

PM för ny väglänk mellan Annero och Östra
leden---

Skövde kommun

Trafikanalys Skövde

Koncept

Göteborg 2009-04-07

Skövde kommun

Trafikanalys Skövde

PM för ny väglänk mellan Annero och Östra leden.

Datum	2009-04-07
Uppdragsnummer	61440726108
Utgåva/Status	Koncept

Harald Lundström	Per Larm/ Staffan Sandberg	Lars Fredén
Uppdragsledare	Handläggare	Granskare

Ramböll Sverige AB
Box 5343, Vädursgatan 6
402 27 Göteborg

Telefon 031-335 33 00
Fax 031-40 05 71
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Förutsättningar	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
1.3	Beräkningsförutsättningar och antaganden	3
2.	Analysresultat	4
3.	Genomförbarhet	5
4.	Slutsatser	5

Bilagor

1.	Skillnad i trafikflöde mellan basvägnätet och basvägnätet kompletterat med länk A
2.	Totalt trafikflöde i basvägnätet
3.	Totalt trafikflöde i basvägnätet kompletterat med länk A.
4.	Skillnad i trafikflöde mellan basvägnätet kompletterat med länk A och basvägnätet kompletterat med länk A och B.
5.	Skillnad i trafikflöde mellan basvägnätet och basvägnätet kompletterat med länk A och B.
6.	Totalt trafikflöde i basvägnätet kompletterat med länk A och B

1. Förutsättningar

1.1 Bakgrund

Trafiksituationen vid väg 49 från Skara, delen Våmb – Vadsbovägen, är tillsammans med genomfartstrafiken ett problem i Skövde tätort. Trafiken genererar buller och utsläpp till luft samtidigt som kapacitetsbegränsningar leder till köer. Längs den aktuella sträckningen av väg 49 finns flera korsningar i plan och Våmbskolans elever passerar också i plan över vägen.

Vägverket har utfört en fördjupad förstudie¹ i syfte att utreda alternativa lösningar för sträckningen av väg 49 in mot Skövde tätort. Före ett fortsatt utredningsarbete, i form av en vägutredning, rekommenderade förstudien en trafikanalys för att få en klarare bild av områdets trafiksituation.



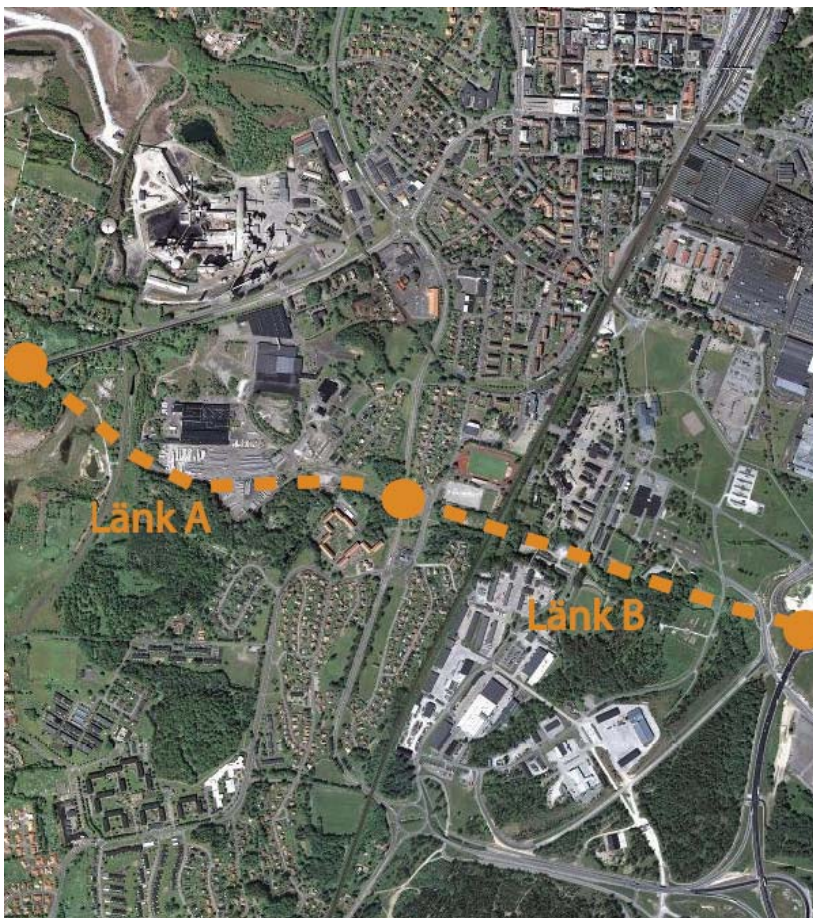
Figur 1: Förslag till ny vägsträckning för väg 49, Våmb – Annero (länk A).

