

# Åtgärdsvalsstudie

- tillgänglighet Skövde

Diarienummer: TRV 2017/22844



**Dokumenttitel:** Åtgärdsvalsstudie- tillgänglighet Skövde

**Författare:** Ann-Charlotte Eriksson

**Ansvarig för genomförande:** Ann-Charlotte Eriksson, Trafikverket, Anna Möller, Skövde kommun

**Organisation:** Trafikverket Plväu

**Datum - start:** 2014-05-16

**Datum - avslut:** Datum, avslutad (färdig rapport)

**Medverkande:** Personer som medverkat i arbetet, namn, roll eller expertområde, organisation.

**Dokumentdatum:** 2017-02-17

**Ärendenummer:** TRV 2015/88854

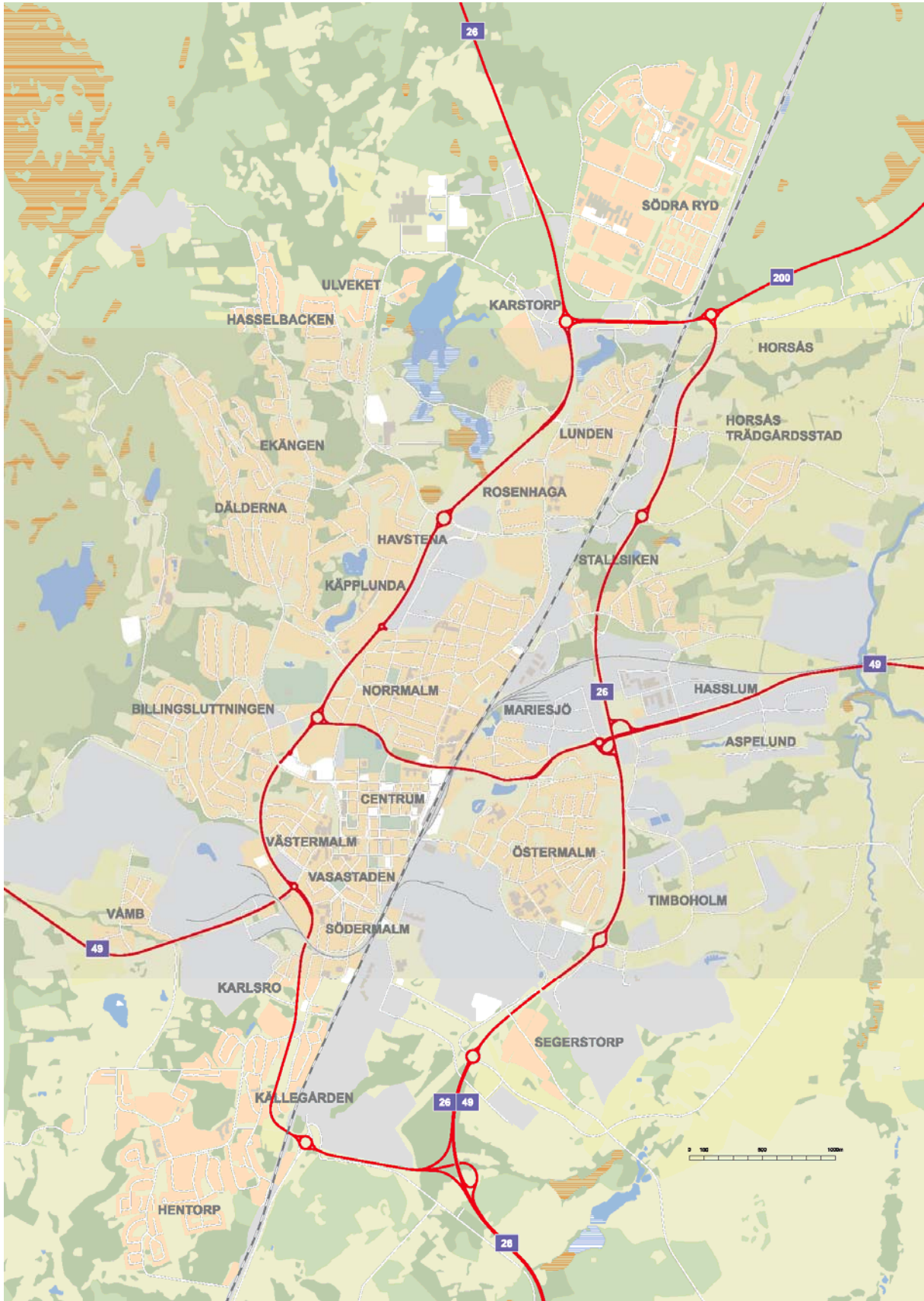
**Kontaktperson:** Ann-Charlotte Eriksson, Trafikverket, Anna Möller, Skövde kommun

**Trafikverket**

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Karta över Skövde tätort och avgränsning av problemområdet för åtgärdsvalsstudien.

## Förord

Transporter har sällan ett egenvärde. Det är tillgängligheten, möjligheten att nå ett utbud och att leverera gods, som kan tillgodoses med en transportfunktion. Men god tillgänglighet kan också åstadkommas genom bättre lokalisering av exempelvis en växande industri, en skola eller annan bebyggelse. Att målpunkter (t ex service) flyttar eller försvinner kan inte självklart kompenseras med en transportlösning. Flera samhällssektorer liksom övriga aktörer behöver bidra till god tillgänglighet och effektiva transportlösningar. Lokaliseringar av bebyggelse, verksamheter och service bör följa en planerad långsiktig samhällsstruktur för att den fysiska tillgängligheten ska vara god och transportsystemet vara kostnadseffektivt. Förändringar i transport- och bebyggelsestruktur tar tid och är förenade med stora investeringskostnader.

God tillgänglighet kan nås både genom att öka kapaciteten i den fysiska infrastrukturen men också genom att få fler att välja kollektivtrafik, cykel och gång. Om de som har möjlighet att gå, cykla eller resa kollektivt skulle göra det ökar framkomligheten markant för de som måste använda sig av bilen eller transportera sitt gods med lastbil.

Denna studie har genomförts för att ta fram underlag för fortsatt infrastrukturplanering, dels inom Skövde kommuns översiktliga planering, kollektivtrafikplanering, cykelplanering och åtgärdsplanering. Dels är den ett underlag för kommande planering i statlig och regional transportplanering.

### Underskrifter

.....

Trafikverket Region Väst

.....

Skövde kommun

# Innehållsförteckning

<b>1. BAKGRUND .....</b>	<b>7</b>
1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu? .....	7
1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet .....	8
1.3. Anknytande planering .....	9
1.4. Tidigare studier .....	12
1.5. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats .....	13
<b>2. INTRESSENER .....</b>	<b>13</b>
<b>3. AVGRÄNSNINGAR .....</b>	<b>13</b>
3.1. Avgränsning av innehåll och omfattning .....	13
<b>4. MÅL .....</b>	<b>14</b>
4.1. Koppling till transportpolitiska mål .....	14
4.2. Viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget .....	15
4.3. Mål för problemlösning .....	17
<b>5. PROBLEMBESKRIVNING, FÖRHÅLLANDEN, FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>18</b>
5.1. Problembeskrivning .....	18
5.2. Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ .....	21
5.3. Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet .....	21
<b>6. ALTERNATIVA LÖSNINGAR .....</b>	<b>22</b>
6.1. Tänkbara åtgärdstyper.....	22
6.2. Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar .....	26
6.3. Utvärdering av alternativen, inkl. måluppfyllelse .....	26
<b>7. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>31</b>
7.1. Rekommenderade åtgärder.....	31
7.2. Förslag till beslut om fortsatt hantering.....	32

## Sammanfattning

I takt med att Skövde växer som regioncentra där trafiktrycket ökar både inom staden och till/från staden har behovet av att specifikt studera tillgängligheten inom, till och från Skövde tätort aktualiserats. Arbetet har genomförts enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier och gjorts gemensamt av Skövde kommun och Trafikverket eftersom åtgärder på det lokala vägnätet påverkar det statliga väg- och järnvägsnätet och vice versa. Beslut togs i arbetsgruppen att kommunalförbundet representerar Skaraborgs kommuner. Dragnig av studiens resultat har fortlöpande skett på möten i kommunalförbundets regi. Information har också getts i politiska sammanhang och tjänstemannagrupper.

