



TRAFIKUTREDNING ANSTALT HÖRLE VÄRNAMO KOMMUN, JÖNKÖPINGS LÄN

2025-01-10

Trafikutredning anstalt Hörle, Värnamo kommun, Jönköpings län

KUND

Värnamo kommun
331 83 Värnamo

KONSULT

WSP Sverige AB
Box 2131
550 02 Jönköping
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
<http://www.wsp.com>

KONTAKTPERSONER

Conny Eskilson, Värnamo kommun
Reino Erixon och Pär Larsson, WSP Sverige AB

UPPDRAGSNAMN

Trafikutredning anstalt Hörle, Värnamo
kommun, Jönköpings län

UPPDRAGSNUMMER

10348146

FÖRFATTARE

Reino Erixon och Pär Larsson

DATUM

2025-01-10

ÄNDRINGSDATUM

GRANSKAD AV

Pär Larsson

GODKÄND AV

Pär Larsson

INNEHÅLL

1	BAKGRUND	4
2	UPPDRAGET	6
3	SYFTE	6
4	UTBYGGNADSOMRÅDE	6
5	TRAFIK	7
5.1	NUVARANDE TRAFIKFLÖDEN	7
5.2	ALTERNATIVA ANSLUTNINGSVÄGAR	8
5.3	FÖRVÄNTAD ÖKNING AV TRAFIKFLÖDENA MED ANLEDNING AV ETABLERING AV NY ANSTALT	14
5.4	VAL AV KORSNINGSTYP ENLIGT VGU	14
5.5	EVENTUELL FRAMTIDA UTBYGGNAD AV KRIMINALVÅRDSANSTALTEN	17
5.6	TÄNKBARA ÅTGÄRDER	17
5.6.1	Väntficka	17
5.6.2	Vänstersvängfält	18
5.6.3	Fattigmanslösning	18
5.6.4	Högersvängfält	19
5.6.5	Väntficka för högeravsvängande och vänstersvängfält	19
5.6.6	Vänster- och högersvängfält med passagemöjlighet för oskyddade trafikanter samt busshållplatser	19
5.6.7	Vänstersvängfält med passagemöjlighet för oskyddade trafikanter samt busshållplatser	20
5.6.8	Trafik till planområdet via väg 151 vid Rydet och vidare längs med enskild väg	21
5.6.9	Trafik till planområdet via befintlig planskild korsningen och vidare längs med den enskilda vägen.	22
6	FÖRSLAG TILL STRÄCKNING FÖR ANSLUTNINGSVÄG OCH GC-VÄG	22
7	REKOMMENDATION, FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE	23

Bilaga 1: Planritning, 101T0201, skala 1:2000

Bilaga 2: Planritning, 101T0202, skala 1:500

1 BAKGRUND

Syftet med uppdraget är att ta fram en trafikutredning för att studera vilka konsekvenser för trafiken som kan förväntas med anledning av Värnamo kommuns planering gällande etablering av en ny kriminalvårdsanstalt strax söder om Hörle.



Bild 1. Översiktsbild över Hörle.



Bild 2. Översiktsbild över aktuellt etableringsområde.



Bild 3. Befintlig plankorsning mellan järnvägen och väg mot Ages Hörle AB är försedd med järnvägsbommar.

Högsta tillåtna hastighet på väg 846 förbi Hörle är 80 km/h.

2 UPPDRAGET

WSP i Jönköping har på uppdrag av Värnamo kommun erhållit uppdraget att ta fram en trafikutredning med anledning av kriminalvårdens planering gällande etablering av en ny kriminalvårdsanstalt strax söder om Hörle inom Värnamo kommun.

Trafikutredningen skall studera vilken trafikökning som kan förväntas med anledning av att man planerar att bygga ut en ny kriminalvårdsanstalt och risken för att det uppstår köer på väg 846 i samband med att järnvägsbommarna är nedfällda vid passage av tåg.

Aktuell järnvägssträcka (Nässjö/Jönköping-Värnamo-Halmstad) trafikeras av såväl persontåg (Krösatåget) som av godståg.

I trafikutredningen ingår även att studera alternativa anslutningsvägar till anstalten och att föreslå åtgärder för vald anslutningsväg.

3 SYFTE

Trafikutredningen skall utgöra underlag för val av anslutningsväg till den nya kriminalvårdsanstalten och studera om befintlig korsning väg 846/väg mot Ages Hörle AB kan nyttjas.

4 UTBYGGNADSBOMRÅDE

Aktuellt utbyggnadsområde framgår av bild 4 nedan.

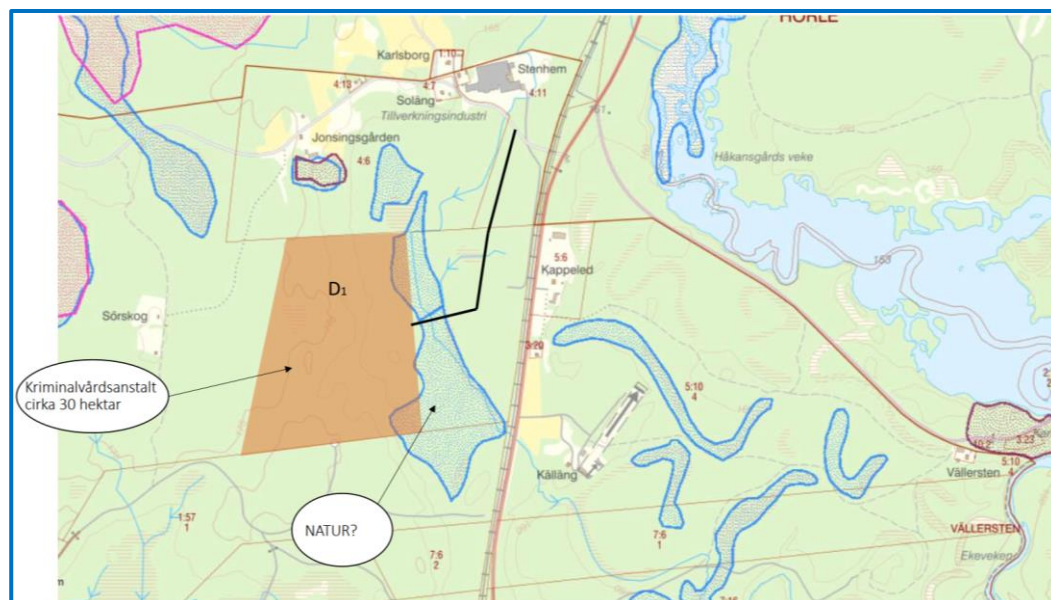


Bild 4. Förslag till placering av den nya kriminalvårdsanstalten.