Ramböll Sverige AB fick uppdraget att analysera scenariot med en ny sträckning av väg 49 på delen Våmb – Annero (i fortsättningen benämnd länk A), se figur 1. Analysen genomfördes utifrån den basmodell som tidigare har tagits fram för

¹ Fördjupad förstudie för delen Våmb – Annero, Vägverket, 2007-11-06

vägnätet i Skövde. Slutsatsen från denna analys² var att länk A inte gav tillräcklig överflyttning av trafik till Östra leden för att komma tillrätta med de problem man avsåg att lösa.

För att länk A ska ge avsedd effekt kan det krävas nya väglänkar som kompletterar befintligt vägnät och ger nya möjligheter till ruttval för framförallt genomfartstrafik. Ramböll Sverige AB har fått uppdraget att studera effekterna av en ny väglänk, mellan Annero och Östra leden, som kompletterar den nya sträckningen av väg 49. Denna väglänk benämns länk B och illustreras tillsammans med länk A i figur 2.



Figur 2: Basvägnätet kompletterat med länk A och B.

1.2

Syfte

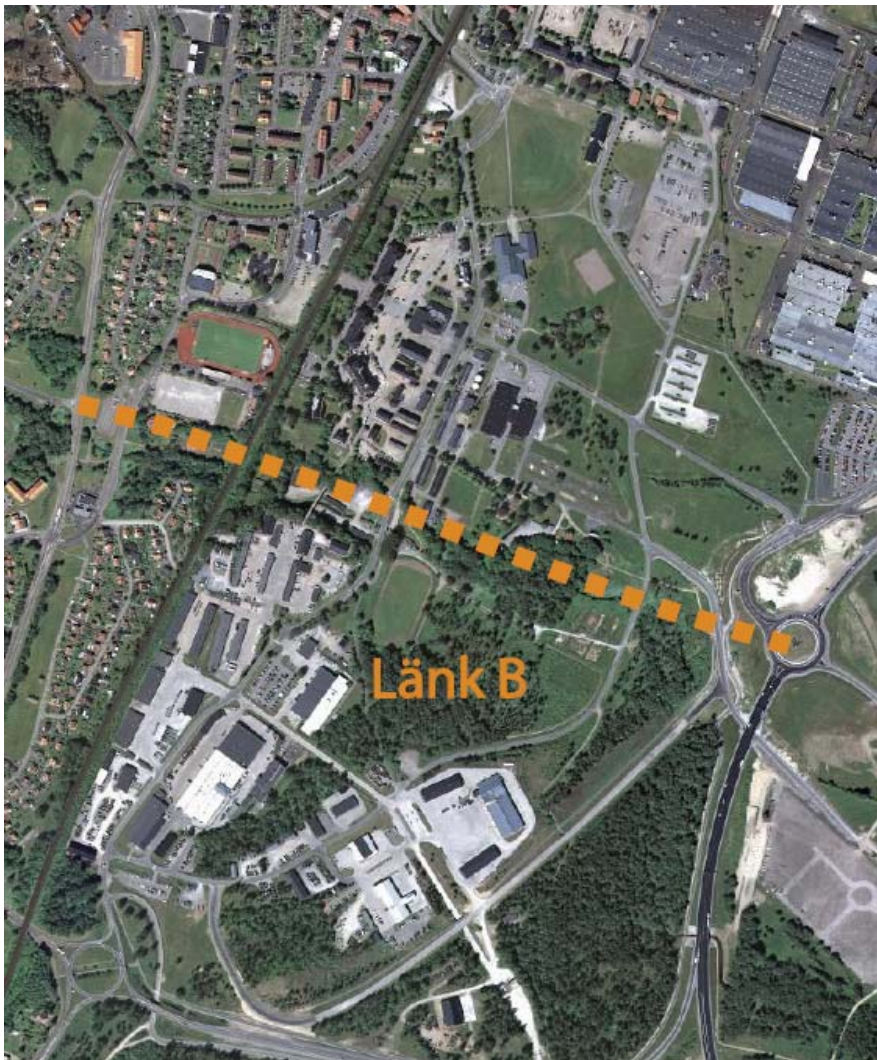
Detta PM redovisar förutsättningarna och resultatet av en trafikanalys för Skövde tätort utifrån scenariot med två nya väglänkar, länk A och B, som knyter samman väg 49 och Östra leden via en trafikplats vid Annero.

² PM för ny sträckning av väg 49 mellan Våmb och Annero, Ramböll AB, 2008-10-06.

1.3 Beräkningsförutsättningar och antaganden

I detta PM beskrivs beräkningsförutsättningarna för scenariot med en komplettering av basvägnet med länk A och B. För en redovisning av antaganden och beräkningsförutsättningar gällande det övriga vägnätet, och trafikanalysens arbetsgång, hänvisas läsaren till det PM som beskriver basmodellen.

I analysen förutsätts länk A ansluta i plan till Falköpingsvägen vid Annero. Den nya vägsträckningen mellan Våmb – Annero förutsätts också vara dimensionerad för en hastighet på 70 km/h. Länk B förutsätts ansluta i plan i båda anslutningspunkter. Länk B har analyserats utifrån en hastighetsbegränsning på 70 km/h med ett körfält i varje riktning och sträckningen framgår enligt figur 1.