I processen har de tidiga faserna genomförts under relativt kort period med två workshopar och ett antal arbetsmöten. Workshoparna syftade till att ta reda på intressenternas behov och problem gällande trafiksituationen i Skövdes övergripande huvudvägnät samt att föreslå åtgärder i alla de fyra stegen i fyrstegsprincipen.

Den sista fasen har tagit lång tid då Skövdes trafiksituation är komplex och analyser har tagits fram stegvis för att kunna föreslå åtgärder i en prioritetsordning som är rimlig och går mot målen i åtgärdsvalsstudien.

Målen för problemlösningen har varit att uppnå god tillgänglighet till, från och i Skövde tätort.....

...för näringslivets transporter

... för personbilsresor

... för kollektivtrafikresor

... för gång- och cykeltrafik

Ett flertal åtgärdsstyper har föreslagits, en övervägande andel inom steg 1 och 2, beteendepåverkan, information, tydligare skyltning, hållbar samhällsplanering, fler gång- och cykelvägar, attraktivare gångstråk m fl. En stor andel åtgärder har också föreslagits för att prioritera och öka attraktiviteten för kollektivtrafiken. För näringslivets transporter och personbilsresor föreslogs ett antal åtgärder för att öka framkomligheten.

Under arbetets gång med simuleringar, analyser och övrigt utredningsarbete för att se genomförbarheten på föreslagna åtgärder har en nettolista tagits fram. Åtgärderna har bedömts utifrån kostnader och nytta, måluppfyllelse samt ansvar och finansiering.

De åtgärder som föreslås är till stor del ett paket med sikte på år 2025. Det är en kort tidshorisont och många åtgärder men tidigare analyser visar vikten av att något görs, om inte trafikinfarkt ska uppstå. Åtgärderna är beroende av varandra för att ge full effekt och berör både statligt och kommunalt vägnät som kräver finansiering dels från potter i regional och nationell plan för infrastruktur och dels kommunal finansiering. Avtal kommer att tecknas mellan Trafikverket och Skövde kommun om fördelning.

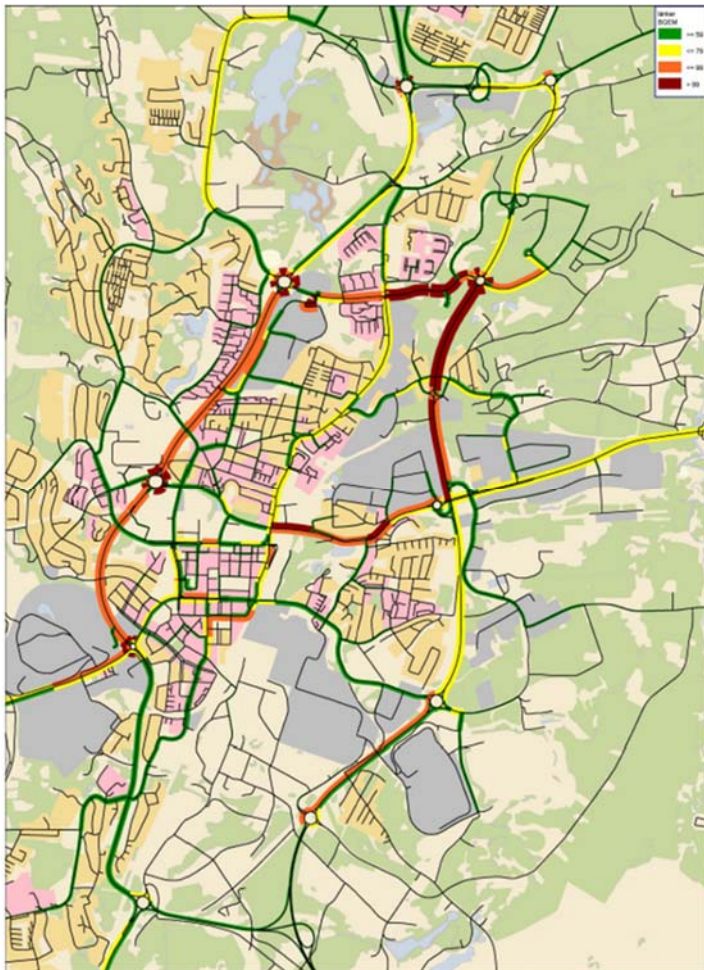
Åtgärderna man går vidare med inte är en framtida totallösning, utan något som syftar till att lösa dagens problem. De riktigt stora framtida visionerna om framförallt Förbi Skövde finns inte med i studien då analyserna visat att övervägande andelen trafik har målpunkt i Skövde och detta har prioriterats. När det gäller väg 26, nationell väg, har framkomlighet och trafiksäkerhet för långväga persontransporter och näringslivets transporter prioriterats. Nya sträckningar av väg 26 och väg 49 är beroende av Skövde kommuns framtida utveckling och markanvändning (efter år 2025) och utreds i kommande översiktsplanearbete.

# 1. Bakgrund

## 1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Skövde är den största tätorten i Skaraborg och en viktig inpendlingsort för kommunerna i delregionen. Pendlingen i Skaraborg har det senaste decenniet ökat mer än riksgenomsnittet. Skövde genomkorsas av Västra stambanan, väg 26 i nord-sydlig riktning och väg 49 i öst-västlig riktning. Järnvägen och de båda vägarna har viktiga funktioner i ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv. Väg 26 är utpekad i Nationell plan för infrastruktur 2014 – 2025 som ett viktigt stråk där åtgärdsvalsstudier föreslås och för närvarande pågår en sådan för hela väg 26 Halmstad-(Jönköping-Skövde-Mariestad) Kristinehamn. I Västra Götalandsregionens plan för transportinfrastruktur pekas också väg 49, Karlsborg-Skövde-Lidköping-Uddevalle-Lysekil, ut som ett viktigt pendlingsstråk. För delen Skövde-Karlsborg pågår en åtgärdsvalsstudie där sträckan Skövde-Igelstorp är beslutad att mittsepareras, övriga delar i stråket, genom Skaraborg, som inte är mittseparerade har spelats in till ny regional plan som brister som behöver utredas. Brister på väg 26 och 49 som berör Skövde tätort behandlas i denna åtgärdsvalsstudie.

I takt med att Skövde växer som regioncentra där trafiktrycket ökar både inom staden och till/från staden har behovet av att specifikt studera tillgängligheten till och från Skövde aktualiserats. Arbetet har gjorts gemensamt av Skövde kommun och Trafikverket eftersom åtgärder på det lokala vägnätet påverkar det statliga väg- och järnvägsnätet och vice versa.



Trafikbelastning enligt utbyggd ÖP2025 utan åtgärder för att minska biltrafiken.

