	Peter.nidelius@nnp.se	X	X	X
Viktoria Nidelius	Industrigruppen	Viktoria.nidelius@nnp.se	X	X	X
Gunnar Ericsson	Malenbo villaförening	Gunnar.e@c4energi.se	X		X
Jan Englund	Malenbo villaförening	J.englund@telia.com	X	X	X
Bo Bengtsson	Sverigetaxi Båstad	bo@taxiengelholm.se	X	X	X
Stefan Mårtensson	Entré Båstad	sm@handelfastigheter.se	X	X	X
Ronny Lenander	Statoil	Ronny.lenander@statoilfuelretail.com	X		x
Birgitte Dahlin	Båstads kommun	Birgitte.dahlin@bastad.se			
Per Selldén	Båstads kommun	Per.sellden@bastad.se			
Axel Johansson	Polismyndigheten Båstad				
Magnus Gunnarsson	Sveriges Åkeriföretag, Region Syd	Magnus.gunnarsson@akeri.se			
Lars Runesson	Sveriges Åkeriföretag, Region Halland	Lars.runesson@akeri.se			
Ingela Valeur	Länsstyrelsen Skåne	Ingela.valeur@lansstyrelsen.se			
Björn Erlandsson	Skånetrafiken	Bjorn.erlandsson@skanetrafiken.se			
Lena Göransson	Handelsrådet	lenagoranson@bjarenet.com		X	X
Ingrid Edgarsdotter	Kommunala handelsrådet	Bjko03612@bjarenet.com			
Anders Halldin	Riviera byalag	Anders.halldin@telia.com			
Christer Hult	PR Event i Göteborg AB	Christer.hult@swedishopen.org			
Bo Nilsson	Norrviden Event	bo@norrvikenevent.se			
Lars Henningsson	Hotell Skansen	Lars.henningsson@scandinavianresort.se			
Anna Jansson-Thulin	Länsstyrelsen	Anna.jansson.thulin@lansstyrelsen.se			
Stefan Johansson	Trafikverket	Stefan.n.johansson@trafikverket.se			X
Moa Larsson	Båstads kommun	Moa.larsson@bastad.se	X	X	
Fredrik Brytmark	Sverigetaxi Båstad			X	
Gert-Håkan Ericsson	Föreningen gamla Båstad	ghe@bjarenet.com			
Övriga deltagande					
Stefan Berg	Trafikverket	Stefan.berg@trafikverket.se	X	X	X
Krister Wall	Trafikverket	Krister.wall@trafikverket.se	X	X	X
Andreas Jansson	Båstads kommun	Andreas.jansson@bastad.se	X	X	X
Kristina Bell	Båstads kommun	Kristina.bell@bastad.se	X	X	
Anneli Nilsson	Trafikverket	Anneli.nilsson@trafikverket.se	X		
Olof Selldén	Båstads kommun	Olof.sellden@bastad.se			X
Emma Johansson	Båstads kommun	Emma.johansson1@bastad.se			X



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Syd Besöksadress: Björkhemsvägen 13, 291 54 Kristianstad
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se