Värnamo kommun avser att studera möjligheten till att erhålla tågstopp i Hörle. Detta skulle underlätta för personalen att angöra arbetsplatsen med kollektivtrafik och det skulle även göra det lättare med kompetensförsörjningen med personal till kriminalvårdsanstalten.

Det planeras även för att anlägga en ny cykelväg mellan Värnamo och Hörle och den nya kriminalvårdsanstalten. Enligt nuvarande planering kommer GC-vägen vara utbyggd i samband med att kriminalvårdsanstalten öppnas (år 2029).

Inom Trafikverket pågår planering för att elektrificera aktuell järnvägssträcka förbi Hörle och även planeras för att höja den högsta tillåtna hastigheten på spåret till 160 km/h.

Några åtgärder gällande den befintliga plankorsningen är i nuläget inte aktuellt att genomföra från Trafikverkets sida.

5 TRAFIK

5.1 NUVARANDE TRAFIKFLÖDEN

Årsmedeldygnstrafiken (Ådt) för väg 846 förbi området är 1390 fordon/dygn, varav cirka 19 % utgörs av tung trafik (mätår 2018).

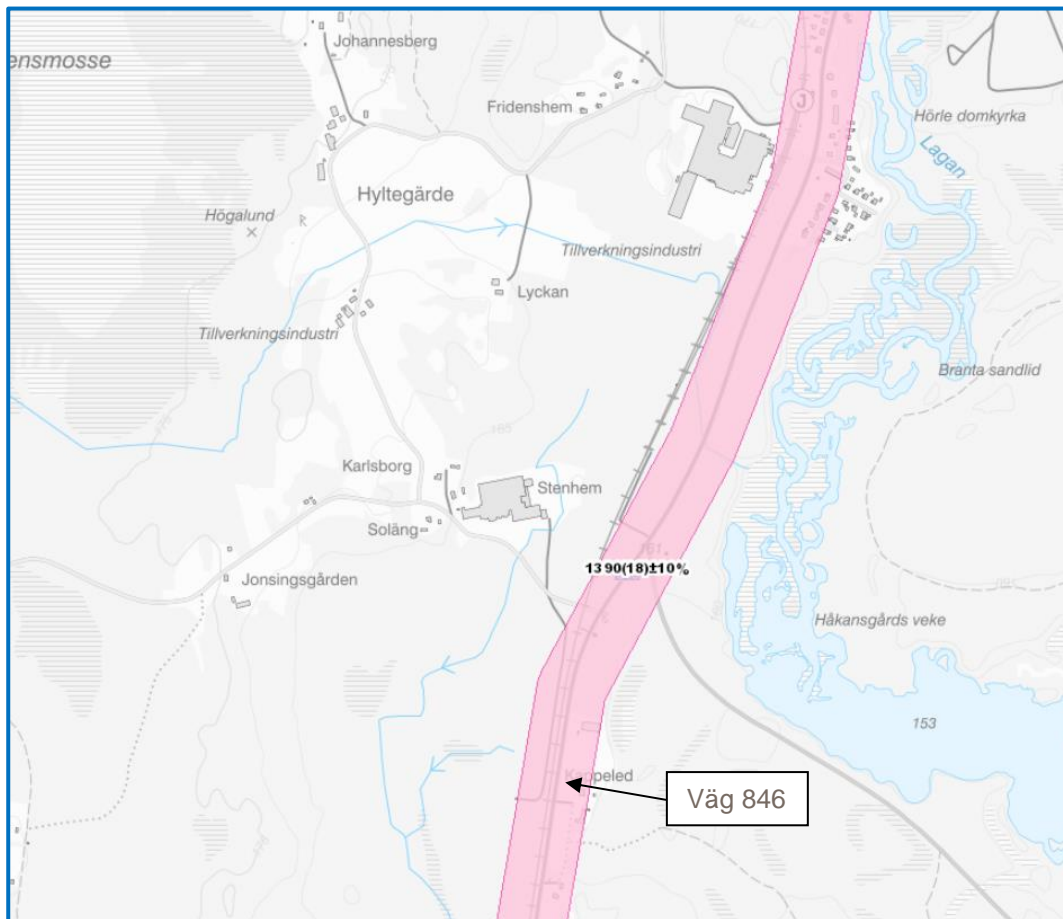


Bild 5. Årsmedeldygnstrafiken (Ådt) på väg 846 i anslutning till Hörle. Inom parentes anges mätår och ± anger osäkerheten.

Enligt Trafikverkets riktlinjer för framtagande av trafikprognoser i samband med trafikutredningar uppgår trafikuppräkningsstalen för personbilar respektive lastbilar inom Jönköpings län mellan år 2017 - 2040 till 1,29 (1,1 % per år) respektive till 1,43 (1,6 % per år).

Detta innebär att trafiken på väg 846 år 2023 beräknas uppgå till ca 1475 fordon/dygn (Ådt) respektive 2036 fordon/dygn år 2050 (ca 20 år efter öppningsåret för anstalten).

Med antagandet att området kommer att vara utbyggt år 2029 skulle trafiken på väg 846 då uppgå till ca 1565 fordon/dygn (Ådt).

Trafiken till Ages Hörle AB uppgår i nuläget till ca 150 personbilar och 25 lastbilar per dag, dvs ca 350 fordon tur och retur/dag.

Trafiken till området har bedömts komma till ca 70 % från söder och 30 % från norr.