Figur 3: Länk B mellan Annero (Falköpingsvägen) och Östra leden (Granhöjden)

2. Analysresultat

Den viktigaste frågan som analysen skall besvara är, likt analysen daterad 2008-10-06, i vilken omfattning länk A och B tillsammans minskar genomfartstrafiken i Skövde centrum. För att besvara den har ett par olika analyser gjorts, som har resulterat i flera olika trafikflödeskartor. I avsnitten nedan kommenteras resultaten - som kan utläsas grafiskt i de bilagda trafikflödeskartorna³.

2.1 Basvägnätet kompletterat med länk A

Om länk A läggs till basvägnätet förändras trafiksituationen. I bilaga 1 redovisas skillnaden mellan basvägnätet kompletterat med länk A, dock utan länk B, och det ursprungliga basvägnätet. På kartan redovisas med andra ord endast flöden på de gator och vägar där det sker någon förändring i det totala trafikflödet. Det totala trafikflödet redovisas däremot i bilaga 2 och 3. I bilaga 2 redovisas trafikflödet i basvägnätet, dagens vägnät, och i bilaga 3 redovisas trafikflödet i basvägnätet kompletterat med länk A. Dessa resultat har tidigare kommenterats och analyserats i PM 2008-10-06 men redovisas på nytt för att återge helheten.

2.2 Basvägnätet kompletterat med länk A och B

Det nya i denna analys är att både länk A och länk B läggs till basvägnätet. Länk B angör Falköpingsvägen vid Annero vid läget för anslutningen av länk A. På Östra leden ansluter länk B vid Granhöjden.

Med länk B väljer trafiken i större utsträckning Östra leden än vägarna genom centrala Skövde - jämfört med när endast länk A kompletterade basvägnätet. Detta framgår av bilaga 4 där skillnaden i trafikflöden redovisas mellan basvägnätet - kompletterat endast med länk A - och basvägnätet kompletterat med länk A och länk B.

Förändringen av trafikflöden jämfört med dagens basvägnät framgår av bilaga 5. I denna trafikflödeskarta kan det utläsas att överflyttningen av trafik till Östra leden uppgår till 3000 – 3500 fordon per dygn och större centrala gator avlastas med 1500 – 2500 fordon per dygn. På nuvarande väg 49 minskar trafiken, i ett snitt strax väster om Hallenbergsrondellen, från 13 700 fordon per dygn till 10 700 fordon per dygn, vilket motsvarar en minskning med cirka 25 procent. På Stationsvägen, strax söder om Hjovägen, minskar trafiken från 10 300 fordon per dygn till 9 200 fordon per dygn. Detta motsvarar en minskning med cirka 10 procent.

³ Trafikflödena på kartorna är angivna i fordon per dygn. Det betyder det antal fordon som under ett helt dygn passerar det givna snittet - i båda riktningar sammanräknat.

De totala trafikflödena i basvägnätet med länk A och B framgår av bilaga 6. Trafikflödet på länk B beräknas uppgå till 5 800 fordon per dygn.

3. Genomförbarhet

En ny väglänk länk B är naturligtvis förknippad med många frågeställningar kring om och hur det är genomförbart. Vid en första anblick förefaller det praktiskt möjligt att förlägga en väg till platsen. Västra stambanan måste dock passeras planskilt och vägdragningen genom försvarsmaktens område måste beakta bland annat höjd- och vattenförhållanden samt garnisonens behov av rörelser inom området. Angöringspunkterna till befintligt vägnät i Annero och vid Östra leden är en av nyckelfrågorna att gå vidare med. Frågorna kring försvarsmaktens behov och syn på en väg återstår också att utreda.

