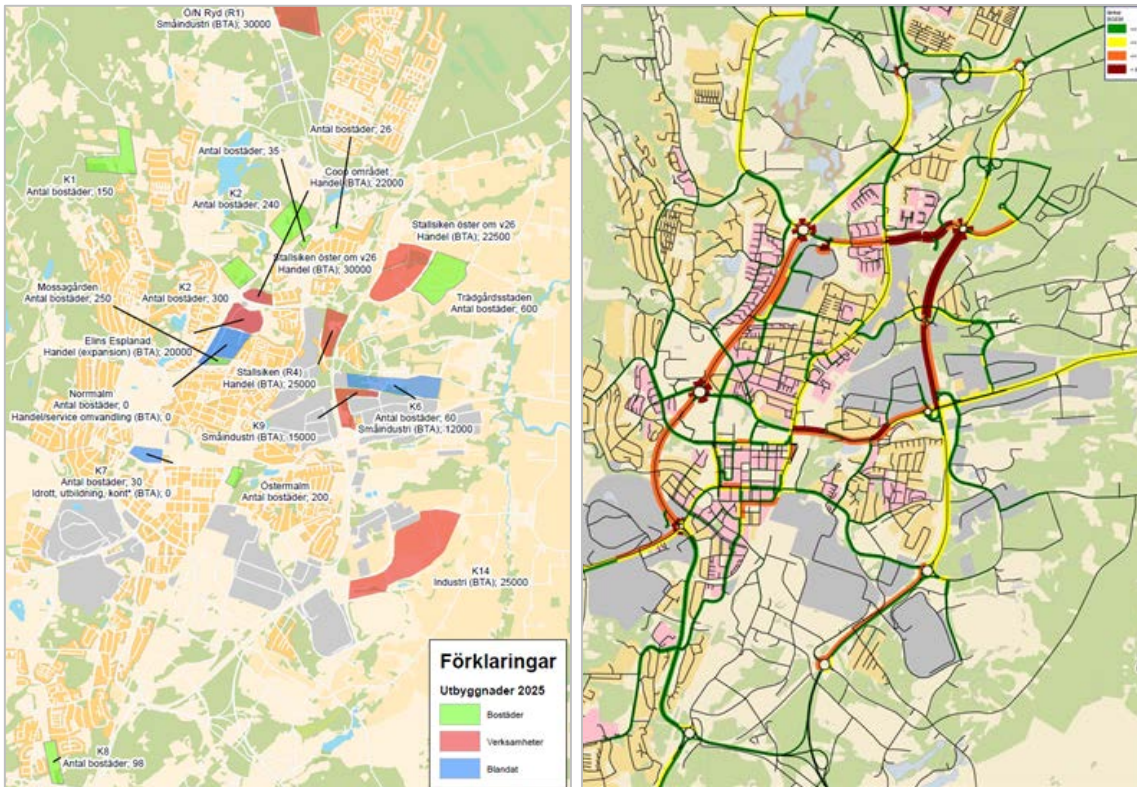


# Preliminärt PM



Göteborg 2015-06-25



# Trafikutredning Vadsbovägen

## Preliminärt PM

Datum	2015-06-25
Uppdragsnummer	1320010224
Utgåva/Status	Granskningshandling

Staffan Sandberg  
Uppdragsledare

Martin Rudolphi  
Handläggare

Åsa Kinell  
Granskare

Ramboll Sverige AB  
Box 5343, Vädursgatan 6  
402 27 Göteborg

Telefon 010-615 60 00  
Fax  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Unr 1320010224 Organisationsnummer 556133-0506

## Sammanfattning

Återstår att skrivas.

## Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Syfte .....	1
1.2	Metod .....	2
<b>2.</b>	<b>Förutsättningar</b> .....	<b>4</b>
2.1	Kommunala mål .....	4
2.2	Trafiksystemet .....	5
2.3	Framtida utveckling av Skövde .....	6
2.4	Trafikmätningar .....	7
<b>3.</b>	<b>Problembeskrivning – trafiksituationen idag och år 2025</b> .....	<b>9</b>
3.1	Historisk trafikutveckling .....	10
3.2	Trafikflöden och belastning på vägnätet .....	11
<b>4.</b>	<b>Målbild</b> .....	<b>15</b>
<b>5.</b>	<b>Tänkbara åtgärder</b> .....	<b>17</b>
5.1	Övergripande analys av möjligheter och planeringsprinciper .....	17
5.2	Tänkbara konkreta korsningsåtgärder och nya tvärkopplingar .....	18

## Figurer

Figur 1	Avgränsning för utredningen inklusive studerade korsningar. Trafikverket är väghållare för rödmarkerade cirkulationsplatser .....	2
Figur 2	Upplägg för uppdraget och beskrivning av processen med att ta fram lämpliga åtgärder .....	3
Figur 3	Illustration av funktioner, trafiklösningar och hastigheter längs Vadsbovägen och Nolhagavägen .....	5
Figur 4	Planerad utbyggnad av bostäder och verksamheter till år 2025. ....	6
Figur 5	Trafikflöden per dygn år 2014. Procentsats anger andel tung trafik. ....	7
Figur 6	Trafikflöden per maxtimme (FM och EM) år 2014. ....	8
Figur 7	Trafiksituationen i vägtrafiken, nuläge 2014. ....	9
Figur 8	Historisk trafikutveckling på Vadsbovägen och Nolhagavägen .....	10
Figur 9	Belastningsgrader 2014. ....	11
Figur 10	Belastningsgrader 2025. ....	12
Figur 11	Belastning i korsningar och kösituation år 2014 och 2025, enligt simuleringsresultat i Vissim .....	13
Figur 12	Projektunika mål i förhållande till övergripande mål .....	15

## Bilagor (bifogas ej)

Kapacitetsutredning Vadsbovägen & Nolhagavägen, 2015-05-27  
PM Trafikmätning, 2015-02-05

## 1. Inledning

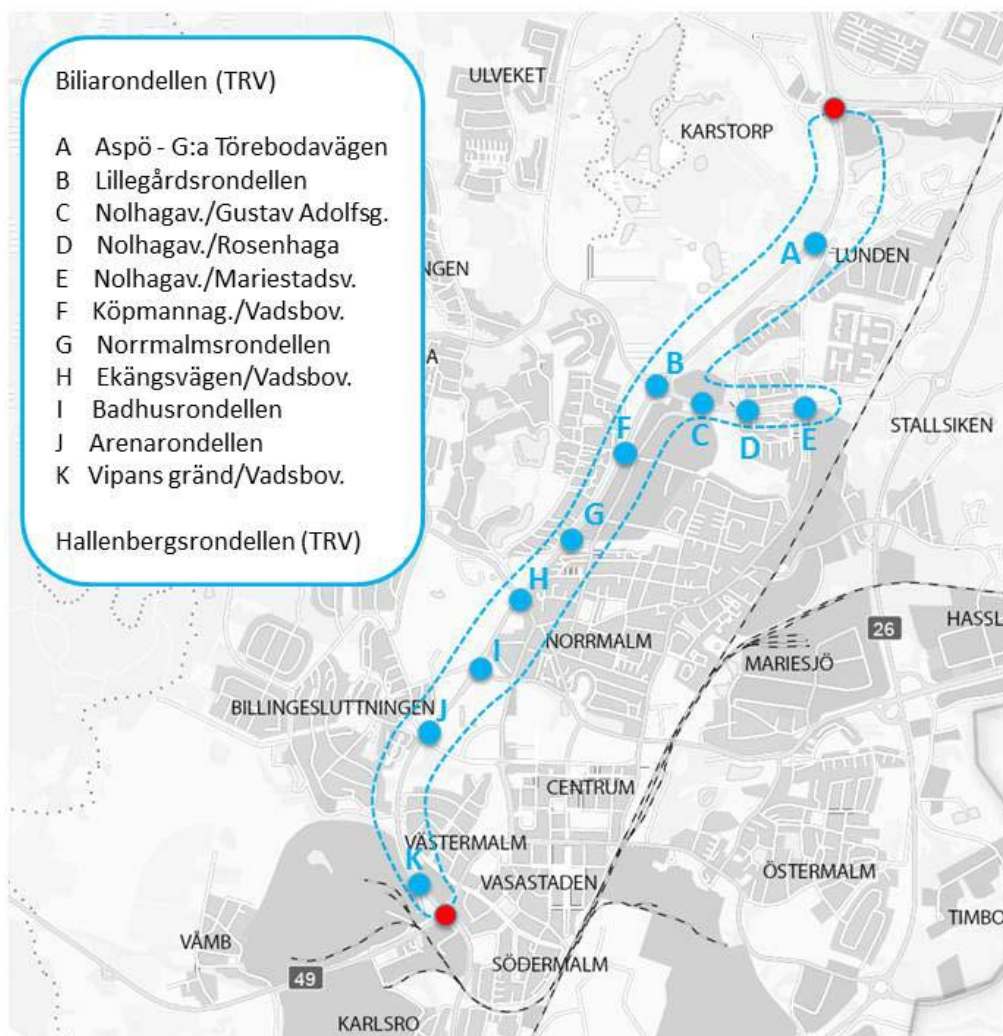
Under åren har trafiken på Vadsbovägen och Nolhagavägen vuxit och innebär idag ett trängselproblem under högtrafik kring vecksluten. Handelsområden i Stallsiken och Norrmalm har vuxit och framåt planerar kommunen för omfattande utbyggnad av bostäder men också för handel och verksamheter. Trafikverket utreder även funktionen för väg 26 förbi Skövde av anledningen att den lokala trafiken är så omfattande att den kan riskera tillgängligheten på väg 26.