Bild 6. Trafiken till området bedöms komma till ca 70 % från söder och ca 30 % från norr.

5.2 ALTERNATIVA ANSLUTNINGSVÄGAR

Aktuellt planområde kan förutom via plankorsning vid väg 846 med järnvägen även nå via två enskilda vägar.

Angöring av planområdet från väg 151 vid Rydet

Möjlighet finns att nå planområdet från väg 151 vid Rydet. Sträckningen passerar bland annat Trädan och Hylteryd och innebär en vägsträcka av ca 3,4 km. Se även bild 7 - 11 nedan.

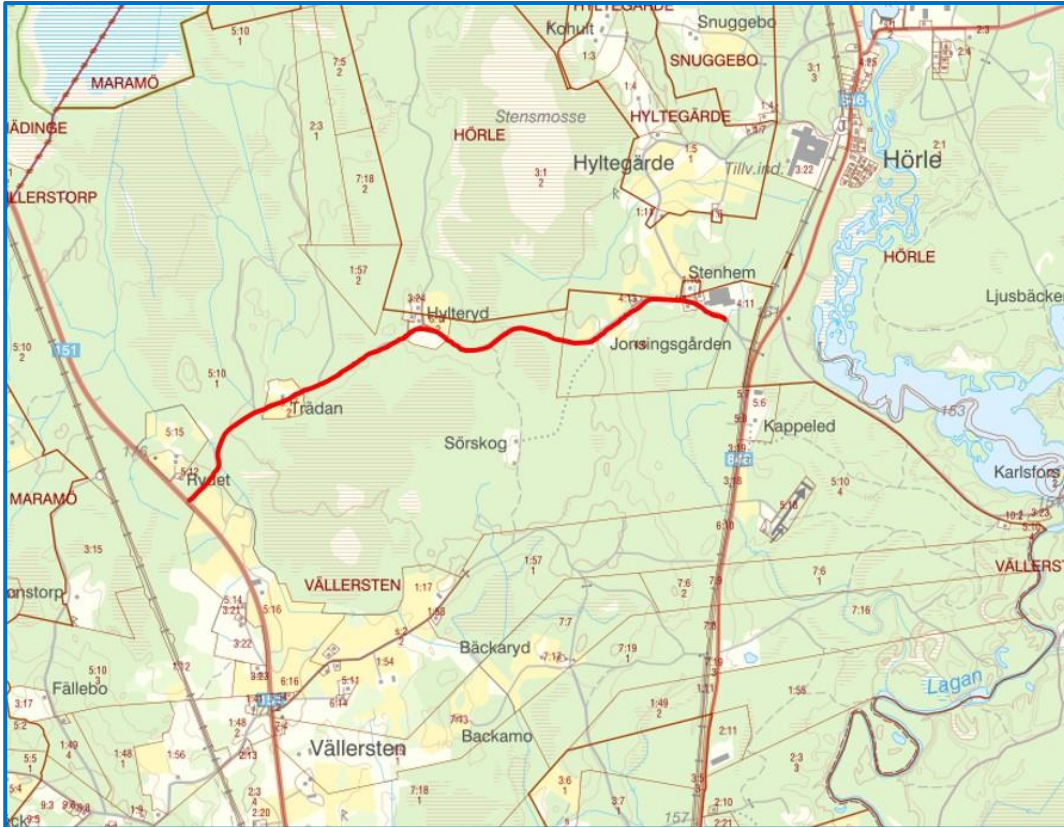


Bild 7. Trafik till planområdet från väg 151 via befintlig enskild väg vid Rydet, med Lantmäteriets karta som bakgrundskarta.

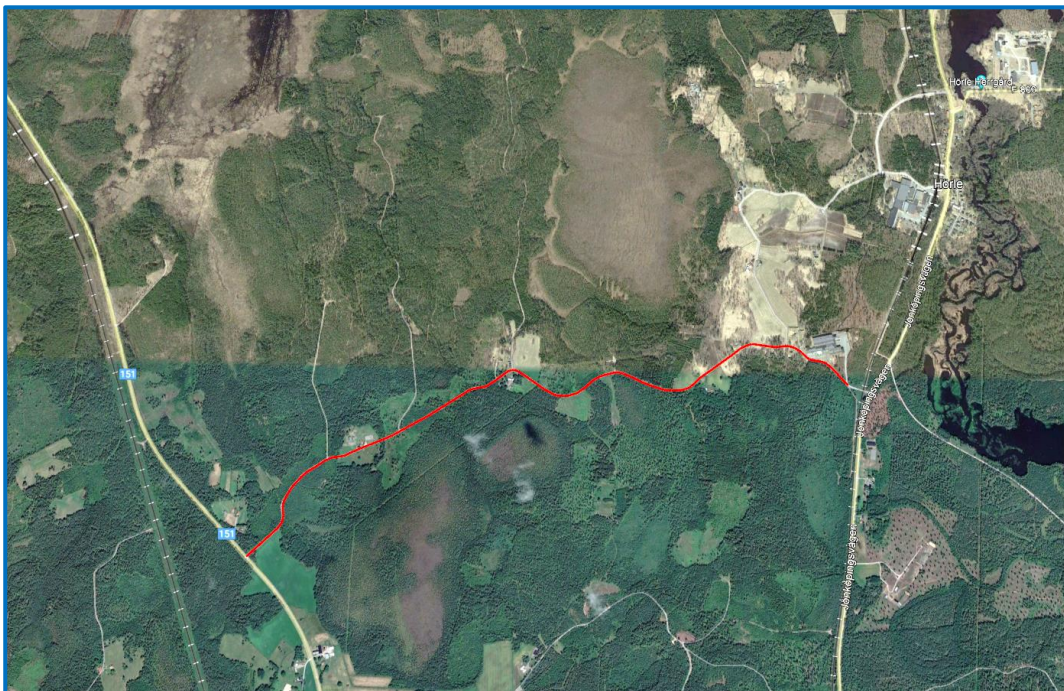


Bild 8. Trafik till planområdet från väg 151 via befintlig enskild väg vid Rydet, med ortofoto som bakgrundskarta.