4. Slutsatser

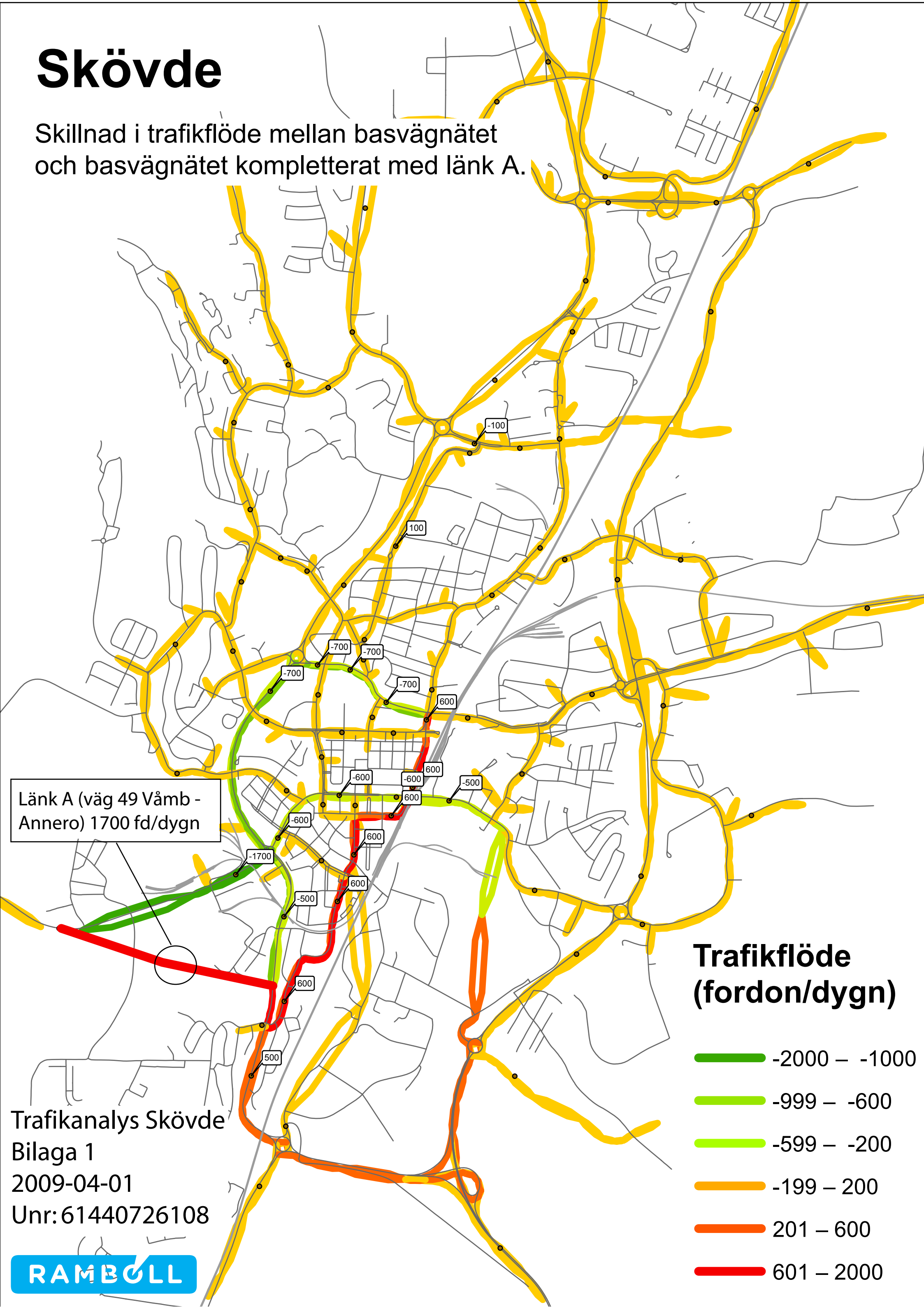
Den övergripande slutsatsen från analysen är att länk A och B tillsammans ger effekt på genomfartstrafiken. Analysen visar att den nya sträckningen i sin helhet, det vill säga länk A och B tillsammans, avlastar centrala gator med upp till 10 - 20 procent av nuvarande trafikflöden. Nuvarande väg 49 avlastas, i ett snitt strax öster om Hallenbergsrundellen, med drygt 25 procent.

Länk B gör att förbindelsen i sin helhet blir attraktiv. Scenariot med basvägnätet kompletterat endast med länk A påverkade inte genomfartstrafiken i centrala Skövde i tillräcklig omfattning för att motivera åtgärden ur detta perspektiv.

Länk B är naturligtvis förknippad med många frågeställningar kring om och hur det är genomförbart. Vid en första anblick förefaller det praktiskt möjligt förlägga en väg till platsen men många frågor rörande trafiklösning, byggnadsteknik och tillståndsfrågor återstår att utreda innan det är möjligt att säga om det är genomförbart och till vilka kostnader.