Vadsbovägen planerades och byggdes med hög standard under 1960-talet. Vägen har funktionen som genomfartsled och fördelare av trafik mellan stadsdelar, och är parallellt med väg 26 den viktigaste vägen för trafik i nord-sydlig riktning. Initialt byggdes Vadsbovägen med stora cirkulationsplatser med hög kapacitet. Under årens lopp har två mindre cirkulationsplatser med lägre kapacitet tillkommit för att försörja angränsande stadsdelar. Nolhagavägen har efter förlängningen av vägen till Stallsiken fått en ny funktion och är idag en mycket attraktiv väg mellan västra och östra Skövde och mellan de två stora handelsområdena i Stallsiken och Norrmalm.

Sammantaget har kommunen ett behov av att se över Vadsbovägens och Nolhagavägens funktion och utformning för att säkerställa dess funktion för bil- och kollektivtrafik, med bakgrund i den blandade utformningen av korsningspunkterna och kommande utbyggnadsplaner.

### 1.1 Syfte

Uppdraget syftar till att utreda omfattningen av problemen längs Vadsbo- och Nolhagavägen och hur dessa påverkar lokalt och i stadens som helhet. I figur 1 redovisas området inom vilket trafiksystemet kommer analyseras och vilka korsningar som kommer studeras. Utöver analyser av befintliga korsningar kommer trafikförutsättningarna för två nya korsningar studeras (F och H).



Figur 1 Avgränsning för utredningen inklusive studerade korsningar. Trafikverket är väghållare för rödmarkerade cirkulationsplatser

Avsikten är att utreda trafiksystemet i två tidsperspektiv: 2014 (nuläge) och år 2025.

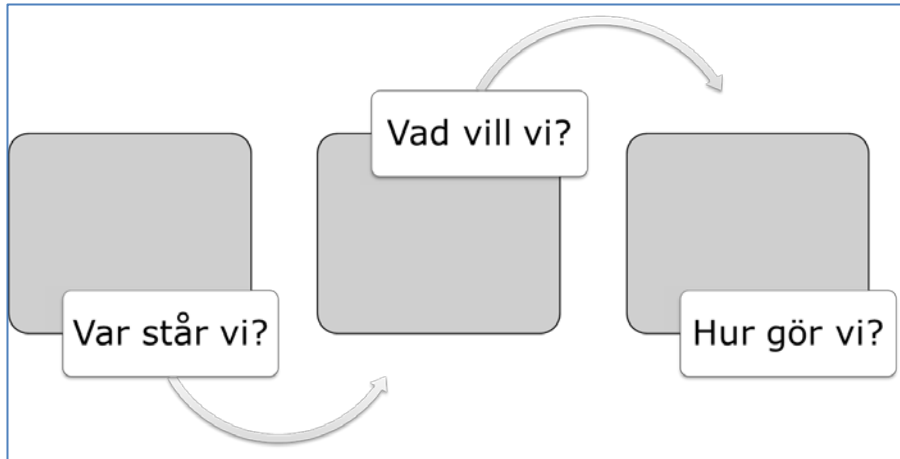
Vi har uppfattat att det är viktigt att särskilt uppmärksamma och ge prioritet för kollektivtrafiken i vägnätet där det är möjligt och ger god effekt. Gång- och cykel uppmärksammas särskilt men framförallt i korsningspunkter.

## 1.2

### Metod

Uppdraget följer metodiken som redovisas i figur 2. Uppdraget har sitt största fokus på det första steget med att skapa en bild av var vi står idag och hur den framtida trafiksituationen kan bli med utbyggnader och utveckling. Utifrån denna beskrivning arbetar vi med att formulera konkreta mål som åtgärderna tar

avstamp från. Åtgärderna formuleras, med föreliggande uppdragsavgränsning, på en övergripande nivå.



Figur 2 Upplägg för uppdraget och beskrivning av processen med att ta fram lämpliga åtgärder

Uppdraget har omfattat att:

**Sammanställa förutsättningar och underlag** för analysarbetet.

Sammanställning av utbyggnadsprojekt som kan antas vara genomförda till i år och till år 2025. Befintliga trafikdata har sammanställts.

**Nya slangmätningar av trafik** för att fånga trafikflöden på flera platser och med tillräcklig kvalitet för att kunna användas i trafikmodellen. Mätning ger trafikdata på tim- och kvartsnivå. (har utförts i separat uppdrag)

**Bygga upp trafikanalysmodellen för de två tidshorisonterna.** Trafikmodellen i Visum uppdateras till att för nuläget korrekterge de projekt som har slutförts eller helt snart kommer slutföras (år 2014) och kalibreras mot tillgängliga trafikmätningar. Arbetet innebär också en tätortsövergripande uppdatering av markanvändningen till att vara enligt Översiktsplan för år 2025.

**Genomföra en probleminventering och analys av nuläge och framtid i vägnätet.** Nuläget analyseras i trafikmodellen för att söka orsaker till trängsel. Kompletterat med prognosen och förändringen av trafikflöden fram till år 2025 ger det en bild av vilka, och varför, problem i trafiknäten uppstår.

**Diskutera målbild och vart åtgärderna ska leda.** Det här arbetet har genomförts tillsammans med beställaren i form av en workshop där vi arbetat igenom problem och vilken målsättning som framtida åtgärder behöver ha.

**Genomföra en översiktlig diskussion och sammanställning av möjliga åtgärder.** Som ett förberedande steg inför eventuellt kommande analyser av framtida åtgärder diskuteras de möjliga förslag som i detta läge är relevanta för målbilden.



## 2. Förutsättningar

Uppdraget utgår från de målsättningar Skövde kommun har antagit och dessa beskrivs i korthet nedan. Trafiksystemets uppbyggnad idag med vägnät, kollektivtrafiknät och gång- och cykelvägnät utgör grunden för att bygga upp en trafikmodell och redovisas principiellt. För att komplettera underlaget för trafikmodellerna har nya trafikmätningar genomförts och vars resultat i korthet redovisas. För prognoser över framtida trafik är planerna för utbyggnad av bostäder, handel och arbetsplatser viktiga underlag och dessa har sammanställts i samverkan med kommunen.