## 1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Arbetet har genomförts som en åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudie som begrepp och metod har använts sedan 2012 och samlar alla föregående typer av tidiga utredningar och studier, som Trafikverket genomför, inom en och samma metodik. ÅVS-begreppet och dess metod ersätter därmed tidigare benämningar och utredningar som handlingsplaner, stråkstudier och idéstudier. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är en förberedande studie i planeringsprocessen där syftet är att förstå trafiksituationen i sin helhet med de brister, problem eller behov som finns. Tillsammans med andra aktörer tittar man på tänkbara lösningar och föreslår eventuella åtgärder.

Arbetet utgår från "Fyrstegsprincipen", som är Trafikverkets planeringsprincip och innebär att tänkbara åtgärder analyseras i följande fyra steg:

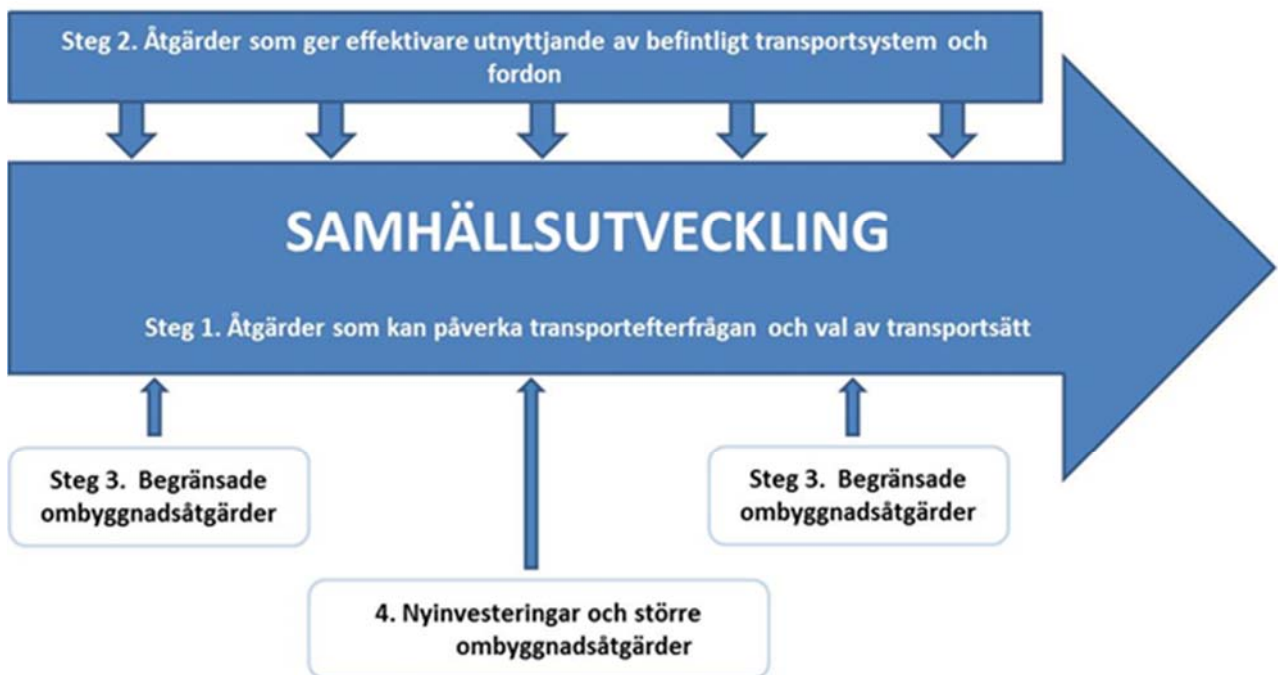
Steg 1 – Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.

Steg 2 - Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon.

Steg 3 – Begränsade ombyggnadsåtgärder.

Steg 4 – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Stegen kan även kombineras så att de åtgärder som föreslås bildar effektiva åtgärds paket med olika typer av mindre och större åtgärder på både kort och lång sikt.



### Processen

Projektspecifikation har tagits fram gemensamt mellan Trafikverket och Skövde kommun. *Se bilaga 1, Projektspecifikation.*

Faserna "initiera", "förstå situationen" och "pröva tänkbara lösningar" har genomförts under relativt kort period med två workshoppar och ett antal arbetsmöten. Workshopparna syftade till att ta reda på intressenternas behov och problem gällande trafiksituationen i Skövdes övergripande huvudvägnät samt att föreslå åtgärder i alla de fyra stegen i fyrstegsprincipen. *Se bilaga 2, Deltagare w1 och w2.*

Fasen "forma inriktning och rekommendera åtgärder" har tagit lång tid då Skövdes trafiksituation är komplex och analyser har tagits fram stegvis för att kunna föreslå åtgärder i en prioriteringsordning som är rimlig och går mot målen i åtgärdsvalsstudien.





Ett extra möte med Sveriges Åkeriföretag Skaraborg har skett för en extra avstämning så att föreslagna åtgärder inte strider mot målet "ökad tillgänglighet för näringslivets transporter"

Slutrapport med föreslagen inriktning och rekommenderade åtgärder har presenterats vid möte den 24 april 2017. Inbjudna till mötet var deltagare under båda workshoparna samt övriga kommuner i Skaraborg.

### Organisation

Åtgärdsvalsstudiens organisation har bestått av koordineringsgrupp, arbetsgrupp och referensgrupp.

- Koordineringsgruppen har bestått av kommundirektör och samhällsbyggnadschef från Skövde kommun och biträdande regionchef och sektionschef Samhällsplanering från Trafikverket.
- Arbetsgruppen har bestått av två projektledare samt tjänstemän från Trafikverket och Skövde kommun, representanter från Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skaraborgs kommunalförbund. (Ann-Charlotte Eriksson, Trv, Anna Möller, kn, Anton Udd, Trv, Sarah Vo, Trv, Stig Johansson, kn, Jan Bremer, kn, Linda Billberger, VGR, Kerstin Omland, VT, Christina Pilemarker, VT, Gunnar Carlsson, SK).
- Referensgruppen har bestått av representanter från Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen, Trafikoperatörer, Näringslivet, Västsvenska Handelskammaren, Ungdomsforum och Sveriges Åkeriföretag samt interna verksamhetsområden.
- Projektledaransvaret delas lika mellan kommunen, Anna Möller och Trafikverket, Ann-Charlotte Eriksson. Projektledarna äger mandatet och ansvarar för inhämtande av erforderlig kompetens och faktaunderlag samt successiv förankring inom respektive organisation.
- Konsultstöd har använts för trafikutförningsförslag, kostnadsuppskattningar, simuleringar och analyser.

### 1.3. Anknyttande planering

I detta avsnitt görs en kortfattad redovisning om relevant material från planeringsdokument, strategier och utredningar som tagits fram tidigare. Materialet kan återge mål och visioner som respektive organisation har och som påverkar Skövde tätort.

#### Nationell och regional infrastrukturplanering

För närvarande pågår arbete med ny infrastrukturplan nationellt och regionalt. I den nationella planen för infrastruktur beslutas om medel till underhåll och utveckling av järnvägar och nationella vägar. Åtgärder som beräknas kosta över 50 miljoner kronor benämns som namngivna objekt medan mindre åtgärder tilldelas medel ur pottor. Dessa kan variera i storlek och syfte, som t ex trafiksäkerhet, trimningsåtgärder, miljöåtgärder mm, och fördelas årligen. För Skövde berörs Västra stambanan och väg 26.

I nationell plan för infrastrukturen 2014-2025 pekas nationellt viktiga stråk ut. Väg 26 ingår i stråk 7, Jönköping-Skövde-Värmland, (Västra Sverige). Följande brister som kräver åtgärdsvalsstudie och berör Skövde tätort, har identifierats:

- Begränsad tillgänglighet för persontrafiken på Rv26 genom Skövde
- Begränsad tillgänglighet för godstrafiken på Rv26 genom Skövde.