Skövde

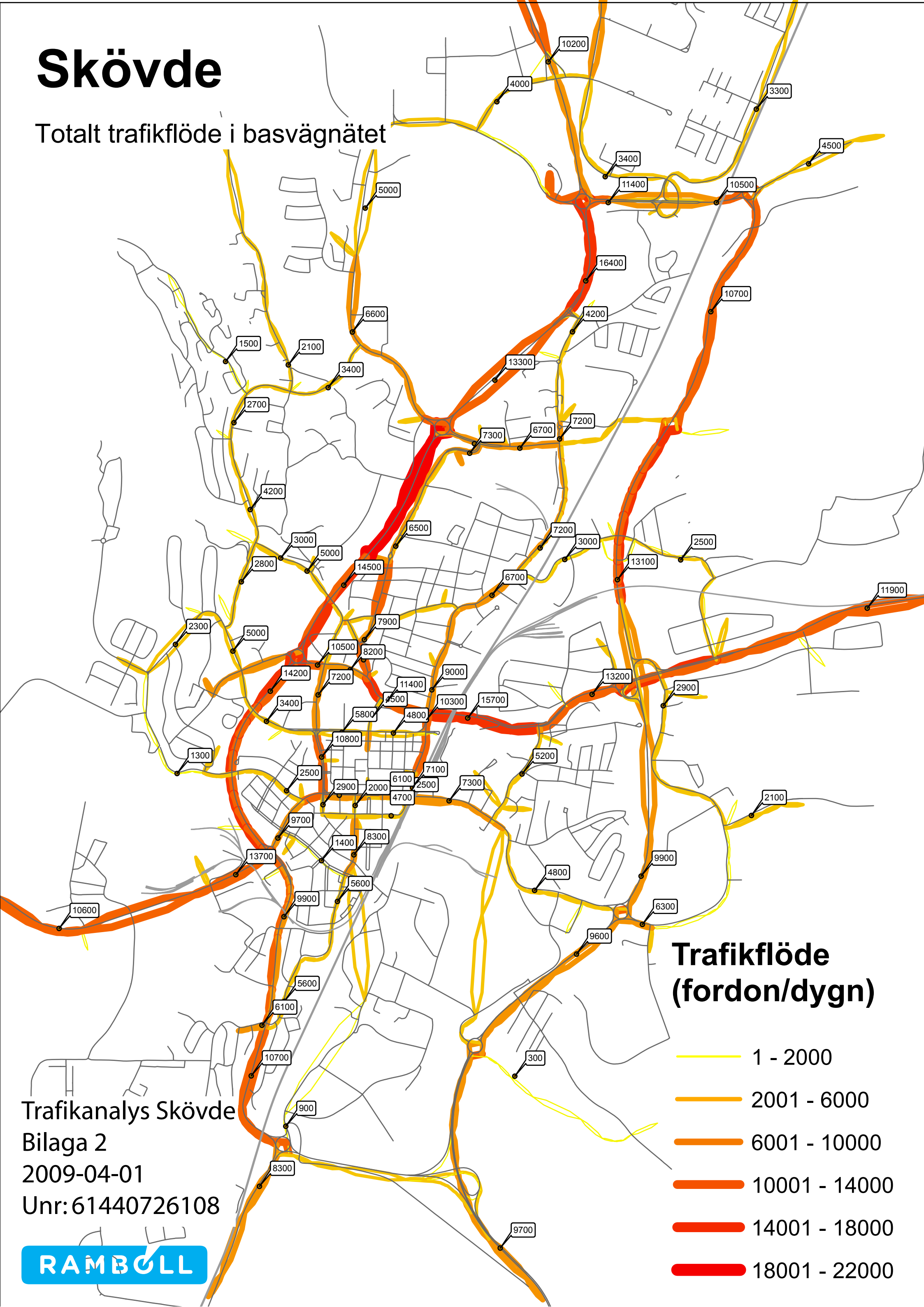
Skillnad i trafikflöde mellan basvägnätet och basvägnätet kompletterat med länk A.



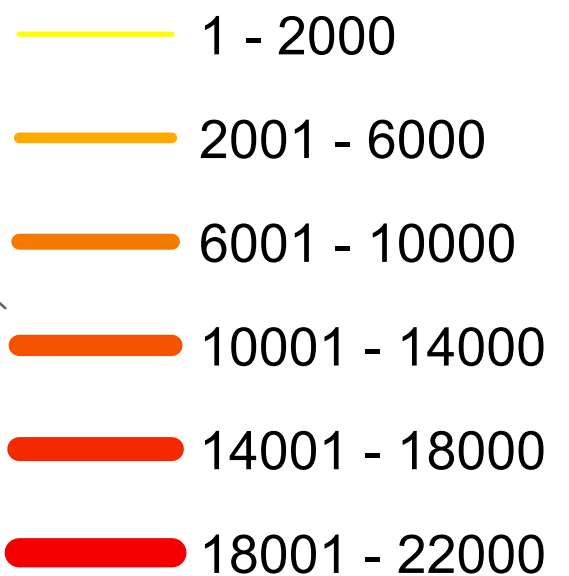
Trafikanalys Skövde
Bilaga 1
2009-04-01
Unr: 61440726108