Bild 9. Befintlig enskild väg i anslutning till väg 151.



Bild 10. Den enskilda vägen utgörs av en smal grusväg.



Bild 11. Vid Hylteryd passerar vägen mellan ladugården och bostadshuset.

Angöring av planområdet från väg 842 via befintlig planskild korsning norr om Hörle

Möjlighet finns även att nå planområdet via den befintliga planskilda korsningen norr om Hörle.

Först kan man på en sträcka av ca 0,7 km nyttja den befintliga enskilda vägen (asfalterad) fram till korsningen till Hörle Wire AB, för att sedan åka vidare längs den befintliga enskilda vägen på en sträcka av ca 2 km (grusväg), som bland annat passerar Hyltegårde, vilket ger en sammanlagd väglängd av ca 2,7 km. I förhållande till att köra via den befintliga plankorsningen medför detta en ökad körsträcka av ca 1 km. Se även bild 12 - 16 nedan.



Bild 12. Trafik till planområdet från väg 842 via befintlig planskild korsning norr om Hörle Wire AB och vidare längs den enskilda vägen förbi Hyltegårde, med Lantmäteriets karta som bakgrundskarta.



Bild 13. Trafik till planområdet från väg 842 via befintlig planskild korsning norr om Hörle Wire AB och vidare längs den enskilda vägen förbi Hyltegårde, med ortofoto som bakgrundskarta.



Bild 14. Befintlig enskild väg norr om Hörle Wire AB som korsar järnvägen planskilt.



Bild 15. Befintlig enskild väg efter korsningen med anslutande väg till Hörle Wire AB.



Bild 16. Befintlig enskild väg vid Hyltegårde.

5.3 FÖRVÄNTAD ÖKNING AV TRAFIKFLÖDENA MED ANLEDNING AV ETABLERING AV NY ANSTALT

Antal personer som beräknas jobba inom kriminalvårdsanstalten bedöms vara ca 200 personer när anstalten är fullt utbyggd enligt etapp 1. I huvudsak kommer dessa att komma till anstalten under dagtid. Företrädesvis kommer anläggningen att angöras med personbilar, dock kommer även enstaka lastbilar t.ex. i form av mattransporter att angöra anstalten.

Förväntad tillkommande trafik med anledning av utbyggnad av kriminalvårdsanstalten skulle alltså uppgå till ca 400 fordon/dygn (Ådt).

När kriminalvårdsanläggningen är fullt utbyggd (etapp1 och 2) beräknas den framtida trafiken på väg 846 uppgå till ca 1965 fordon/dygn (Ådt) och på anslutande väg till ca 750 fordon/dygn (Ådt).

En del av den förväntade trafikökningen kan komma att minska något med hänsyn till att en del av personalen förväntas samåka, åka kollektivt eller cykla (framför allt under sommarperioden).

Genom analys av andra objekt inom Värnamo kommun och resvaneundersökningar bedöms att antalet oskyddade trafikanter som kommer att passera järnvägs korsningen kommer att uppgå till ca 60 stycken/dygn när kriminalvårdsanläggningen är fullt utbyggd.

Detta minskar antalet bilar som trafikerar korsningen.

5.4 VAL AV KORSNINGSTYP ENLIGT VGU

Av bild 17 framgår det vilken typ av korsning som bör väljas enligt VGU (Vägars och gators utformning) beroende av hur mycket inkommande trafik som kommer in i korsningen och vilken högsta tillåtna hastighet är i korsningen. Högsta tillåtna hastighet på väg 846 är 80 km/h.

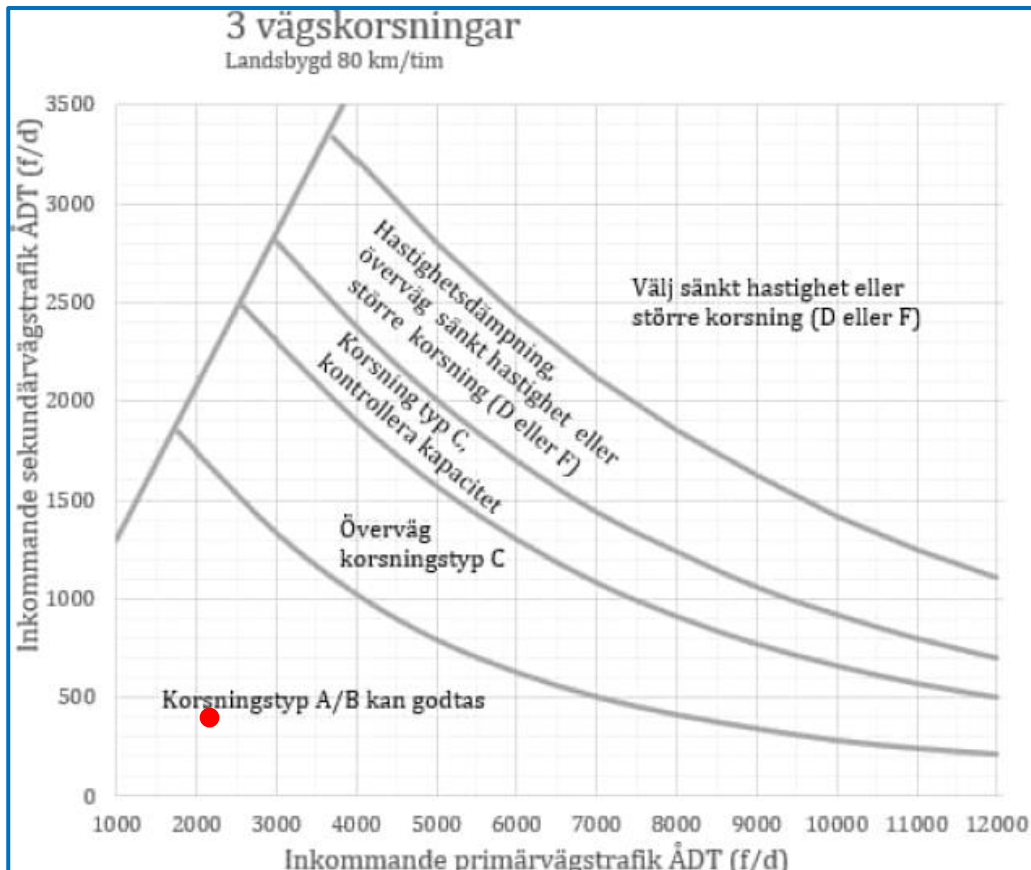


Bild 17. Diagram från VGU 2022 Råd, figur 5.8. 3-vägs korsningar på tvåfältsvägar 80 km/h.