Den regionala infrastrukturplanen beslutas av Västra Götalandsregionen gällande regionala statliga vägar, cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder. Åtgärder som beräknas kosta över 25 miljoner kronor är här namngivna objekt och mindre åtgärder tilldelas medel ur potter som regionen, kommunalförbunden eller Trafikverket beslutar om. Detta kan variera från plan till plan. För Skövde berörs väg 49.

**Stadsmiljöavtal** – Kommuner och landsting kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen SFS 2015:579.

Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

### **Stråkstudie, stråk 5: Lysekil-Uddevalla-Trollhättan-Lidköping-Skövde-Karlsborg (Västra Götalandsregionen 2007)**

Västra Götalandsregionen genomförde 2007 en stråkstudie av stråk 5 som går från Lysekil i väst till Askersund i nordost.

Den övergripande potentialen för hela stråket ansågs vara en övergripande tillgänglighet inom arbets- och studiependling, en effektiv regional kollektivtrafik och ökat resande, speciellt mellan de mer tätbefolkade kommunerna. För delstråket Skövde-Karlsborg bedöms förkortade pendlingstider till Skövde ge stor effekt. Det finns potential att öka arbetspendlingen samt att förbättra säkerhetssituation på väg 49.

### **Cykelplaner/strategier, län, kommuner**

Strategi för ökad cykling i Västra Götalandsregionen – En del av den regionala cykelplanen (Västra Götalandsregionen 2016)

Västra Götalandsregionen har tagit fram en cykelstrategi som konkretiserar åtgärder gällande cykel i den regionala planen för infrastruktur. Målsättningen är att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling utmed det statliga regionala vägnätet. I cykelstrategin är vardagscyklandet högst prioriterat och medel ska ges för att ge bättre förutsättningar för att knyta samman målpunkter så som jobb, skola, kollektivtrafik mm. I andra hand ska insatser göras för att knyta samman i det befintliga cykelnätet samt för rekreations- och turistcykling. Utöver dessa finns även medel för beteendepåverkande åtgärder, informationskampanjer och marknadsföring.

Inga specifika sträckor finns utpekade i cykelstrategin, utan fokus ligger på tätorter och närhet till tätorter. Strategin anger även att ett sammanhängande cykelnät i hela regionen inte är motiverat på grund av de geografiska förutsättningarna.

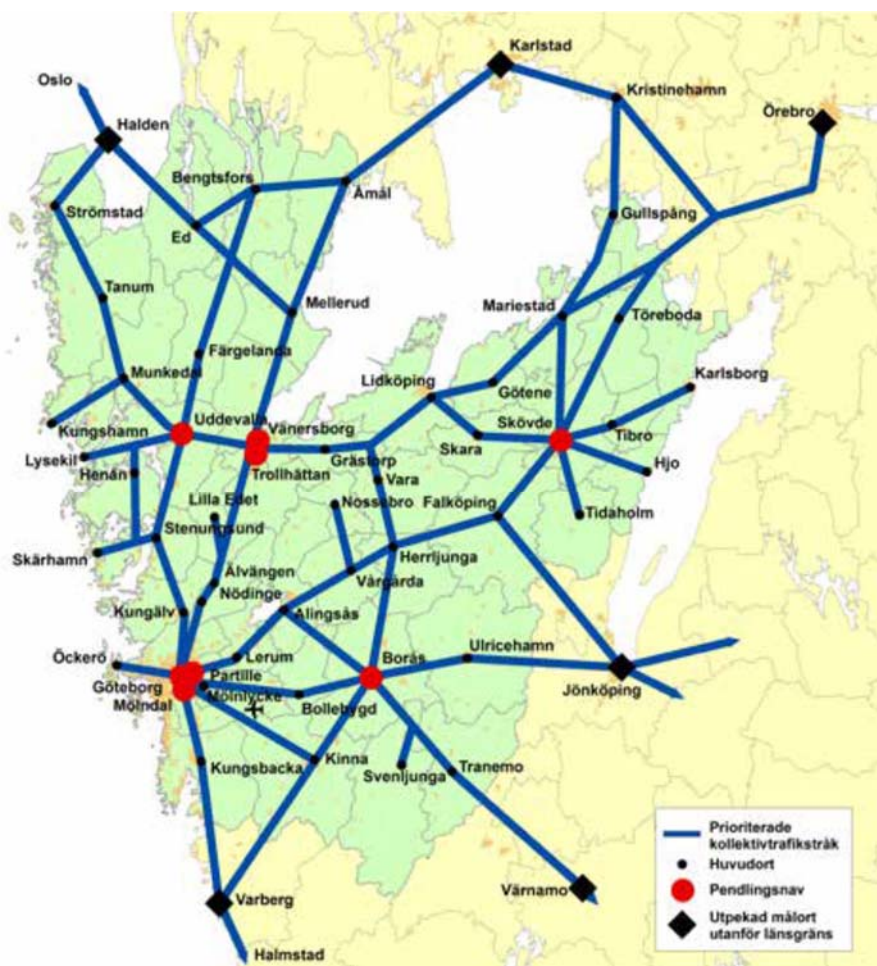
## Kollektivtrafik

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035. Antaget av regionfullmäktige 29 november 2016.

Programmet är en revidering av det program som togs fram 2012. Vision Västra Götaland - Det goda livet utgör grunden för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. För att uppnå en positiv regional utveckling är en prioritering av goda möjligheter till studie- och arbetspendling en grundsten. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling, lokalisering av verksamheter och kollektivtrafikens utveckling är ömsesidigt beroende av varandra för att uppnå ett hållbart transportsystem och en region där människor ges goda förutsättningar att utvecklas.

I programmet sägs också: "För att utveckla attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik krävs att kollektivtrafiken ges tydlig prioritet, framförallt i städerna, genom till exempel busskörfält, signalprioritet och andra ITS-lösningar. Kommunernas bebyggelseplanering har också stor betydelse för hur en effektiv kollektivtrafik kan utformas."

I programmet pekas Skövde ut som ett av flera regionala pendlingsnav.



*Stråken på kartan illustrerar funktion – inte hur tåglinjer, eller busslinjer går.*

## Strukturbild Skaraborg – nätverksstaden

Under perioden 2014-2015 etablerades en strukturbild för Skaraborg. Arbetet bedrevs i samverkan med Chalmers Arkitektur och delfinansierades av Tillväxtverket.

Arbetet inleddes med en mängd kartläggningar av förhållandena i Skaraborg. Baserat på dessa gjordes analys, och till slut presenterades sju strategier för hur Skaraborgs kommuner i samverkan och genom eget arbete med fysisks planering kan skapa förutsättningar för lokal utveckling. Hur kan Skaraborgs alla resurser komma i spel?

Om Strukturbilden genomförs:

- Samverkar Skaraborg i ett robust och anpassningsbart nätverk.
- Hamnar Skaraborg mitt i sitt omland.
- Får alla Skaraborgs resurser bidra till utveckling.

## Analys

En utgångspunkt för analysen är att hållbar utveckling behöver ske på sätt som är specifika för den lokala situationen. Både metoder och ambitioner behöver skilja sig åt mellan olika slags landskapstyper. Utveckling av tätorter skiljer sig från utveckling av lands- eller glesbygd. Skaraborg är en ojämn geografi, där tätorter samsas med högproduktiv landsbygd, mindre orter, stadsnära landsbygd med mera.