### 2.1 Kommunala mål

Översiktsplan, antagen 2012, beskriver följande strategiska mål med särskild betydelse för transportsystemet

*"6. För en långsiktigt hållbar utveckling ska befintlig infrastruktur utnyttjas så effektivt som möjligt.*

*7. Vid planering av nya områden bör tillgängligheten för samtliga trafikslag särskilt beaktas. Samhällsplaneringen ska stödja ett förändrat beteende som är hållbart på lång sikt.*

*8. Vid planering av nya områden ska framkomligheten för kollektivtrafiken beaktas."*

Energi- och klimatplanen, antagen mars 2012, uttrycker följande om transporter:

*"Ett paradigmskifte i planeringen, från mobilitet till tillgänglighet, är nödvändigt, vilket bland annat innebär att stadsplaneringen inriktas mot att öka cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot den egna bilen och som bidrar till att förkorta avstånden till de viktigaste servicefunktionerna (livsmedel, dagis, skolor med mera). ... En slutsats är emellertid att restriktivitet bör iakttas för åtgärder som leder till att nya vägtransporter eller nytt resande med bil som leder till ökade utsläpp av växthusgaser."*

Trafikstrategin, antagen 2012, beskriver följande inriktningsmål (och en av strategierna för att nå dem):

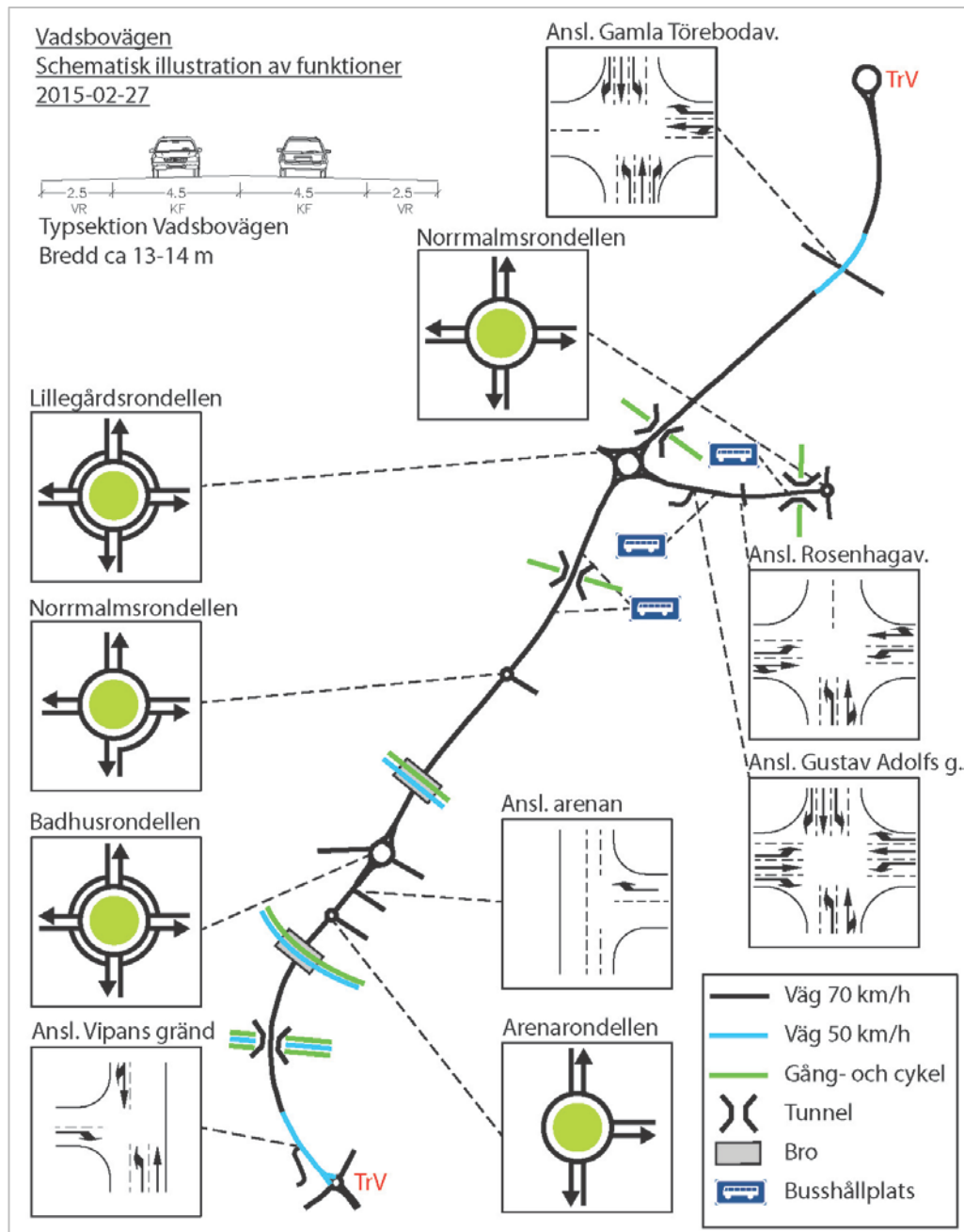
- 1. Attraktiv utveckling av centrum*
- 2. Hållbara resmönster och färdmedel*
- 3. Tillgänglig stad*
- 4. Goda pendlingsmöjligheter*
- 5. Trygg stad*
- 6. Trafiksäker stad*

*För att nå inriktningsmålen föreslås ett antal olika strategier. För att medverka till en hållbar samhällsutveckling bör ny bebyggelse planeras så att den bidrar till minsta möjliga resandeökning med bil. Förtätning och yteffektiv bebyggelse kräver färre resor med bil jämfört med marknära och perifer exploatering. För att stärka resandeunderlaget i befintliga bostadsområden bör förtätning övervägas. I de fall perifer exploatering ändå är aktuell bör exploateringen kopplas mot starka kollektivtrafikstråk."*

## 2.2

### Trafiksystemet

Vadsbovägens och Nolhagavägens funktion och utformning illustreras schematiskt i figur 3.

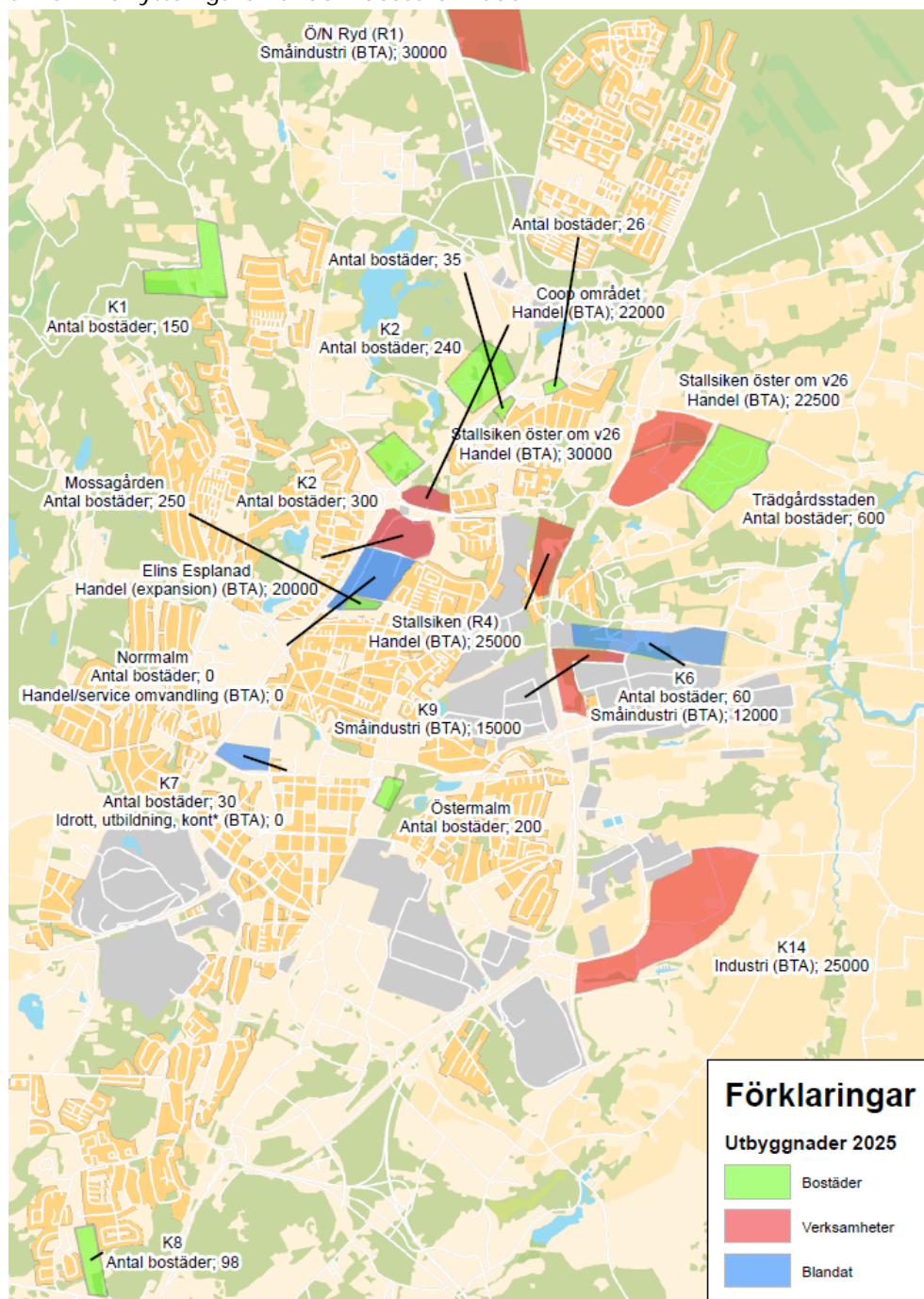


Figur 3 Illustration av funktioner, trafiklösningar och hastigheter längs Vadsbovägen och Nolhagavägen

## 2.3

### Framtida utveckling av Skövde

Skövde växer kraftigt och är huvudort i Skaraborgsregionen. Det innebär att antalet boende och arbetstillfällen ökar i större omfattning än i omkringliggande kommuner. Staden har också en kraftigt expanderande handel där framförallt handelsområdena Stallsiken och Norrmalm har vuxit på senare år. Till år 2025 tillkommer ytterligare handel i dessa områden.