Av bild 17 (röd prick) framgår det att man vid **80 km/h** och med förväntade trafikflöden år 2050 hamnar på att korsningstyp A/B kan godtas.

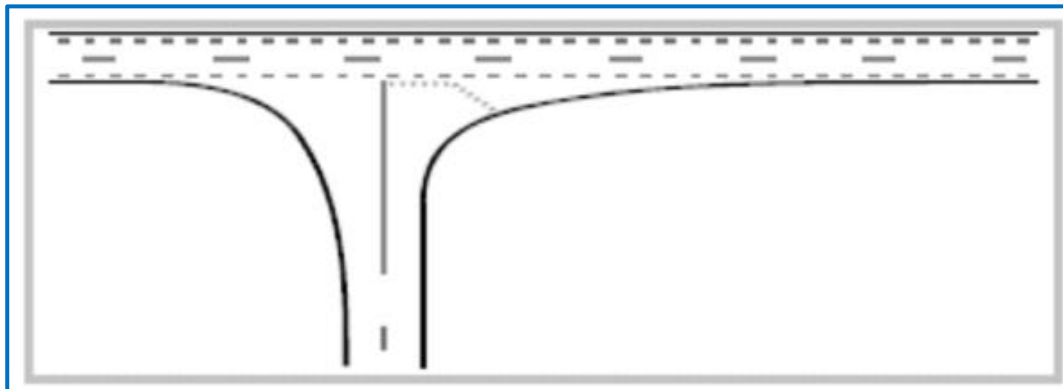


Bild 18. Korsning typ A (korsning utan trafiköar).

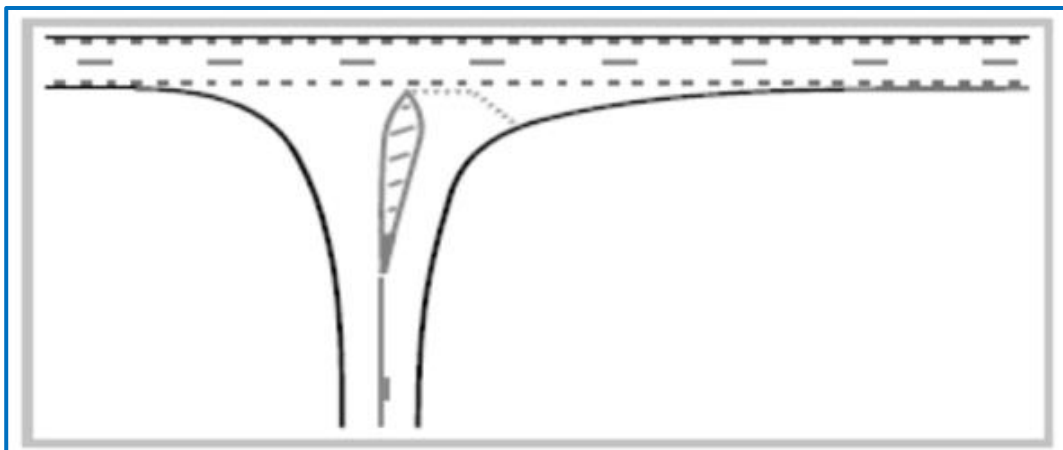


Bild 19. Korsning typ B (korsning med trafikö i sekundärvägen).

Ovanstående förutsätter att svängande trafik har fri väg. I aktuellt fall kommer bomfällning att ske för trafik på sekundärvägen i samband med att tåg passerar vägen i plan. Avståndet mellan väg 846 och järnvägen är ca 25 m, vilket innebär att ca 5 personbilar får plats mellan väg 846 och järnvägen.

Aktuell väg korsas av tåget mellan Nässjö/Jönköping-Värnamo-Halmstad (linje 86) med som mest 1 persontåg/timma i respektive riktning under vardagar.

Enligt Trafikverket kan eventuellt antalet tåg på sikt komma att öka till 2 stycken persontåg/timma.

Även godståg passerar järnvägs korsningen med enstaka tåg/dag.



Bild 20. Aktuell korsning trafikeras med som mest 1 persontåg/timma i respektive riktning.

Tågen i respektive riktning möts ibland i Hörle, men oftast sker detta i Värnamo respektive i Klevshult.

Vid besök på plats noterades att bomfällningen för tåget som kom från Värnamo varade 58 sekunder och att bommarna sedan gick upp men att trafiksignalen inte hann slå om innan tåget kom från Hörle. Sammanlagt tog passagen för båda tågen 2 min och 46 sekunder.

Under tiden som bommarna var nedfällda kom inga bilar som skulle korsa järnvägen.

Trafikräkning genomfördes (2023-04-14) under 15 minuter (08³⁰ - 08⁴⁵) varvid 15 personbilar och 6 lastbilar noterades på väg 846. Av dessa bilar korsade 3 personbilar och 2 lastbilar järnvägs korsningen.

Under tiden som bommarna var nere passerade 4 personbilar på väg 846, ingen av dessa bilar svängde av mot järnvägs korsningen.

Med antagande om att kriminalvårdens personal är uppdelade på 3-skift, och att merparten jobbar under de två dagskiften. Antag att ca 150 personer jobbar på dagen så skulle det innebära att ca 75-80 personer ankommer under tidig morgon och 40 personer lämnar under morgontimmarna, vilket skulle ge ca 120 fordonsrörelse totalt under dimensionerande timma.