Strukturbild Skaraborg har identifierat olika slags barriärer som kan hindra utveckling av Skaraborg. Sådana barriärer kan vara både fysiska, och uppträda i landskapet, eller mentala och vara baserade på föreställningar, historia etc. Det är till exempel tydligt att rörligheten över Skaraborgs gränser är relativt liten och det finns också barriärer inom Skaraborg som påverkar utbytet.

Skaraborg kan, av historiska och andra skäl, ses som ett nätverk i olika skalor. Det skapar möjligheter för samspel mellan olika resurser för att åstadkomma utveckling.

Utveckling handlar i hög grad om att balansera olika målkonflikter. Genom analys och dialog kan konsekvenser av olika beslut åtminstone till dels belysas.

## 1.4. Tidigare studier

För väg 49, delen Våmb-Annero (infart till Skövde från Lidköping/Skara) finns en fördjupad förstudie, daterad 2007-11-06.

I närtid har följande tagits fram eller är under framtagande:

- ÅVS stråket väg 26, Halmstad-Kristinehamn - syftet med denna ÅVS är att föreslå åtgärder som leder till ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet och som samtidigt inte leder till ökad miljöpåverkan. Framtagna åtgärder ska i första hand vara mindre åtgärder på kort sikt.
- ÅVS Skövde-Karlsborg, väg 49 - Åtgärdsvalsstudiens syfte är att förbättra förutsättningarna för arbetspendling på delstråket Skövde – Karlsborg med fokus på trafiksäkerhet och tillgänglighet. I åtgärdsvalsstudien ska särskilt en utbyggnad av objektet Skövde-Igelstorp studeras – vad ska detta objekt omfatta för att bäst fungera i den tänkta funktionen för delstråket?
- ÅVS Västra stambanan - syftet med åtgärdsvalsstudien är att öka kunskapen om vilka åtgärder som bäst bidrar till att uppfylla nationella och regionala mål för person- och godstransporter på Västra stambanan genom Västra Götaland.

- Fördjupad översiktsplan för Skövde centrum
- Rätt fart i staden
- Trafikmiljöprojekt i Skövde mm
- Cykelstrategi för Skövde
- Kollektivtrafikplan

### 1.5. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats

Utifrån ett hållbarhetsperspektiv och de nationella, regionala och kommunala transportpolitiska målen, gemensamt identifiera brister och behov, forma inriktning och föreslå åtgärder som leder till ökad tillgänglighet till, från och i Skövde tätort.

Här menas tillgänglighet med möjligheten att nå ett utbud och att leverera gods.

De åtgärder som föreslås ska dels fungera som planeringsunderlag, dels ska åtgärder kunna föras in i åtgärdsplanering för genomförande på kort och mellanlång sikt.

## 2. Intressenter

I arbetsprocessen har ett flertal olika intressenter identifierats och involverats i processen.

Primära	Sekundära	Övriga perspektiv
Trafikverket Skövde kommun Västra Götalandsregionen Skaraborgs kommunalförbund	Trafikhuvudman Länsstyrelsen	Näringslivet Ungdomar Transporter Fritid

Under workshoparna har Skaraborgs kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Länsstyrelsen samt berörda föreningar och näringsliv i Skövde bjudits in. Synpunkter har kommit angående övriga kommuners deltagande. Beslut togs i arbetsgruppen att kommunalförbundet representerar Skaraborgs kommuner. Dragning av studiens resultat har fortlöpande skett på möten i kommunalförbundets regi. Information har också getts i politiska sammanhang och tjänstemannagrupper.

Se bilaga om deltagande vid dialogtillfällen m.m.

## 3. Avgränsningar

Studien gäller tillgänglighet för arbets-, studie- och fritidspendling samt näringslivets transporter på det övergripande vägnätet till, från och i Skövde tätort på kort, mellan och lång sikt. Fysiska åtgärder föreslås enbart inom tätortsavgränsningen.

### 3.1. Avgränsning av innehåll och omfattning

Västra stambanan är en viktig del av Skövdes trafiksystem, både som barriär men också som ett viktigt transportslag såväl för personresor som för näringslivets transporter. I denna studie har fokus i första hand legat på åtgärder på vägnätet.

## 4. Mål

### 4.1. Koppling till transportpolitiska mål

#### Nationella mål

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

#### Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### Hänsynsmålet

Transportssystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

#### Miljö kvalitetsmål

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljö kvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen. En precisering med bäring på transportsystemet är "Begränsad klimatpåverkan". Till den preciseringen finns även ett etappmål om 40 procent minskade utsläpp av växthusgaser till 2020 utifrån 1990 års nivå.

#### Övrigt, klimatmål

FN:s senaste klimatkonferens som ägde rum i Paris i december 2015 resulterade i ett bindande globalt avtal om minskade utsläpp av växthusgaser. Avtalet ska börja gälla år 2020 och målet är att den globala uppvärmningen ska begränsas till under två grader, helst till en och en halv grad.

De nuvarande målen för EU:s eget klimatarbete brukar förkortas 20-20-20. Det handlar om fyra mål som EU ska nå senast 2020. EU ska

- minska växthusgasutsläppen med minst 20 %, jämfört med 1990 års nivåer
- sänka energiförbrukningen med 20 %
- höja andelen förnybar energi till 20 % av all energikonsumtion
- höja andelen biobränsle för transporter till 10 %.

Sverige har åtagit sig att minst 50 % av den totala energianvändningen ska vara förnybar 2020. Riksdagen har dessutom beslutat om ett mål för energieffektivitet, uttryckt som en minskad energiintensitet med 20 % till 2020 jämfört med 2008. Trafikverket ska på uppdrag av regeringen jobba mot de nationella klimatmålen. Av dessa berörs transportsektorn av följande mål:

- Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030
- Sverige ska inte ha några nettoutsläpp av klimatgaser vid 2050
-

## 4.2. Viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget

Västra Götalandsregionen har tagit fram en analys, "Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland". Den kommer att utgöra ett av underlagen för Västra Götalandsregionens inspel till både den nationella och den regionala långsiktiga transportinfrastrukturplanen 2018-2029. Följande mål har konkretiserats i tre övergripande mål utifrån tre kategorier: *transportsystem*, *godstransporter* och *persontransporter*. *Transportsystem* är transportslagsövergripande och omfattar både person- och godstransporter.



### Strukturbild Skaraborg

#### Strategi 2: Tillgänglighet

– transportinfrastruktur och flexibla kollektivtrafik för en Lokal arbetsmarknadsregion

Idag består Skaraborg av två lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) centrerade kring Skövde och Lidköping. I verkligheten är Skaraborg redan en LA-region för människor med högre utbildning och flera LA-regioner för människor med lägre utbildning. Dessutom har Skaraborgs kommuner i varierande grad kopplingar till omgivande LA-regioner, till exempel kan Varas och Grästorps lägen förbättras genom en utveckling av Älvsborgsbanan.

För att stärka Skaraborgs arbetsmarknad med fler arbetstillfällen, förbättra förutsättningar för arbetslivets kompetensförsörjning och öka människors möjligheter att finna arbete är restidsförkortning inom samt till och från Skaraborg viktigt. I kombination med utveckling av mötesplatser utökas möjligheterna till utbyte av idéer, varor och tjänster mellan människor.

Strategin pekar på:

- Föreställda barriärer behöver överbryggas.
- Redan starka länkar behöver stärkas.
- Nya länkar och relationer behöver etableras.
- Att nya och mer flexibla kombinationer av trafik- och transportlösningar behöver utvecklas för resurseffektiv logistik och pendling.
- Effektivare synergier utvecklas mellan huvudstråk och mer finfördelad infrastruktur (grenverk och nätverk) som ömsesidigt kompletterande system.