Skövde

Totalt trafikflöde i basvägnätet



**Trafikflöde
(fordon/dygn)**



Trafikanalys Skövde

Bilaga 2

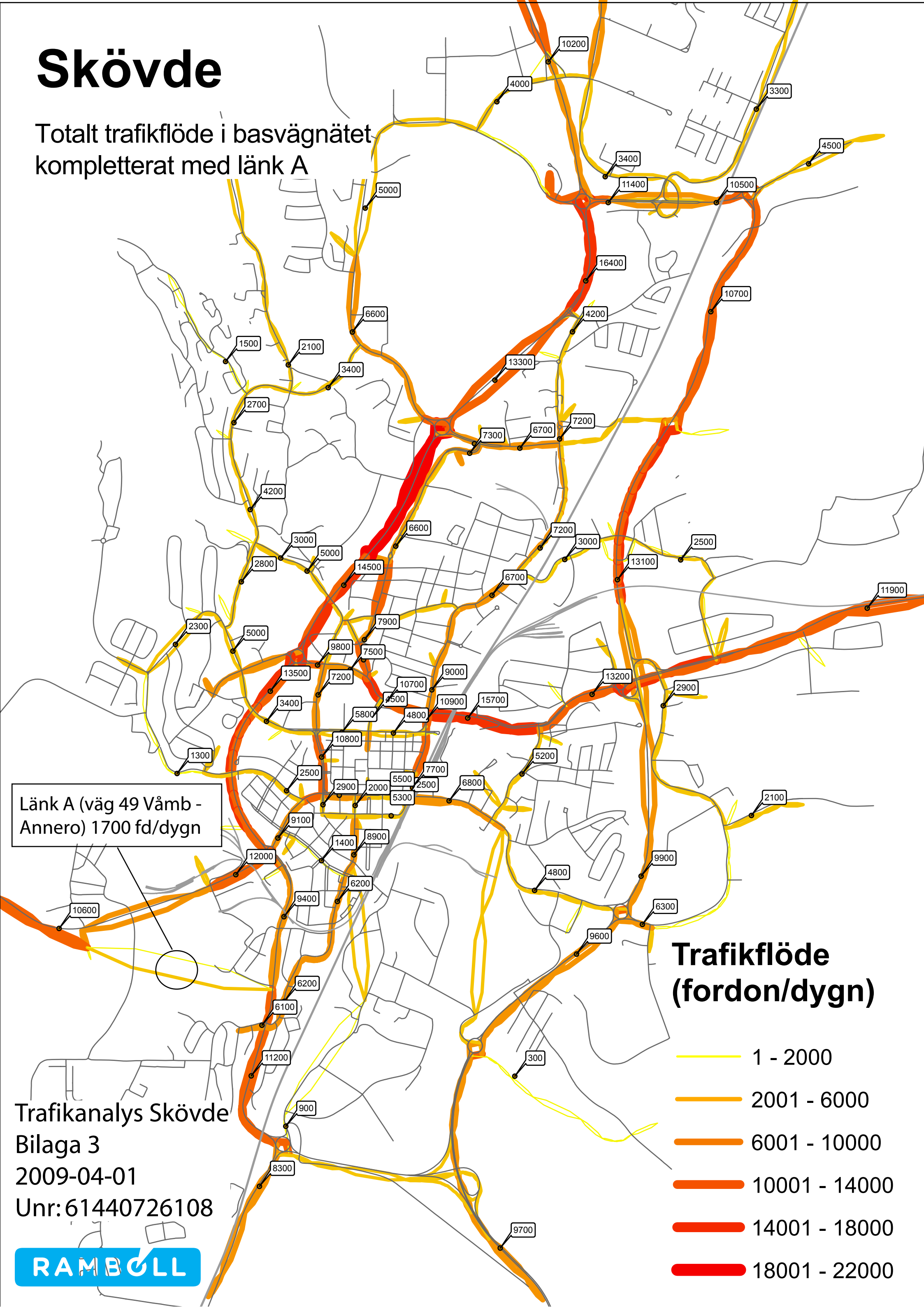
2009-04-01

Unr: 61440726108

RAMBOLL

Skövde

Totalt trafikflöde i basvägnätet kompletterat med länk A