Figur 4 Planerad utbyggnad av bostäder och verksamheter till år 2025.

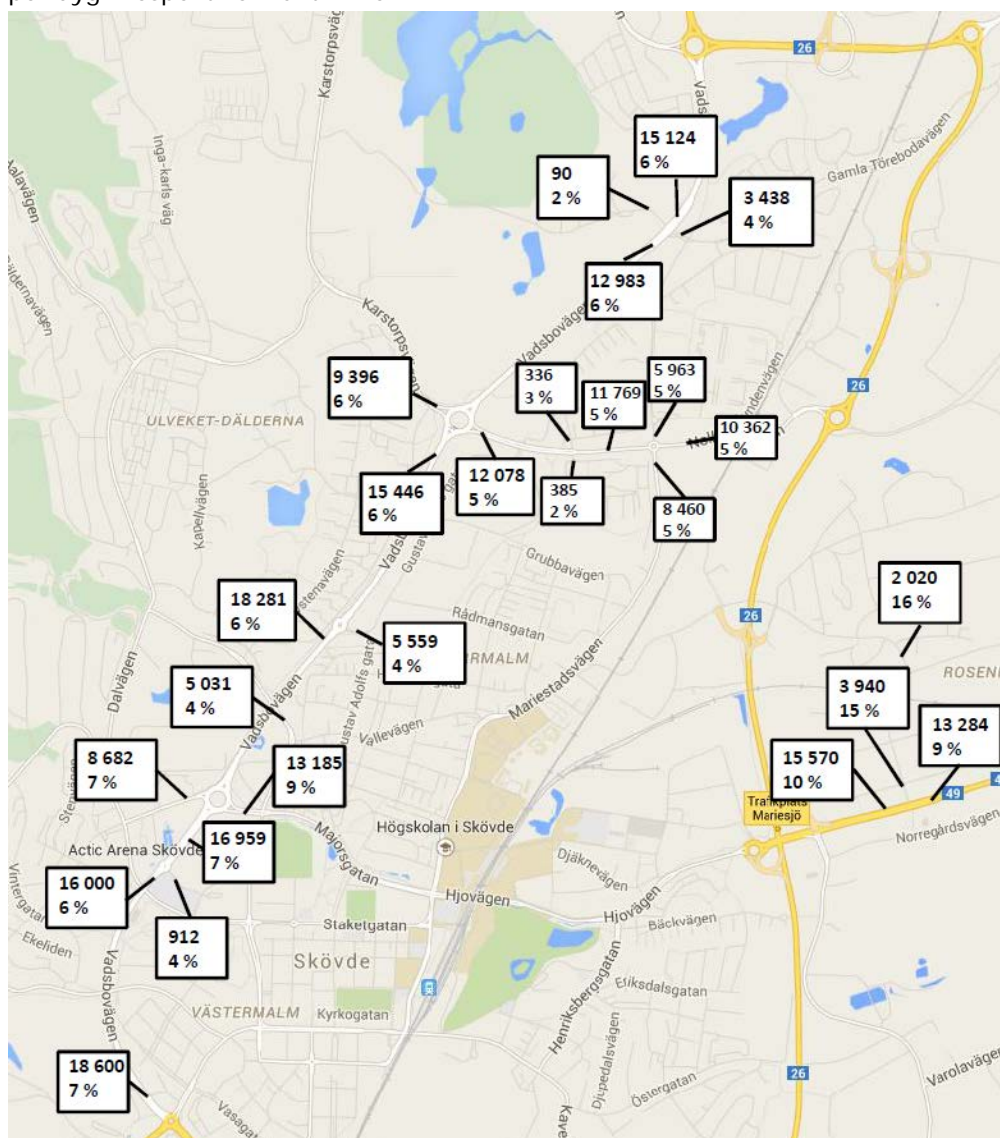
## 2.4

### Trafikmätningar

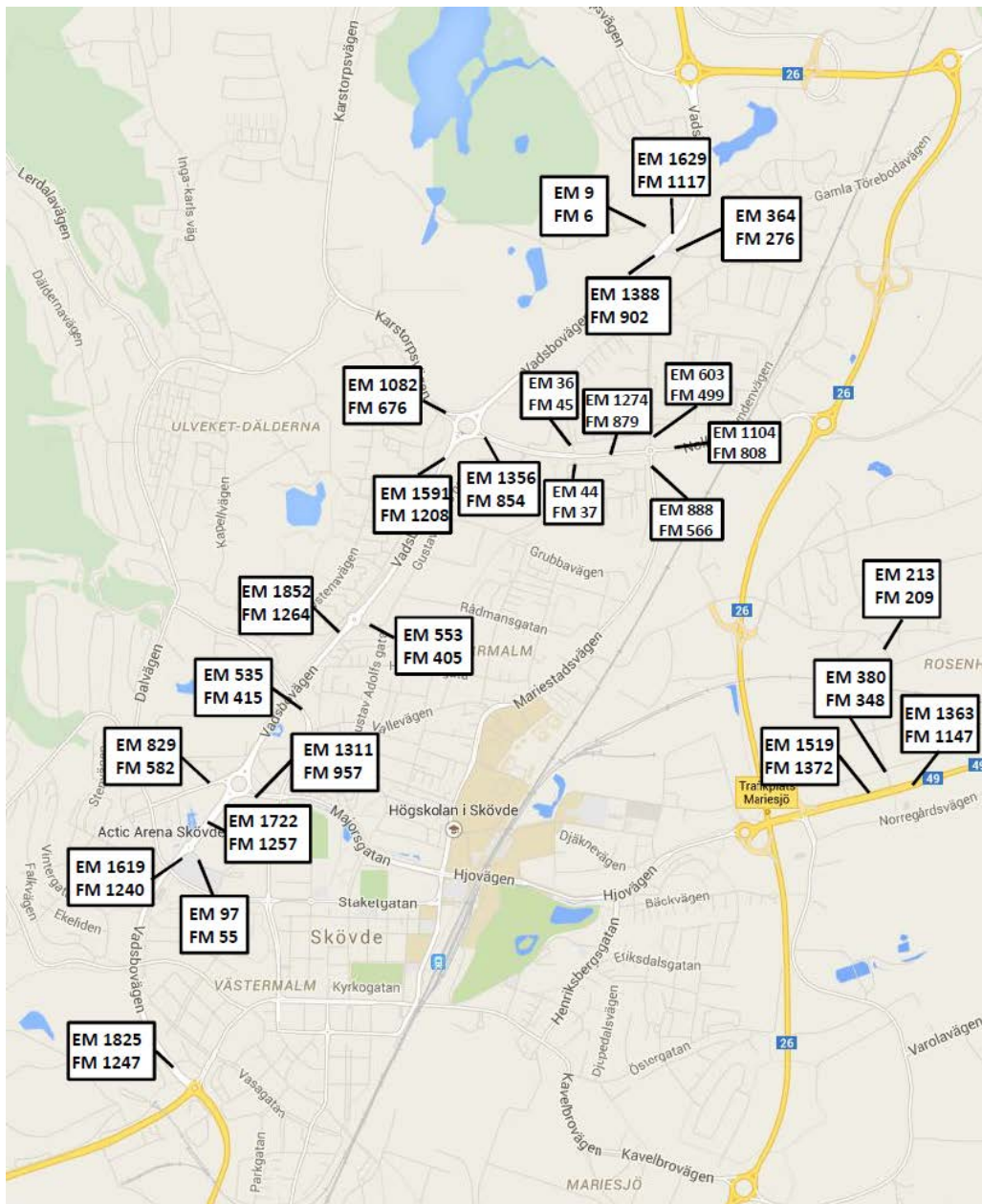
Nya trafikmätningar har genomförts med nedan angivna förtydliganden.