- Att samordning mellan trafik- och samhällsplanering behöver stärkas till exempel lokalisering av kommunal service och handel.
- Behov av samsyn kring kollektivtrafikförsörjning så att Skaraborg utgör en LA-region och alla i Skaraborg når en Lokal arbetsmarknadsregion på 260 000 invånare.

Strategi 2 genomförs på delregional nivå genom att restidsförkortning sker i starka stråk, föreställda barriärer överbryggas och kollektivtrafik till omgivande arbetsmarknadsregioner samt anslutningar till nationell och internationell infrastruktur utvecklas.

### **Skövde kommun**

Skövde utgör en av tillväxtmotorerna för regionen och dess utveckling är således viktig för utvecklingen av regionen. Vision Skövde 2025 lyder: "Skövde-regionen är känd i landet som en välkomnande och växande region där människor, möts verkar och mår bra." En av flera strategier för att nå visionen är att Skövde ska stärka sin position som attraktiv centralort i regionen. Detta kräver god samhällsplanering som visar vägen för framtida utveckling och expansion för att nå de högt uppsatta mål och visioner som finns.

När det gäller **kollektivtrafik** finns följande regionala och lokala mål:

Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål med fyra delmål. Därtill finns utpekade prioriterade utvecklingsområden, som ska vara i fokus de närmsta åren för att driva utvecklingen mot det övergripande målet.

Det övergripande målet är "Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region". De fyra delmålen är: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland, Attraktiv kollektivtrafik, Alla resenärsgupper beaktas och Minskad miljöpåverkan. De prioriterade utvecklingsområdena, till 2020, är:

- samhällsplanering och kollektivtrafik som ömsesidig process
- samordning med skolresor, utifrån lokala förutsättningar
- hållbart resande, samverkan för att utveckla smartare kombinationer av färdstätt
- pris- och betalsystem samt information – enkelt att resa
- principer och strategier för kollektivtrafiken i regionens pendlingsnav
- strukturerat arbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna; social hållbarhet

**Delregionala** mål finns i *Målbild för kollektivtrafik år 2025 i Skaraborg* - Kollektivtrafikresandet till/från/inom Skaraborg ska öka med 50% för perioden 2006-2025 ()

- Kollektivtrafiken ska utvecklas med tydliga och prioriterade stråk
- Vid åtgärdsrioriteringar mellan kollektivtrafik och bil ska kollektivtrafiken prioriteras högt
- Lokal och regional kollektivtrafik skall successivt förbättras för att underlätta arbets- och studiependling



När det gäller **lokal mål för kollektivtrafiken** säger Skövde kommuns trafikstrategi att:

Det individuella bilresandet minskar till förmån för resor med kollektivtrafik, cykel och gång, malar 2025

- Kollektivtrafik 22% resandeandel
- Biltrafik 25%
- Cykel 35%
- Gång 18%

När det gäller **cykel** är en cykelstrategi under framtagande som säger följande:

För att uppnå en ökad andel cyklande och få fler att cykla mer ska kommunens arbete, trafik- och samhällsplanering utgå från fyra strategier:

1. Eftersträva ett sammanhängande cykelnät
2. Ta fram minst ett prioriterat cykelstråk
3. Prioritera cykelvägar till och från skolor
4. Prioritera arbetspendling med cykel

Till denna kopplas en cykelplan och åtgärdsplaner.

### 4.3. Mål för problemlösning

Uppnä god tillgänglighet till, från och i Skövde tätort.....

...för näringslivets transporter

... för personbilsresor

... för kollektivtrafikresor

... för gång- och cykeltrafik

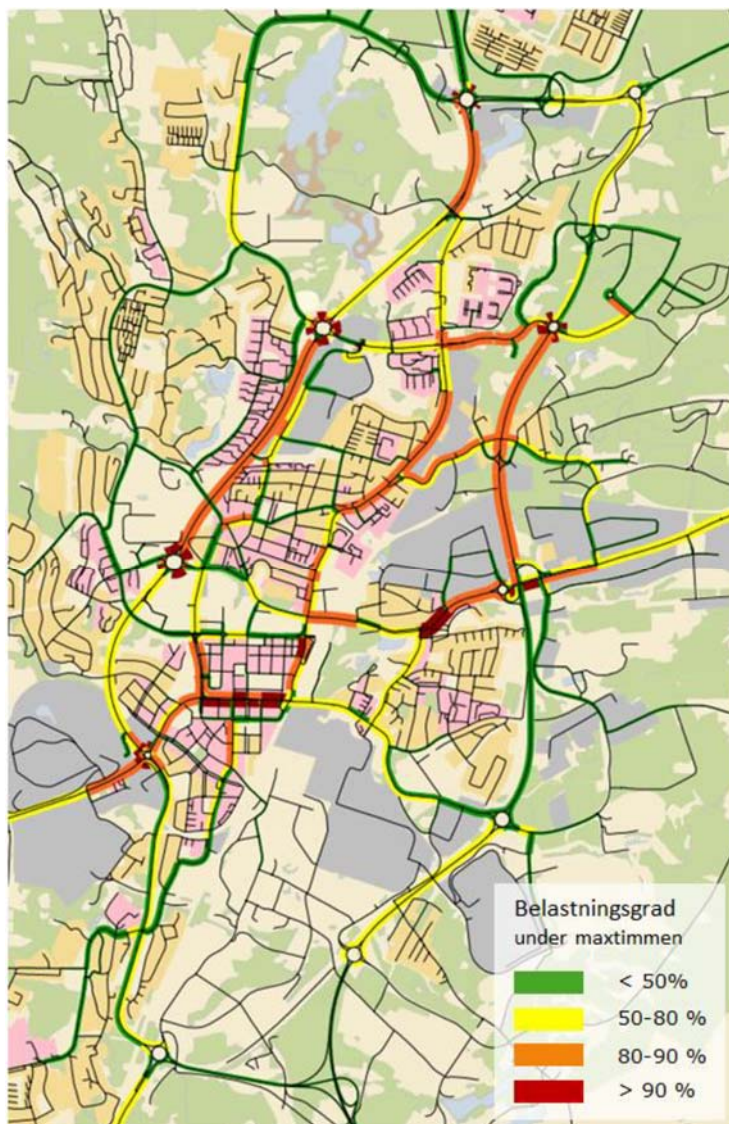
#### Uppföljning

I studien har inte mätbara mål identifierats men målen kan ändå följas upp på olika sätt. T ex följs tung trafik och personbilstrafik upp genom Trafikverkets och kommunens mätningar och andelen kollektivtrafikresor följs upp av Västtrafik. Gång- och cykeltrafik är svårare att följa upp och cykelstrategin pekar på att detta är ett förbättringsområde.

## 5. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar

### 5.1. Problembeskrivning

I takt med arbetsmarknadens utveckling och lokalisering av offentliga verksamheter, har inpendlingen till Skövde ökat via såväl väg som järnväg. Även utpendlingen har ökat under samma period, 1995-2015. Även trafiken i Skövde växer på grund av ökat antal invånare och verksamheter. Skövde har också fått en ökad roll som delregioncentra. På huvudvägnätet upplever många att det är problem med köer i högtrafiktid, tiderna för köbildning ökar successivt och kollektivtrafiken har svårt att klara sina restider.



Belastningsgrader på vägnätet i Skövde under maxtimmen för framtidsscenario utan kollektivtrafiksåtgärder

Kommunens planerade utveckling för verksamheter och bostäder till år 2025 har tidigare kartlagts (se bilaga 5, "Trafikutredning Vadsbovägen 2015") och visar på en hög biltrafiktillväxt på cirka 2 procent per år som ger omfattande trängselproblem om inget görs. Bland annat kommer trafiksituationen längs Vadsbovägen och kring Stallsiken innebära att trafiksystemet inte längre fungerar som avsett.