Arbetstiderna för Ages personal kan förutsättas delvis sammanfalla med arbetstiden för kriminalvårdens personal. Merparten av personalen kommer mellan klockan 06⁰⁰ – 08⁰⁰.

Antar vi att det tillsammans inkommer ca 200 fordon under dimensionerande timma, vilket ger $200/60 = 3,3$ fordon/minut. Detta skulle ge $3 * 3,3 \approx 10$ tillkommande fordon i kö vid en bomfällning om ca 3 minuter. Beroende på hur arbetstiden för kriminalvårdens personal sammanfaller med arbetstiden för Ages personal ger det en indikation att det totala antalet ankommande bilar under dimensionerande timme inte ryms mellan bommen/ järnvägssignalen och korsningen med väg 846 om det vore tågmöte i Hörle.

Noteras kan att under vardagar mellan klockan 06⁰⁰ - 08⁰⁰ passeras korsningen endast av 1 tåg (ca klockan 07⁰⁰) i riktning mot Värnamo och att tågen under denna tid inte möts i Hörle, vilket medför kortare tid för bomfällning (ca 1 minut).

Med nuvarande tågtidtabell bedöms det därmed inte vara några problem med köbildning vid bomfällning på morgonen.

5.5 EVENTUELL FRAMTIDA UTBYGGNAD AV KRIMINALVÅRDSANSTALTEN

Om kriminalvårdsanstalten på sikt skulle komma att byggas ut till en dubbel så stor anläggning, medför det att ytterligare ca 120 fordonsrörelser tillkommer under dimensionerande timma.

Detta skulle innebära ca $320/60 \approx 5$ fordon/minut. Dessa fordon ryms teoretiskt (beror bland annat av typ av bilar och hur nära de stannar varandra) mellan bommen/ järnvägssignalen och korsningen med väg 846.

5.6 TÄNKBARA ÅTGÄRDER

Nedan redovisas några principförslag till tänkbara åtgärder för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten i korsningen respektive vad de alternativa anslutningsvägarna enligt ovan skulle innebära.

5.6.1 Väntficka

Väg 846 förses strax före korsningen med en väntficka, där svängande trafik kan stanna, om det i samband med bomfällning inte finns plats att vänta på den enskilda vägen.

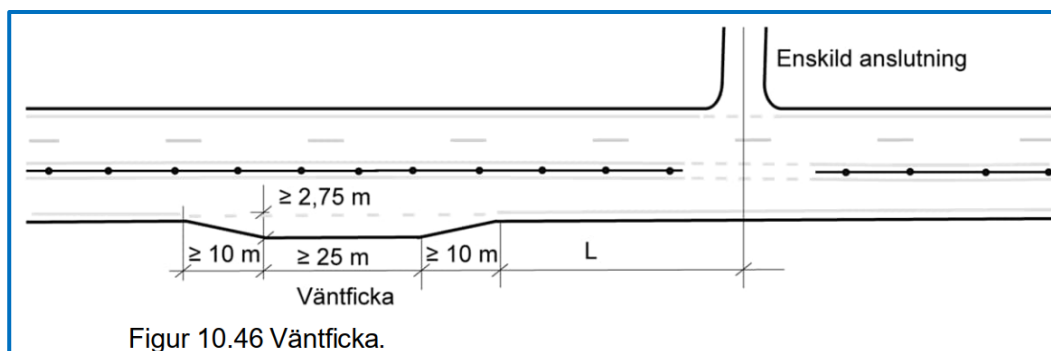


Bild 21. Väntficka, principutformning enligt Vägars och gators utformning (VGU 2022).

5.6.2 Vänstersvängfält

Väg 846 byggs ut med ett vänstersvängfält, där svängande trafik kan stanna om det inte finns plats att vänta på den enskilda vägen i samband med bomfällning.

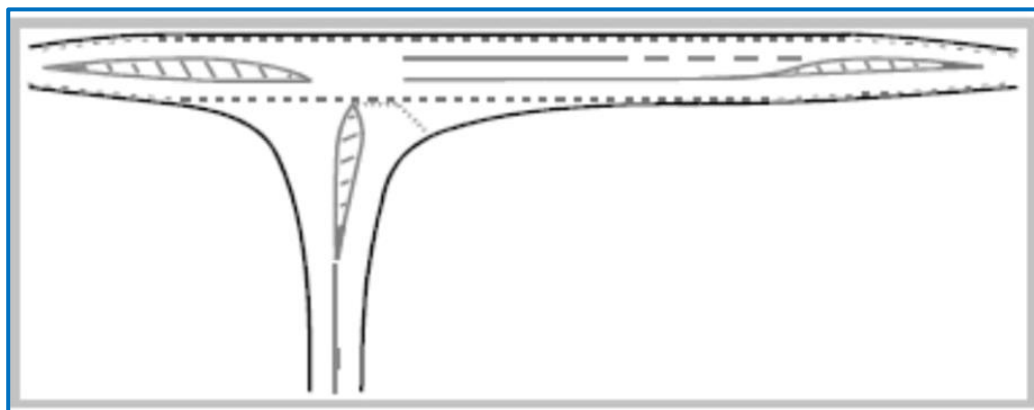


Bild 22. Exempel på utformning av korsningstyp C (VGU 2022).

5.6.3 Fattigmanslösning

Väg 846 byggs i anslutning till korsningen ut med en väntficka (fattigmanslösning), där svängande trafik kan stanna, om det i samband med bomfällning inte finns plats att vänta på den enskilda vägen.