- Trafikmätning på 28 st mätplatser under 7 dygn.
- För varje mätpunkt mäts trafikflödet och redovisas per timme, dygn, samt vardags- och veckomedeldygn.
- Maxtimme per dygn redovisas. FM, EM och dag max (peak) ingår.
- En sammanställning sker över samtliga mätpunkt som visar totaltrafik/dygn, veckomedeldygn och vardagsmedeldygn.
- Andel tung trafik redovisas. Definitionen av tung trafik i mätningarna är; fordon med ett axelavstånd större än 3,3 meter.

Resultaten i sin helhet redovisas i bilaga 1. I figur 5 och 6 redovisas trafikflöden per dygn respektive maxtimme.



Figur 5 Trafikflöden per dygn år 2014. Procentsats anger andel tung trafik.



Figur 6 Trafikflöden per maxtimme (FM och EM) år 2014.

### 3. Problembeskrivning – trafiksituationen idag och år 2025

Tidigt i utredningen dokumenterades kommunens erfarenheter av hur det fungerar i nuläget i vägtrafiken.



Figur 7 Trafiksituationen i vägtrafiken, nuläge 2014.

Kapaciteten på Vadsbovägen och Nolhagavägen närmar sig i nuläget som helhet kapacitetstaket. Även om fordon tar sig genom systemet i maxtimmen finns stora tidsfördröjningar. Vid Lillegårdsrundellen och Badhusrundellen uppstår stora kapacitetsproblem där bakomvarande korsningar tidvis blockeras och långa köer uppstår som tar tid att avveckla.

Lillegårdsrundellen uppnår tidvis sitt kapacitetstak främst för fordon ut från Nolhagavägen. Även köbildningen söderut beräknas ge upphov till långa köer. Köbildningen av fordon ut från Nolhagavägen kan växa sig så stor att signalkorsningen Nolhagavägen/Gustav Adolfs gata blockeras med omfattande köbildning på Gustav Adolfs gata som följd.

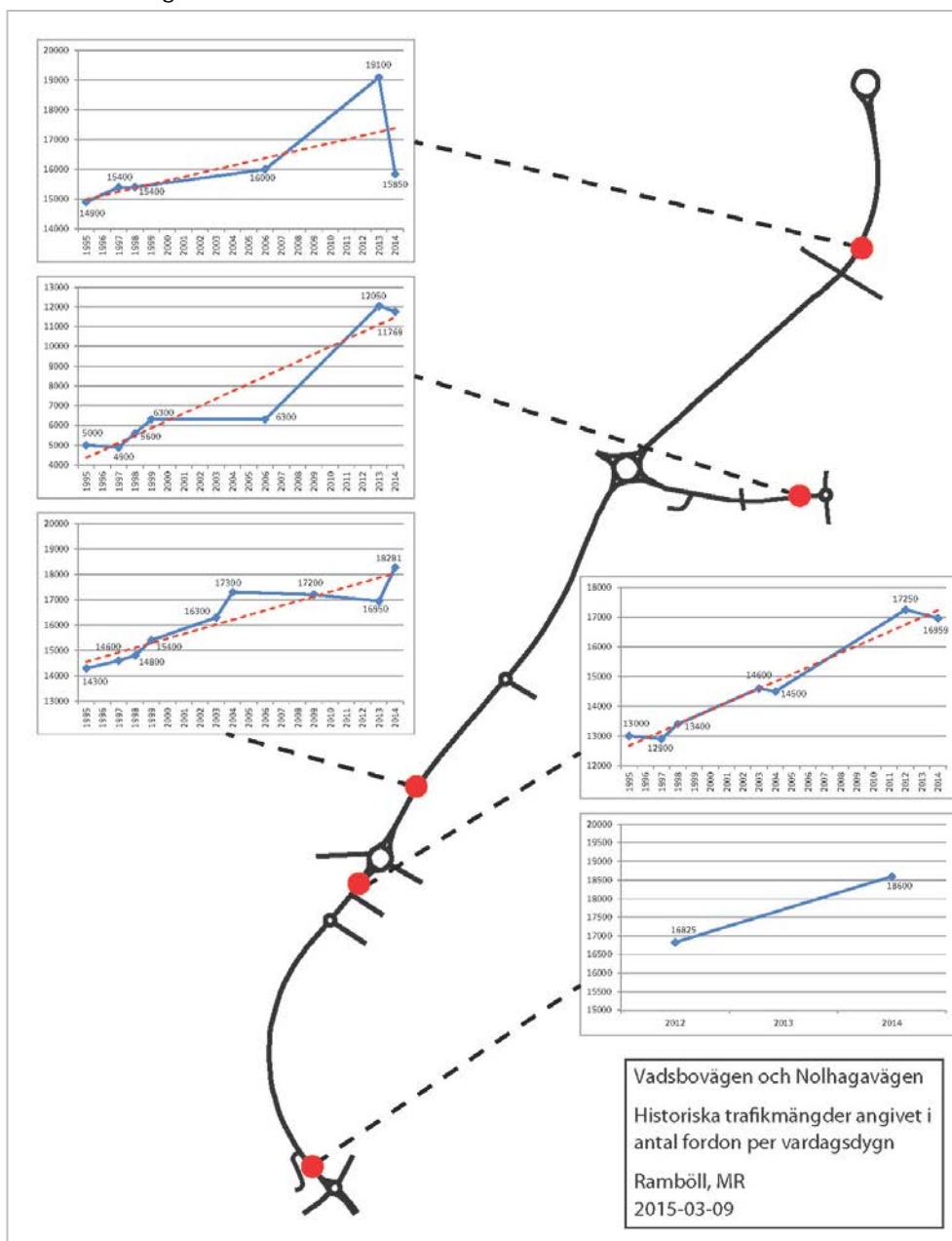
Kollektivtrafiken har ingen särskild prioritet utan går i blandtrafik med övrig vägtrafik. Det innebär att den står i samma köer som biltrafiken på delen från Karstorpsrundellen till Badhusrundellen samt på Nolhagavägen. Fotgängare och cyklister har möjlighet att både passera planskilt och i plan över Nolhagavägen. Ett problematiskt ställe för de oskyddade är passagen vid Gustav Adolfs gata, där övergångsstället är signalreglerat men trafikflödena är stora och miljön bildominerad. Över Vadsbovägen är gc-trafiken styrd till att passera planskilt,

med undantag vid Hallenbergsrondellen. Däremot korsar fotgängare Vadsbovägen spontant i plan vid Bilia söder om Karstorpsrondellen. Kommunen uppmärksammar också att antalet fotgängare i Hallenbergsrondellen har ökat under de senaste åren.

### 3.1

#### Historisk trafikutveckling

Där tillgängliga mätdata finns har trafikutvecklingen längs Vadsbovägen och Nolhagavägen för år 1995-2014 sammanställts i figur 8. För mätpunkt strax norr om Hallenbergsrondellen redovisas mätdata från år 2012.