En resvaneundersökning för Skövde, genomförd 2011, visar att de flesta kollektivtrafikresenärerna har en restid på under 30 min, vilket är något lägre än normalt i Sverige. Detta kan ge en fingervisning om hur pass benägna Skövdeborna är att pendla kollektivt till arbetet, där det i Sverige i stort är ganska vedertaget att 45 min är en övre gräns för rimlig pendlingstid enkel resa.

### Miljö

När det gäller miljöaspekterna har detta inte studerats närmare i utredningen. Dock kan nämnas att Skövde inte har några större problem med luftkvalitet, inklusive partiklar. Det är problem med buller där Västra stambanan är den största bullerkällan. Vad gäller buller så är det ett omfattande problem i alla större tätorter och längs flera väg- och järnvägssträckor. Frågorna hanteras inom Trafikverket av en

nationell bullersektion, som beställer inventeringar och planerar och beställer åtgärder på statligt vägnät. Skövde kommun hanterar detta i plan- och byggprocessen enligt de regler som gäller.

Övriga miljöfrågor som ska beaktas när åtgärder genomförs är:

”Artrik vägmiljö” väg 26



”Artrik järnvägmiljö” Västra stambanan



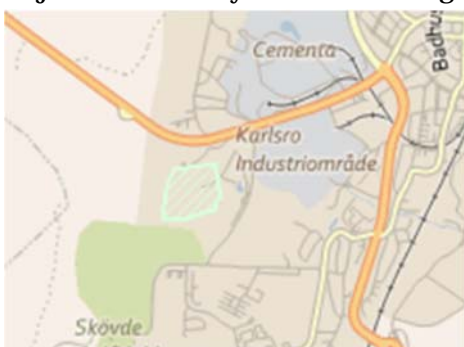
”Behov av faunapassage av medelstora däggdjur” Västra stambanan



”Väganknutet kulturminne” väg 49



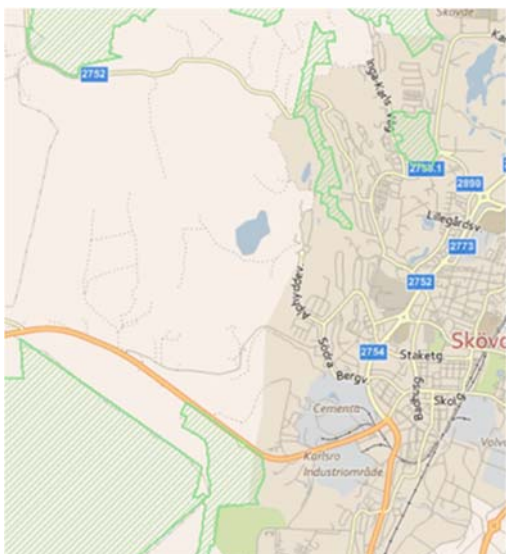
”Djur- och växtskyddsområde” väg 49



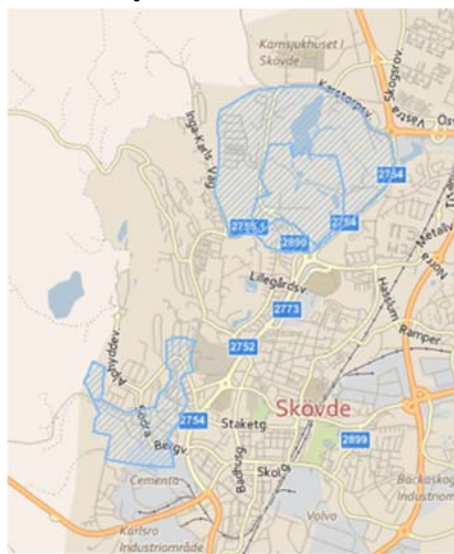
”Natura2000”



”Naturreservat”



”Vattenskyddsområden”



”Riskbedömda kontaktsträckor”, ”Väg-Grundvattenförekomst”. Röd färg betyder hög risk och det ligger prioriterat för Trafikverket att åtgärda.



## 5.2. Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ

Vid en första workshop, 2015-02-20, har följande behov och problem identifierats av deltagarna:

### Behov

- För godstrafiken är behoven säkra och trygga vägar samt god framkomlighet.
- För arbetspendling – kortare restider, parkeringsmöjligheter, bättre möjlighet för cykelpendling, framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken.
- För fritidspendling – tillgänglighet till och mellan målpunkter i och utanför Skövde tätort.
- Generellt finns behov av ökad enkelhet, smidighet och framkomlighet. Bättre bytestpunkter mellan olika trafikslag.
- Skaraborg och Skövdes roll som delregion-/regioncentra behöver stärkas.

### Problem

- Gods – kör på GPS genom Skövde istället för huvudvägnätet runt staden, uppställningsplatser saknas, framkomlighetsproblem kostar pengar, kapacitetsbrist på järnväg, svårt att få hem tunga/skrymmande varor.
- Dålig koppling öst/väst (väg 49).
- Kollektivtrafik – saknas bytestmöjligheter utanför resecentrum, kollektivtrafiken prioriteras inte, krångligt, oattraktivt, inte robust, går inte att lita på varken buss eller tåg.
- Cykel - snabb pendling går inte, trafikfarliga korsningar, cykelvägar saknas på delsträckor, topografin är svår.
- Gång - naturliga/attraktiva stråk saknas mellan målpunkter, mellanrummen gör att man väljer bil istället.
- Svårt att hitta till målpunkter.
- Generellt finns problem med strukturen i staden; berget, järnvägen, försvaret, Volvo och Cementa är barriärer.
- Beteende – hur vi väljer att färdas skapar trängsel i onödan.

## 5.3. Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet

För väg 26, 49 och 46 har funktionellt prioriterat vägnät pekats ut för godstransporter, dagliga personresor med bil och kollektivtrafik med buss. Funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor med bil har pekats ut för väg 26– grön linje.



## 6. Alternativa lösningar

Lösningar på problemet med dålig tillgänglighet i Skövde behöver inte enbart innebära åtgärder i tätorten. Åtgärder i angränsande pendlingskommuner eller på kollektivtrafikstråk kan påverka trafikflödet. Pendelparkeringar för bil och cykel, säkra passager över vägen och till hållplatserna ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken. Även steg 1-åtgärder som distansarbete/studier eller förändrade arbetstider kan innebära att flödet förändras. En större arbetsplats som har fasta arbetstider kan anpassa dess till kollektivtrafikens tidtabeller för att öka möjligheten för de anställda att resa på ett hållbart sätt.

I åtgärdsvalsstudien för väg 26 har ett flertal åtgärder föreslagits som innebär ökad säkerhet och attraktivitet för kollektivtrafikresenärerna på sträckan mellan Mariestad och Skövde. Även på sträckan Tidaholm-Skövde finns liknande åtgärder föreslagna. Dessa är bl a nya pendelparkeringar, säkrare gångpassager och gångvägar till hållplatser.

I åtgärdsvalsstudien för väg 49, Skövde - Karlsborg har åtgärder föreslagits som ökar säkerheten och attraktiviteten för kollektivtrafikresande, dels på befintliga pendelparkeringar och hållplatser men även förslag på nya pendelparkeringar och gc-vägar.

Effekten av dessa föreslagna åtgärder är svårt att mäta men tidigare erfarenheter visar att pendelparkeringarna nyttjas ofta fullt ut och har vid vissa strategiska ställen fått utökas efter ökat behov.