Trafikanalys Skövde

Bilaga 3

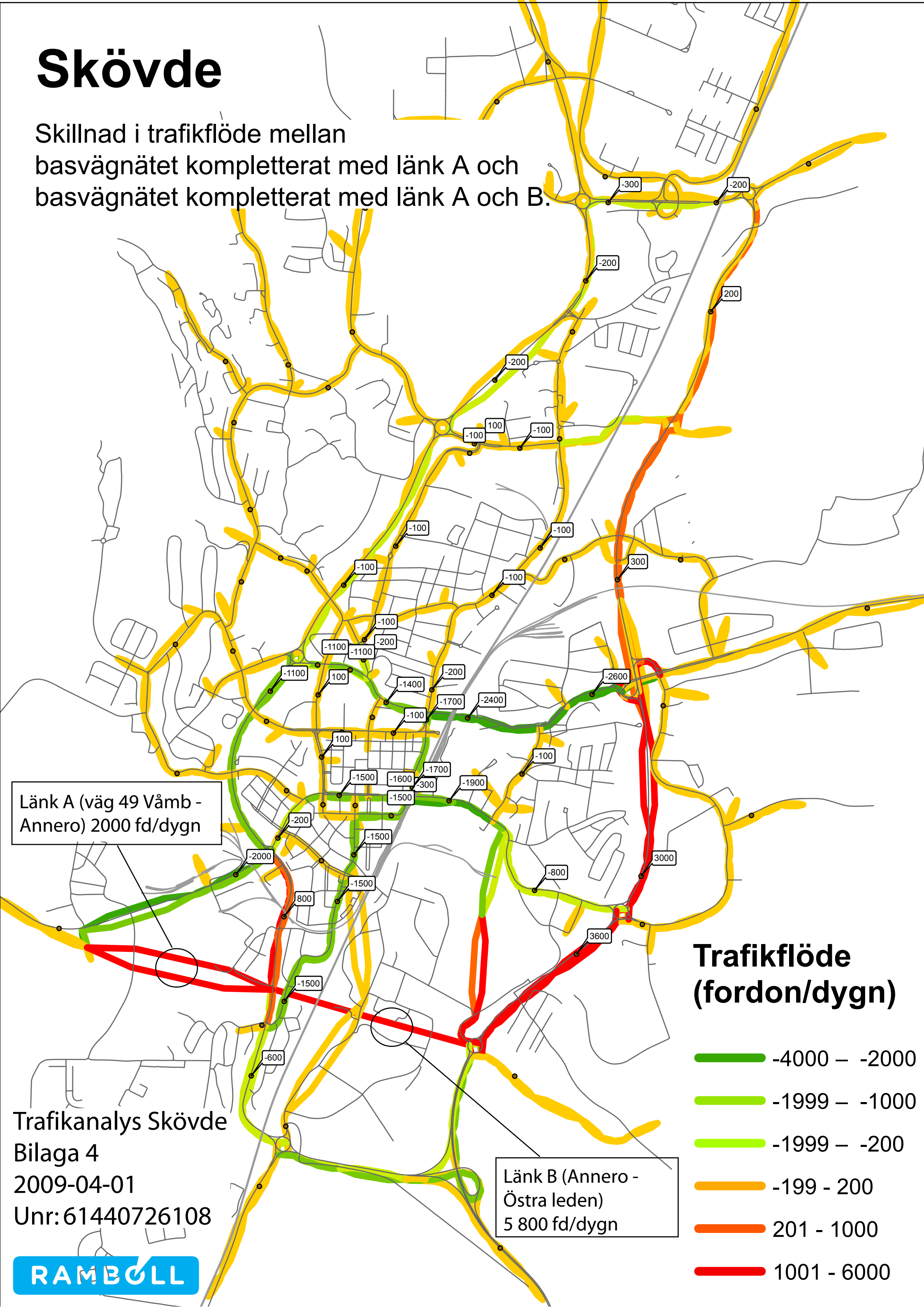
2009-04-01

Unr: 61440726108

RAMBOLL

Skövde

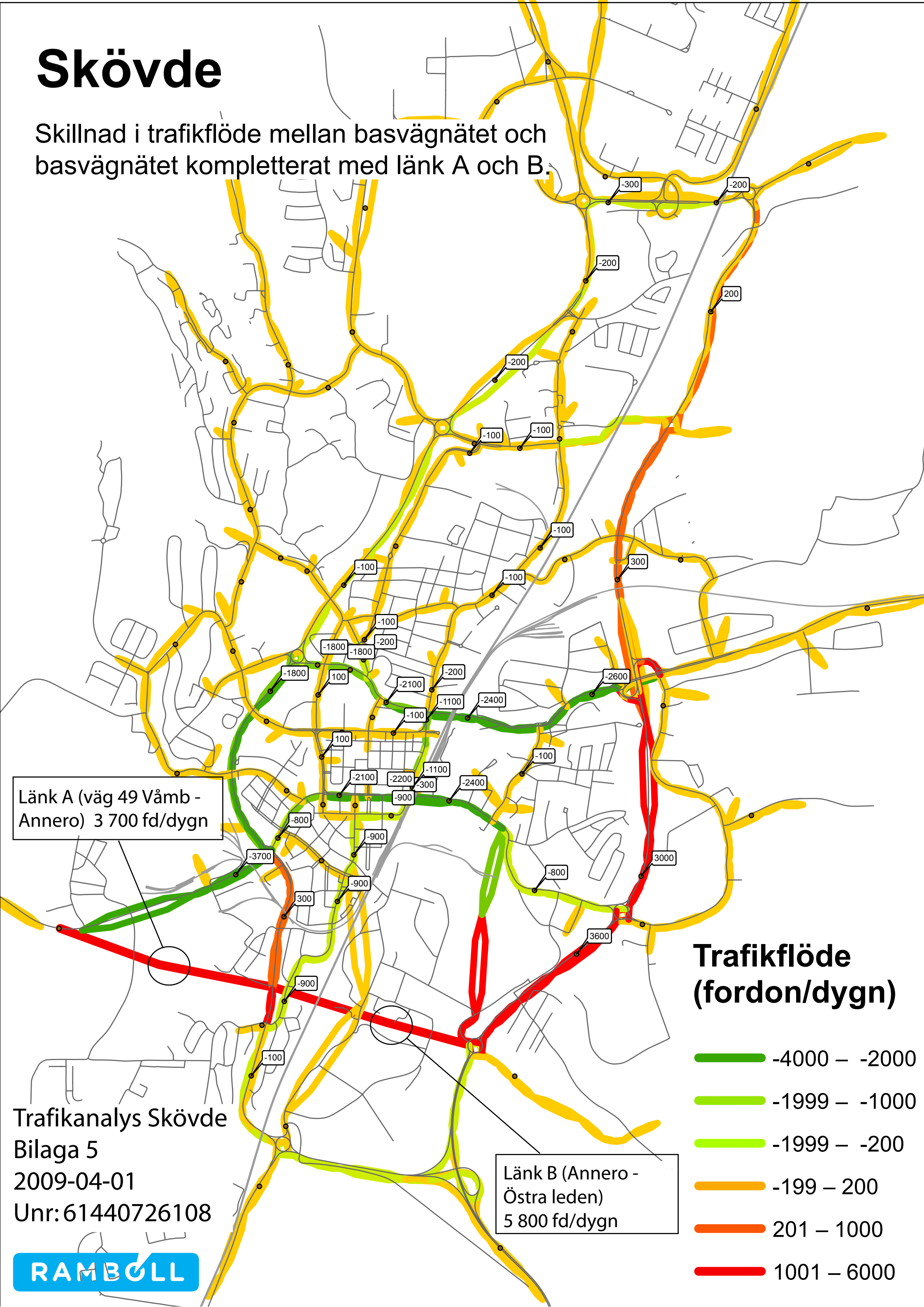
Skillnad i trafikflöde mellan
basvägnätet kompletterat med länk A och
basvägnätet kompletterat med länk A och B.