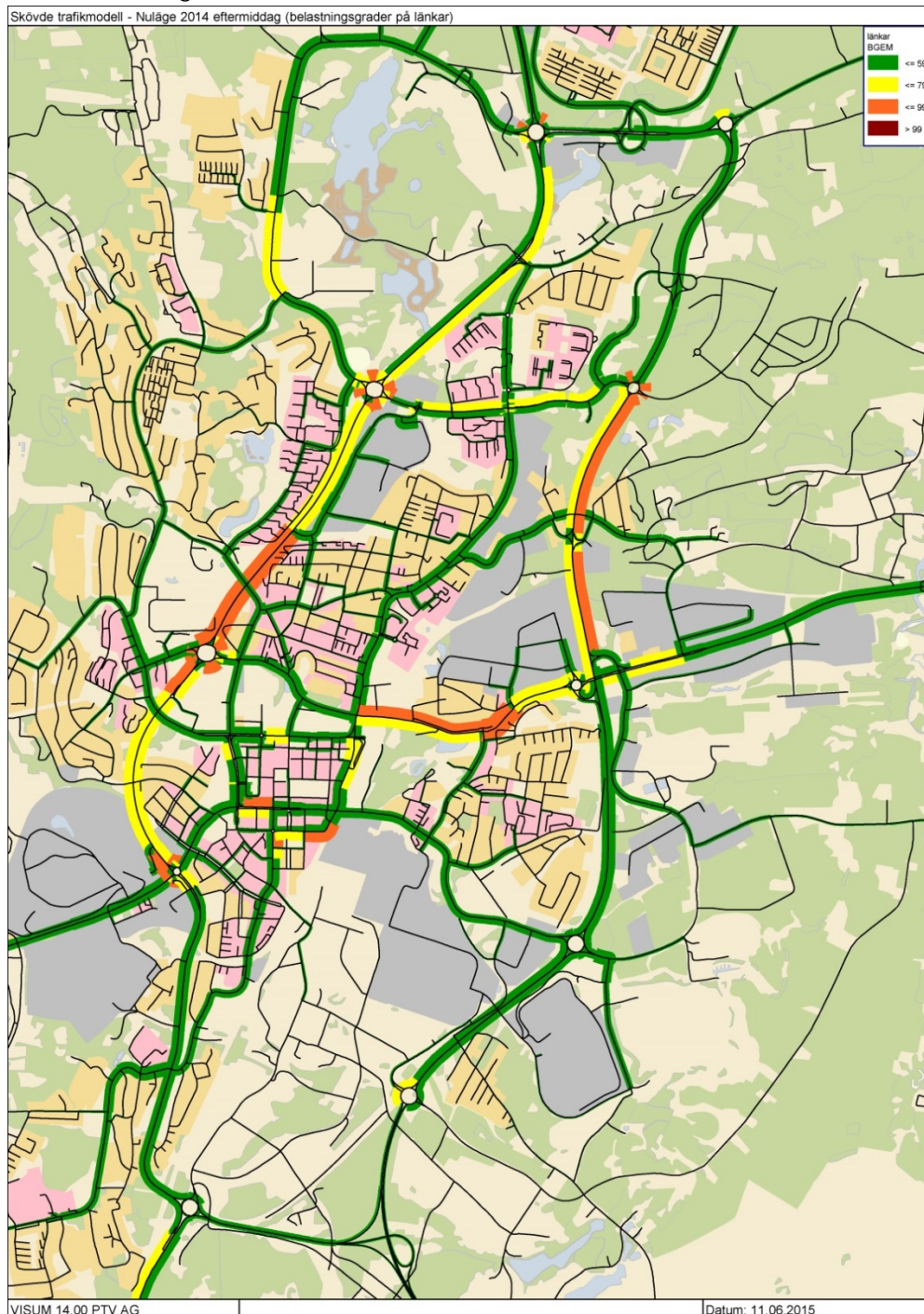


Figur 8 Historisk trafikutveckling på Vadsbovägen och Nolhagavägen

### 3.2

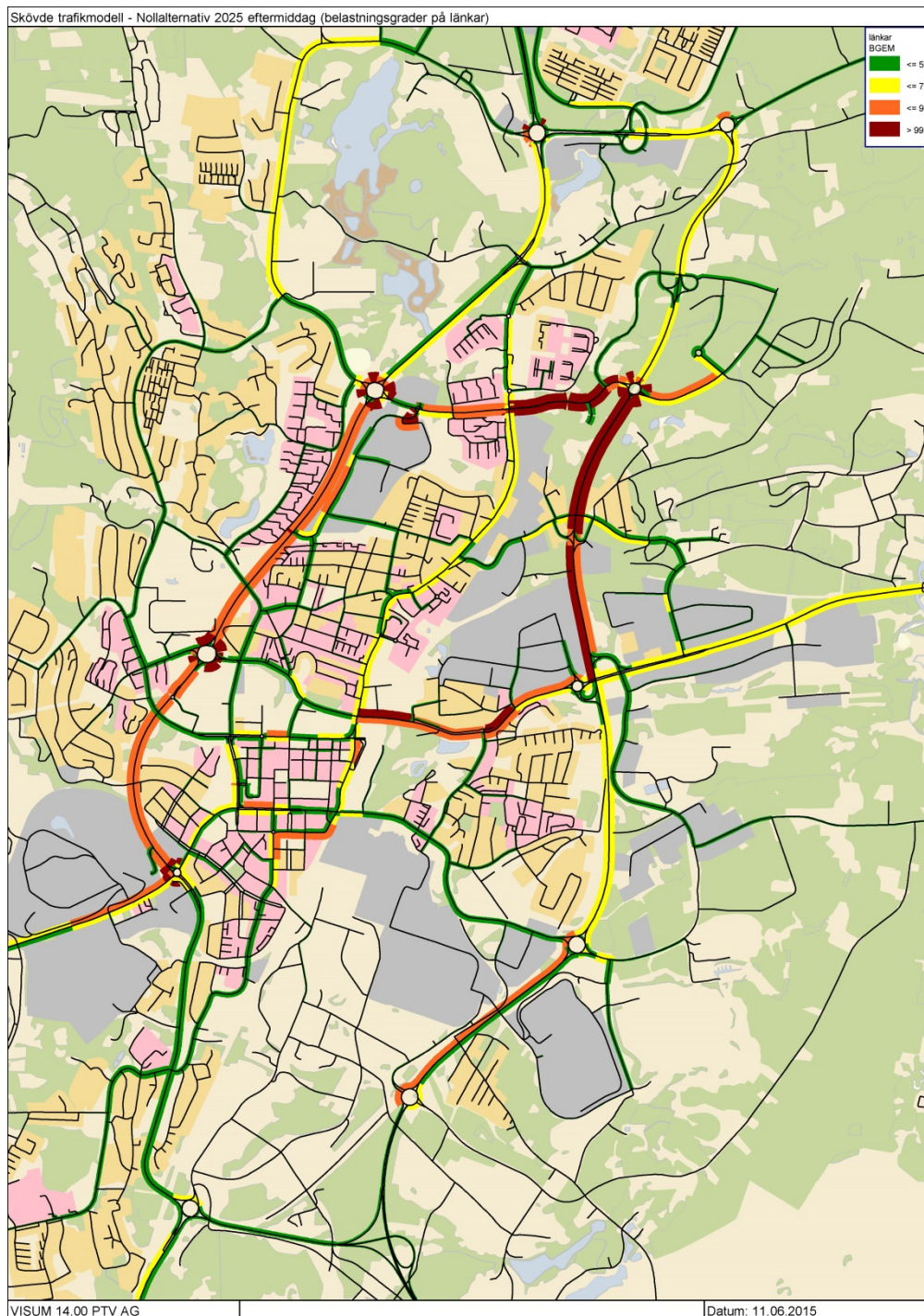
#### Trafikflöden och belastning på vägnätet

Från trafikmodellen i VISUM har trafikflöden och belastningarna på vägar och korsningar tagits fram. Resultaten är avstämda med Skövde kommun och samtliga resultat redovisas i bilaga 2. I Figur 9 redovisas belastning på väglänkar år 2014 och i figur 10 för år 2025.



Figur 9 Belastningsgrader 2014.



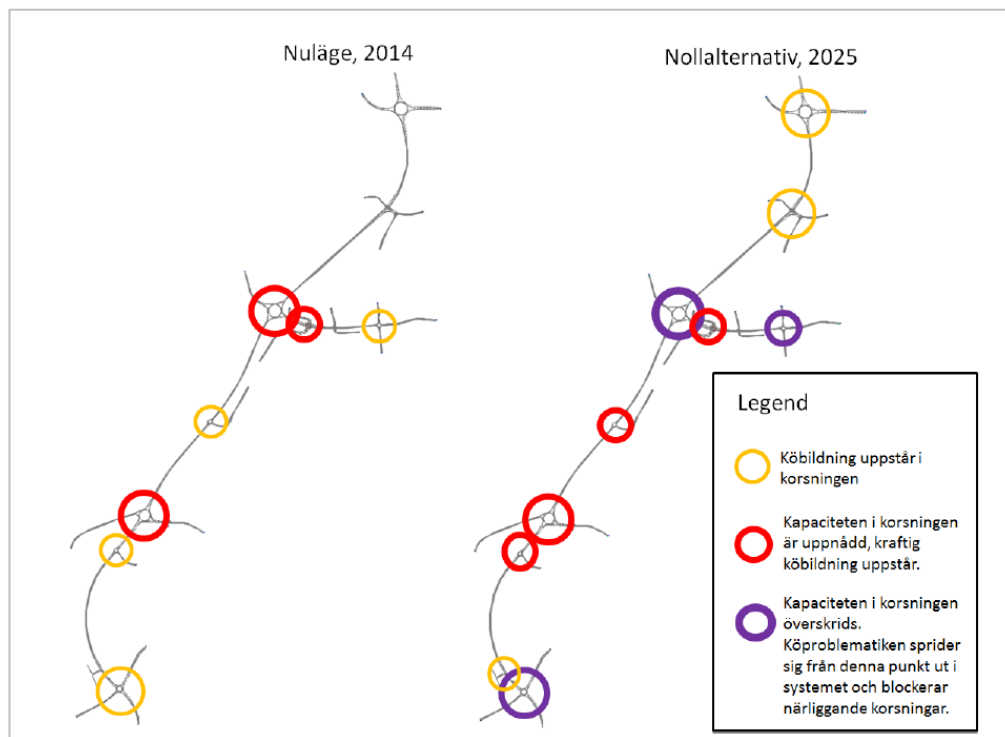


Figur 10 Belastningsgrader 2025.