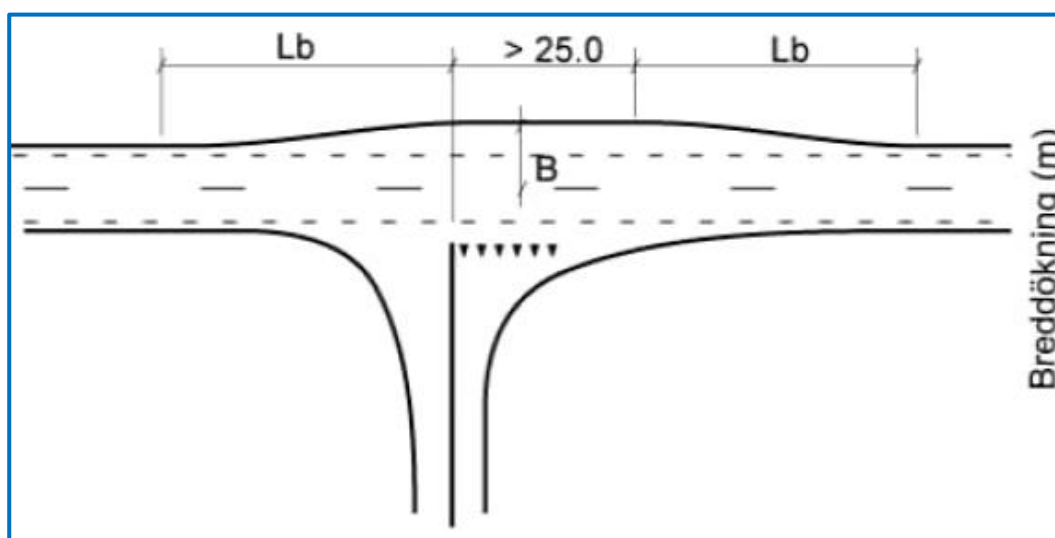


Bild 23. Fattigmanslösning (VGU 2022).

5.6.4 Högersvängfält

Väg 846 byggs ut med ett kilformat högersvängfält, vilket minskar risken med siktskugga för trafik som skall svänga ut från den enskilda vägen till väg 846.



Bild 24. Kilformat högeravsvängskörfält, utformning med hänsyn till siktskugga, (VGU 2015).

5.6.5 Väntficka för högeravsvängande och vänstersvängfält

En kombination av de två delåtgärderna skulle ge en tryggare lösning för inkommande trafik utan att försämra trafiksäkerheten på väg 846.

Sikten är god i anslutning till befintlig väg 846. Varför utfart från området ej bör vara något problem och merparten av trafiken bedöms ha målpunkt söder ut mot Värnamo, vilket underlättar utfart.

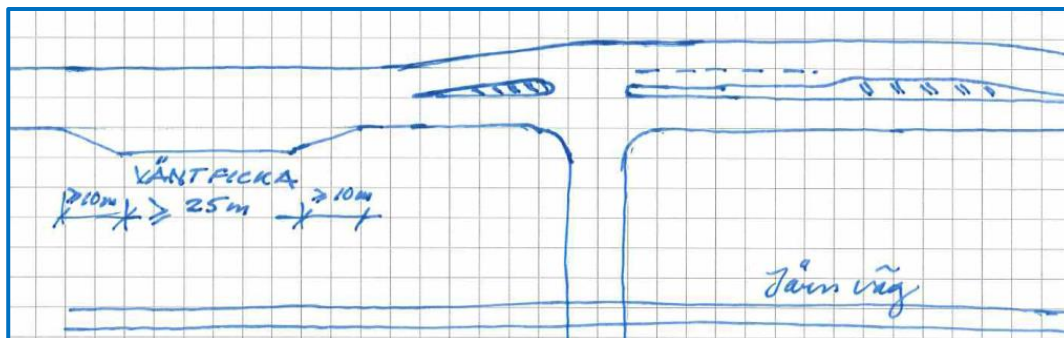


Bild 25. Väntficka för högersvängande och vänstersvängfält.

5.6.6 Vänster- och högersvängfält med passagemöjlighet för oskyddade trafikanter samt busshållplatser

Alternativet innebär att korsningen byggs om med ett vänster- och högersvängfält.

I anslutning till de framtida planerade busshållplatser anläggs en möjlighet för de oskyddade trafikanterna att stanna mellan körfälten när de skall korsa vägen.

För att ytterligare öka trafiksäkerheten i anslutning till busshållplatserna kan korsningen förses med belysning.

Befintlig plankorsning med järnvägen föreslås breddas, så att de oskyddade trafikanterna separeras från den övriga trafiken. Nuvarande korsning med halvbommar ersätts med helbommar.



Bild 26. Korsningsutformning med vänster- och högersvängfält och passagemöjlighet för de oskyddade trafikanterna av väg 846 samt ombyggnad av korsningen med järnvägen.

5.6.7 Vänstersvängfält med passagemöjlighet för oskyddade trafikanter samt busshållplatser

Alternativet innebär att korsningen byggs om med ett vänstersvängfält och att befintlig utseende av plankorsning med järnvägen bibehålls.

Även i detta alternativ anläggs i anslutning till de framtida planerade busshållplatser en möjlighet för de oskyddade trafikanterna att stanna mellan körfälten när de skall korsa vägen.

För att ytterligare öka trafiksäkerheten i anslutning till busshållplatserna kan korsningen förses med belysning. Se även **bilaga 2**.



Bild 27. Korsningsutformning med vänstersvängfält och passagemöjlighet för de oskyddade trafikanterna av väg 846 och där befintlig korsning med järnvägen bibehålls.

5.6.8 Trafik till planområdet via väg 151 vid Rydet och vidare längs med enskild väg

Trafikanter som nyttjar den enskilda vägen som en genväg medför, i förhållande till att köra via cirkulationsplatsen där väg 151 och väg 846 möts och vidare upp till plankorsningen med järnvägen, en vägförkortning med ca 6,3 km.

Det bedöms dock ta ungefär lika lång tid att köra via genvägen i förhållande till att köra via väg 151 till cirkulationsplatsen och sedan vidare längs med väg 846 upp till plankorsningen.

Den enskilda vägen bedöms vara olämplig för att nyttjas som genväg till området. Dels är vägen inte belagd och den är mycket smal, vilket gör att det är svårt att mötas längs sträckningen. Dessutom går sträckningen vid Hylteryd mellan ladugården och bostadshuset.