Trafikanalys Skövde
Bilaga 4
2009-04-01
Unr: 61440726108

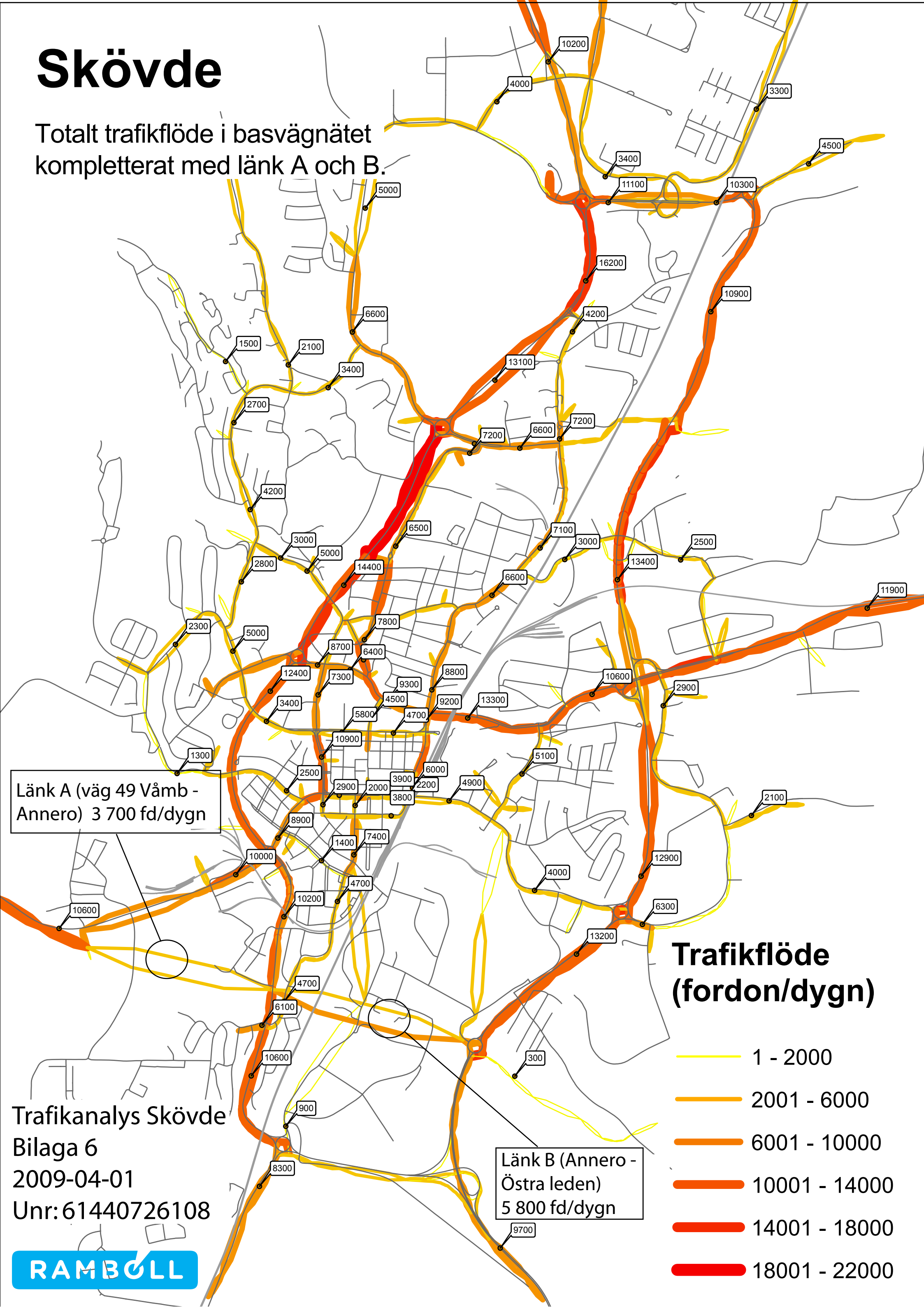
Skövde

Skillnad i trafikflöde mellan basvägnätet och basvägnätet kompletterat med länk A och B.



Skövde

Totalt trafikflöde i basvägnätet kompletterat med länk A och B.



Trafikanalys Skövde
Bilaga 6
2009-04-01
Unr: 61440726108