Resultaten i figur 9 och 10 redovisar hur stort trafikflödet är i förhållande till vägsträckans kapacitet.

Resultatet från den stadsomfattande studien i Visum visar att största trafikökningen i Skövde sker på Vadsbovägen, Nollhagavägen samt väg 26. Studien visar också att Vadsbovägen och Nollhagavägen riskerar att bli överbelastade i framtiden med stora tidsfördröjningar som följd. Detta kan resultera i att bilister i allt större grad väljer alternativa vägar istället till sitt resmål. Exempel på detta är en viss del av trafiken på Mariestadsvägen och Gustaf Adolfs gata har omfördelats dit på grund av trängsel på Vadsbo- och Nollhagavägen.

Resultaten från Visum används som indata till Vissim och ska ses som en del i kapacitetsutvärderingen av Vadsbovägen och Nollhagavägen. Resultatet från Visum bör inte enskilt användas till att dra slutsatser kring kapaciteter och kölängder i enskilda korsningar. De resultaten fås istället från den simuleringsmodell som byggts upp i programvaran Vissim och i figur 11 visas en bedömning av hur hårt korsningarna är belastade år 2014 och 2025 och vilken kösituation som uppstår.



Figur 11 Belastning i korsningar och kösituation år 2014 och 2025, enligt simuleringsresultat i Vissim

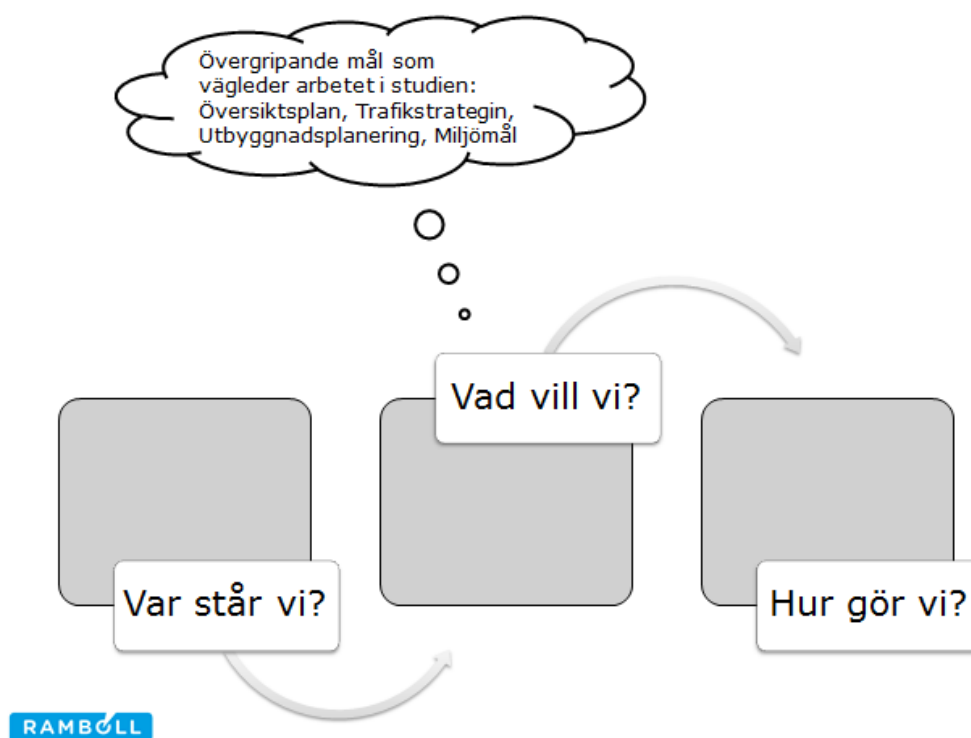
I nuläget är flödet nära maxkapaciteten i de korsningarna som markerats med röda ringar i figuren ovan. Köproblematiken på Vadsbovägen för Trafiksituation 2014, nuläge är störst mellan dessa korsningar. I Trafiksituation 2025, nollalternativ ökar trafikmängderna och kapacitetstaket överskrids i flera

korsningar längs Vadsbovägen. Både korsningar som markerats med rött och lila får höga belastningar och med köproblem som följd. För Trafiksituation 2025 innebär den stora andelen överbelastade korsningar att inte alla fordon kommer in i systemet, kölängderna växer istället ut ifrån de mest belastade korsningarna och köbildning uppstår längs hela Vadsbovägen och längs större delen av Nolhagavägen.

Restiderna för bussar på Vadsbovägen under maxtimmen beräknas öka kraftigt från Trafiksituation 2014 nuläge till Trafiksituation 2025 nollalternativ. Detta beror till stor del på den överbelastade korsningen vid Vadsbovägen/Nolhagavägen som alla bussar på Vadsbovägen passerar. Restiderna norrut beräknas öka med ca 5 minuter per buss i maxtimmen genom Vadsbovägen. Restiderna i södergående riktning påverkas inte lika mycket men restiderna ökar ändå med ca 3 minuter.

#### 4. Målbild

Arbetet med att ta fram lämpliga åtgärder utgår från att det finns en målsättning för i vilken riktning åtgärderna ska verka. Det finns ett antal övergripande mål som det här projektet behöver förhålla sig till och formulera de projektunika målen utifrån. I figur 12 visar vi hur formuleringen av mål i detta projekt är beroende av vilken inriktning de övergripande målsättningarna pekar ut. Kommunens ambition för tillväxt och utveckling som Skaraborgsregionens motor är en av de absolut viktigaste målsättningarna. För transportsystemet finns det strategiska mål formulerade i trafikstrategin och konkreta åtgärder i trafikplanen.



Figur 12 Projektunika mål i förhållande till övergripande mål

I januari 2015 formulerade kommunen ett antal konkreta principer för Vadsbo- och Nolhagavägens utveckling.

##### Vadsbovägen

Skall vara en trafikled

Trafikstrategin gäller

Fordonstrafik prioriteras

Hastighetsplanen = 60 km/h

Ingen korsning i plan för oskyddade trafikanter

God framkomlighet förutom vid de större korsningspunkterna

### Nolhagavägen

*En av få förbindelser under järnvägen*

*Viktig länk mellan områden*

*Handelsstråk*

*Hastighetsplan= 40 km/h*

*Om möjligt få bort oskyddade trafikanter i plan*

*Prioritera kollektivtrafik*

*God tillgänglighet till anslutande områden*

Vid ett projektmöte i mars 2015 diskuterades mål för projektet. Politiken uttrycker att det övergripande målet är "Tillväxt, tillväxt, tillväxt". Men mötet konstaterade också att projektmålen behöver anpassas till den antagna trafikstrategin och det finns miljömål med exempelvis mål för koldioxidutsläpp. Två förslag på mål togs fram under mötet:

- framtida trafikökning ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel.
- bygga blandstad

## 5. Tänkbara åtgärder

### 5.1 Övergripande analys av möjligheter och planeringsprinciper

Vägnätet för biltrafik är relativt högt belastat i nuläget, framförallt på Vadsbovägen, väg 26 och Nohlagavägen. Med utbyggnaderna av bostäder, handel och verksamheter kommer trafikbelastningen öka kraftigt redan inom den närmaste 10-års perioden – utifrån det scenarioupplägg som använts för Trafiksituation 2025.

För att möta trafikefterfrågan i Trafiksituation 2025 med en kapacitetslösning krävs en utbyggnad av Vadsbovägen och Nohlagavägen till fyrfältiga trafikleder med större och kanske till och med planskilda trafikplatser. Men det är inte i den riktningen som kommunens planering och målsättningar pekar. Istället visar målsättningarna på en återhållsamhet vid utbyggnad av vägsystemet och en prioritering av kollektivtrafik, gång och cykel. Samtidigt har kommunen att förhålla sig till den samhällsplanering som historiskt har lett fram till den bilkrävande struktur man idag har. Den strukturen tar tid att förändra och därmed är också förutsättningarna för en snabb omfördelning av biltrafik till kollektivtrafik begränsade.