Om genomfartstrafiken ökar kan t.ex. en första åtgärd vara att informera de anställda om att undvika att nyttja vägen. Det kan även bli aktuellt att genomföra hastighetssänkande åtgärder.

Om befintlig plankorsning med järnvägen vid väg 846 skulle stängas och en ny anslutningsväg skulle göras till kriminalvårdsanstalten och Ages Hörle AB via väg 151 vid Rydet skulle den befintliga vägen behöva byggas om i sin helhet.

Dels skulle vägen behöva breddas och förstärkas samt förseas med asfalt och dels skulle dess linjeföring behöva ses över för att klara kraven med hänsyn till dimensionerande

hastighet. Vägen skulle även behöva förläggas i ny sträckning i anslutning till t.ex. Trädan och Hylteryd.

Dessa åtgärder skulle medföra höga anläggningskostnader. Med hänsyn till att kriminalvårdsanstalten skall öppnas 2029 bedöms även att det skulle bli svårt att få vägen färdigställd i tid.

Alternativet skulle även medföra att trafiken som kommer från norr (30 % av den förväntade trafiken) skulle erhålla en ökad körlängd till kriminalvårdsanstalten med ca 13 km (enkel resa). Detta skulle även gälla för trafik som t.ex. skall till Ages Hörle AB, men även ökad körlängd skulle erhållas för boende längs de närliggande enskilda vägarna.

5.6.9 Trafik till planområdet via befintlig planskild korsningen och vidare längs med den enskilda vägen.

Trafikanter som kommer från söder och som skall till anstalten kommer att först behöva köra en omväg via den planskilda korsningen och sedan vidare till den anslutande vägen mot Hörle Wire AB, en sträcka av ca 2,4 km.

Sedan måste man köra vidare längs den enskilda vägen på en sträcka av ca 2,0 km. Detta medför sammanlagt en ökad körsträcka av 4,4 km i förhållande till att nyttja plankorsningen med järnvägen.

Noteras kan att 70 % av den förväntade trafiken till anstalten bedöms komma från söder, vilka alltså erhålla en förlängd körsträcka av 4,4 km (enkel resa).

För att få trafikanterna att köra omvägen så bedöms att plankorsningen skulle behöva stängas. Detta skulle även medföra ökad körsträcka för t.ex. trafikanterna till Ages Hörle AB och för de boende längs de närliggande enskilda vägarna.

Även för trafikanterna som kommer från norr kommer det att medföra en betydligt längre restid via den enskilda vägen i förhållande till att köra längs väg 846 (80 km/h) till befintlig plankorsning och vidare till anstalten.

Om den befintliga plankorsningen med järnvägen skulle stängas skulle den enskilda vägen enligt ovan behöva byggas om längs hela sträckningen.

Dels skulle vägen behöva breddas och förstärkas samt förses med asfalt och dels skulle dess linjeföring behöva ses över för att klara kraven med hänsyn till dimensionerande hastighet. Vägen skulle även behöva förläggas i ny sträckning i anslutning till t.ex. Hyltegärde.

Även detta alternativ skulle medföra höga anläggningskostnader och svårigheter att hinna få vägen klar i tid till att kriminalvårdsanstalten skall öppnas.

6 FÖRSLAG TILL STRÄCKNING FÖR ANSLUTNINGSVÄG OCH GC-VÄG

Förslag till sträckning för anslutningsväg och GC-väg till kriminalvårdsanstalten framgår av bild 28 nedan. Se även **bilaga 1**.

Vägen föreslås byggas ut med en belagd vägbredd av 7,0 m och GC-vägen med bredden 3,0 m.



Bild 28. Förslag till sträckning för anslutningsväg och GC-väg vid kriminalvårdsanstalten.

7 REKOMMENDATION, FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE

I förhållande till att bygga en ny anslutningsväg via väg 151 vid Rydet eller via den planfria korsningen norr om Hörle är kostnaden för en ombyggnad av den befintliga plankorsningen vid väg 846 betydligt lägre.

Även med hänsyn till att väganlutningen måste vara klar i samband med att kriminalvårdsanstalten öppnar 2029, bedöms dessa alternativ vara svåra att hinna genomföras i tid.

Med hänsyn till bland annat ovanstående och den ökade vägsträckan som erhålls till kriminalvårdsanstalten bedöms inte alternativen vara realistiska, varför en ombyggnad av den befintliga plankorsningen med järnvägen enligt nedan rekommenderas.

Även vid fullt utbyggd anstalt med ca 400 interner indikerar VGU att en korsning typ A kan godas.

Med hänsyn till den korta magasinlängden kan om tågmöte under morgontimmarna (förekommer inte nu) blir mer frekvent kan en åtgärd på sikt komma att erfordras.

För att redan i nuläget förbereda för en framtida ökad trafik på järnvägen och för att ytterligare öka trafiksäkerheten i korsningen rekommenderas att korsningen byggs ut med ett vänstersvängfält.

I anslutning till korsningen planeras för framtida busshållplatser, vilka föreslås förses med väderskydd. Korsningen utformas så att det blir möjligt för de oskyddade trafikanterna att stanna mellan körfälten när de skall korsa vägen.

För att ytterligare öka trafiksäkerheten i anslutning till busshållplatserna kan korsningen förses med belysning.

Ytterligare möjlighet att öka trafiksäkerheten i korsningen är att sänka högsta tillåtna hastighet från 80 km/h till 60 km/h.

Dessa åtgärder är oberoende av övriga utbyggnadsåtgärder på västra sidan av järnvägen.

Även under utbyggnadstiden av kriminalvårdsanstalten skulle en sänkning av hastigheten i anslutning till korsningen vara positivt med hänsyn till trafiksäkerheten.

En avsiktsförklaring som reglerar hur kostnaderna för åtgärderna fördelas mellan Värnamo kommun, projektet och Trafikverket föreslås även göras.

För att genomföra ombyggnaden av korsningen föreslås att förslaget inarbetas i Värnamo kommuns pågående detaljplanearbete.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

WSP Sverige AB

Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: +46 10 7225000
<http://www.wsp.com>