Frågan om Vadsbovägen och Nohlagavägen kräver ett helhetsgrepp på stadens trafiksystem och vi tror att utvecklingen av Skövde kräver åtgärder som verkar på olika långt tidsperspektiv och omfattar alla beståndsdelar i det som bygger upp en trafikefterfrågan och färdmedelsval. Trafikefterfrågan är så omfattande att det inte finns rimliga fysiska lösningar längs Nohlagavägen som kan lösa köproblemen, efterfrågan är i nivå med maximal kapacitet på sträcka så att försöka åtgärda en korsning leder inte till en lösning. Längs Vadsbovägen finns det bra förutsättningar att förbättra trafiksituationen.

Vi menar att den övergripande planeringsprincipen för fysiska lösningar bör vara att lösa de köproblem som finns i korsningar längs de sträckor där kapaciteten på sträcka inte är lika begränsande som kapaciteten i korsning. Detta för att lösa upp köproblem som medför att intilliggande korsningar låser sig och att trafiklösningarna inte fungerar. Däremot bör inte vägsystemet tillföras mer kapacitet i ett systemperspektiv, utan istället bör möjligheterna till att prioritera kollektivtrafik tas tillvara genom att skapa kollektivtrafikkörfält och därmed försöka ta "marknadsandelar" från biltrafiken. Det kommer gå långsamt på vissa sträckor för biltrafiken men att skapa ett friflödessystem är inte i linje med kommunens målsättningar.

Parallellt med att fysiska lösningar löser mer eller mindre akuta problem – utan att egentligen skapa mer framkomlighet i ett helhetsperspektiv – behövs andra åtgärder för att säkerställa att Skövde inte tappar i attraktivitet som regioncentrum. Det innebär att stadens egen trafik behöver förändras till förmån för att inpendling och fritidsresor från övriga regionen ska kunna öka i omfattning, vilket är en förutsättning för Skövde ska växa i takt med målen.

Den mest grundläggande åtgärden är att fortsätta arbeta med en samhällsplanering som skapar behov av färre bilresor än planeringen de senaste 50 åren gjort och som genom en ökad förtätning och mindre funktionsuppdelad stad ger tillgång till vissa av de funktioner som idag endast finns på en bilresas avstånd, till exempel en stor matbutik. Utmaningen för trafiksystemet och stadsplaneringen är att överbrygga den tidsperiod under vilken tillräckligt tät bebyggelse och underlag för denna typ av funktioner saknas i många stadsdelar. Trafikstrategin och trafikplanen är verktyg som redan finns tillgängliga för fortsättningen på detta arbete.

Det finns åtgärder som kan verka snabbare än andra och som ger effekter i vägtrafiken utan att behöva bygga ut infrastruktur. Ofta dimensioneras trafiksystem efter en efterfrågan som är koncentrerad till mycket korta tidsperioder av dygnet och veckan. Skövde har flera stora arbetsplatser med stor andel bilpendlare. Om arbetsplatserna kan påverkas till att förändra skifttider och stimulera andra färdmedelsval är det något som kan ge effekter som märks under högtrafik. Trafikmodellen kan ge underlag för bedömning av hur effektfulla denna typ av påverkansåtgärder kan vara. Vi tror överlag på att det finns god effekt i att arbeta med gröna resplaner och Mobility management<sup>1</sup> i Skövde.

Om det är svårt att påverka resandets omfattning, och valet av tidpunkt eller färdmedel för resan så kan en väg att åtgärda kapacitetsproblem på en sträcka vara att omfördela trafiken i vägnätet. Det kan dels ske genom att föröka styra trafiken till befintliga vägar, via information om kötider eller genom reglering av vilken trafik som är tillåten och under vilka tider. Det kan också ske genom att skapa nya väglänkar som är tillräckligt attraktiva och som avlastar den aktuella sträckan. Det sistnämnda är en åtgärd som tillför kapacitet i vägnätet och till viss del riskerar att motverka tidigare nämnda mål – samtidigt kan det vara den åtgärd som på kort sikt är nödvändig för att lösa problem med ett alltför glest vägnät där de vägar som finns blir för högt belastade. Staden växer och vägnätet behöver växa med den.

## 5.2

### **Tänkbara konkreta korsningsåtgärder och nya tvärkopplingar**

Nolhagavägen är så attraktiv att den blir för högt belastad år 2025. Det finns inga rimliga åtgärder längs vägen som löser framkomlighetsproblemen utan lösningarna finns i första hand på annan plats. Vi föreslår kommunen i det korta perspektivet att utvärdera effekten av nya tvärkopplingar som kan avlasta vägen samt pröva åtgärder i korsningen med Gustav Adolfs gata. Det finns sedan tidigare förslag till en ny koppling från kvarteret Norrmalm och den behöver prövas i ett sammanhang med övriga intilliggande korsningar. Med tanke på hur hårt belastad Vadsbovägen är i tänkt läge i Köpmannagatans förlängning så bör den anslutande vägen få begränsad tillgänglighet till Vadsbovägen. Lösningen bör utformas för att ta liten kapacitet från Vadsbovägen. En möjlig åtgärd kan vara en höger/höger-lösning där endast avfart till och påfart från Norrmalm, är tillåten för

---

<sup>1</sup> Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändning genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

norrgående trafik på Vadsbovägen. Det skulle kunna avlasta korsningen Nolhagavägen/Gustav Adolfs gata.

För bostadsområdena som ansluter till Nolhagavägen via Rosenhagavägen bör inriktningen snarare vara att hitta andra möjligheter till gatukopplingar mot Mariestadsvägen än att förbättra tillgängligheten till Nolhagavägen. Lösningar som ger mer tillgänglighet från sidorna tar kapacitet från genomfartstrafiken och den kräver den kapacitet som finns idag. Med två cirkulationsplatser i vardera av änden av den aktuella sträckan av Nolhagavägen finns också alltid möjligheten att svänga höger och vända i cirkulationsplatserna, i de fall när syftet var att svänga vänster från områdena.

På Vadsbovägen bör trimningsåtgärder med fria högersvängar, eller utbyggnad till en tvåfältig cirkulationsplats, i Lillegårdsrondellen och Badhusrondellen vara verkkningsfulla åtgärder. Detta behöver dock simuleras tillsammans med åtgärder i intilliggande korsningar. Aspö korsning kommer att byggas om och troligen utformas som en cirkulationsplats. Det innebär att anslutande vägar får högre tillgänglighet till Vadsbovägen och att genomfartstrafiken saktas ner. Det kan vara till fördel för trafiksituationen i Lillegårdsrondellen och kan prövas i simulering.

För korsningarna söder om Lillegårdsrondellen, med undantag av Badhusrondellen, har kommunens avsikt tidigare varit att pröva hur deras utformning kan förbättra trafiksituationen men inte i första hand med syftet att underlätta ytterligare för anslutande trafik utan snarare att begränsa orimliga kötider till och från angränsande områden till Vadsbovägen. Det finns tankar på två nya korsningar på denna sträcka av Vadsbovägen, dels en ny anslutning till Norrmalm och dels en ny koppling mellan Ekängsvägen och Vadsbovägen. Problemet med många anslutningar till en trafikled som Vadsbovägen är att den riskerar att ta över för mycket av det trafikarbete som görs på anslutande områdets gator. Det går att göra en liknelse, ett steg upp i trafikhierarkin, med en statlig nationell väg som belastas för mycket med lokal trafik på grund av för många trafikplatser och begränsad kapacitet i det kommunala vägnätet.

I Norrmalmsrondellen är möjligheterna att få till en förbättring av trafiksituationen begränsade. Det finns inte plats för en tvåfältig cirkulationsplats och det är också svårt att göra om den till signal. I Arenarondellen är det huvudsakliga problemet att det är en kösituation i riktning norrut och den har sitt ursprung av kapaciteten i Badhusrondellen och Lillegårdsrondellen. Det finns små möjligheter att göra några förbättringar i denna cirkulationsplats för att förbättra tillgängligheten till Vadsbovägen och kösituationen på Vadsbovägen.

I korsningen med Vipans gränd kan vänstersvängande trafik från Vadsbovägen vara hjälpta av en ny signalreglering. Men Trafiksituation 2025 visar på att det kommer vara köer för norrgående trafik på Vadsbovägen hela vägen från Lillegårdsrondellen ner till Hallenbergsrondellen och vänstersvängande trafik till Vipans gränd kommer ligga i dessa köer.