### 6.1. Tänkbara åtgärdstyper

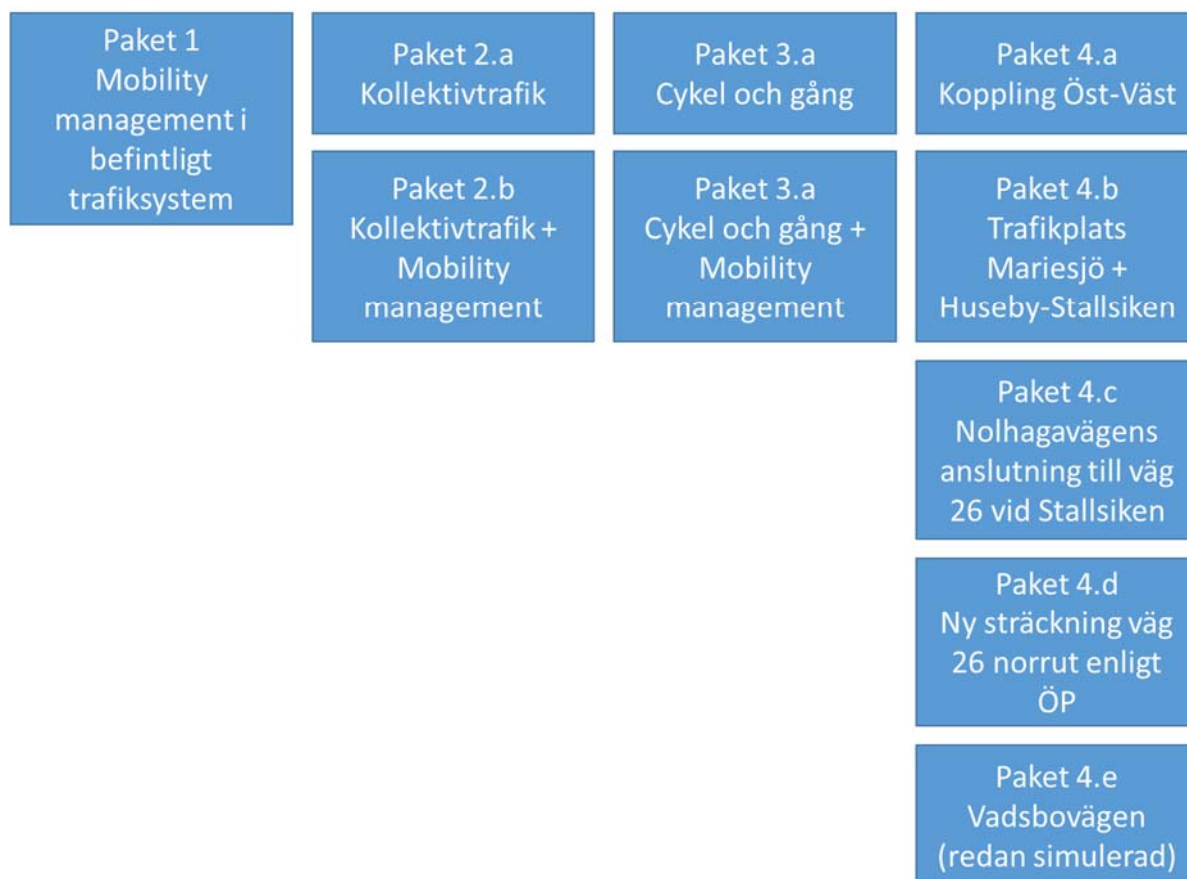
Vid workshop nummer 2, 2015-05-29, diskuterades målbild samt förslag på lösningar enligt fyrstegsprincipen.

Ett flertal åtgärdstyper föreslogs, en övervägande andel inom steg 1 och 2, beteendepåverkan, information, tydligare skyltning, hållbar samhällsplanering, fler gång- och cykelvägar, attraktivare gångstråk m fl.

En stor andel åtgärder föreslogs också för att prioritera och öka attraktiviteten för kollektivtrafiken.

För näringslivets transporter och personbilsresor föreslogs ett antal åtgärder för att öka framkomligheten. *Se bilaga 3, Föreslagna åtgärder med kommentarer.*

Utifrån föreslagna åtgärder valdes följande paket ut för simulering och analys. Utgångspunkten var att simulera en framtida trafiksituation där både fysiska åtgärder, Mobility Management-åtgärder och en utökad kollektivtrafik finns med.



Under arbetets gång prioriterades paket 1, 2 och 4b Mariesjö och 4c Nolhagavägens anslutning till väg 26 vid Stallsiken. Paket 3, cykel och gång ingår i arbetet med cykelstrategin. Nedan följer en sammanfattning av resultaten. *Se även rapport "Skövde tillgänglighetsanalyser" 161227, bilaga 4.*

"Resultaten visar att de framtida prognostiserade biltrafikmängderna i Skövde kan minskas med 6,5 % med åtgärder för att förbättra och uppmuntra resande med kollektivtrafik. Detta innebär att kollektivtrafikandelen i Skövde ökar med 3,5 %, från 17 % till 20,5 %. Målet enligt trafikstrategin är 22 %. Trots att målet inte nås fullt ut fås stora effekter i centrala delar av Skövde och i norra och södra stråk in mot centrum. Den ökade trafiken i framtiden spiller inte längre över lika mycket på centrala delar av Skövde. Dock kvarstår en del problem på "ringlederna" d.v.s. Vadsbovägen och väg 26. Med den exploatering som finns i planerna och därmed i de framtida trafikprognoserna är det egentligen inte så konstigt. Etablering av externa handelsområden men även bostadsområden genererar mycket trafik. Det ska också tilläggas att belastningssituationen inte är så hög under hela dygnet utan det är förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar som är värst. Det kanske kan vara acceptabelt på de stora lederna när det fås en bättre situation i centrala delar av staden.



I utredningen har effekterna av fysiska åtgärder i vägnätet, mobility management och ökat utbud studerats. Dessa åtgärdsområden är tydligt definierade och har kartlagda effektsamband med minskning av bilresande. Åtgärderna är omfattande i sin karaktär men resultaten visar att de inte är tillräckliga för att nå Skövde kommuns mål för minskning av det individuella bilresandet till förmån för resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Detta tyder på att det krävs stora åtgärder för att nå de uppsatta målen. Det ska också tilläggas att det är ett ambitiöst mål på 22 % och åtgärderna ändå är en bit på vägen.

Den fördjupade studien av kollektivtrafikåtgärder på Hjovägen och Tpl Mariejö med mikrosimulering visar att busskörfält och signalprioritering kan ge en restidsvinst på upptill 40 sekunder medan endast signalprioritering kan ge 30 sekunders restidsvinst. Med en åtgärdsplan för succesivt genomförande av förbättringsåtgärder i prioriterade stråk förväntas restiden stråkvis kunna sänkas mot nuvarande restider och potentiellt motverka restidsökningar i framtiden.

Satsningar på stråk för kollektivtrafiken kommer även vara strukturbyggande i staden vilket skapar förutsättningar för stadens utbyggnad och vidareutveckling av kollektivtrafiksystemet. Dessutom sänker kollektivtrafikens kostnader med kortare restid då omloppstiden blir kortare.” *Se bilaga 4, Skövde tillgänglighetsanalyser” 161227.*

Analysen visar inte på fördröjningar västerifrån, väg 49. Detta beror på att tidtabellerna anpassats efter de framkomlighetsproblem som finns även på denna sträcka. Inga fördjupade analyser har gjorts i detta skede utan kommer att göras i fördjupad åtgärdsvalsstudie för området kring Hallenbergsrondellen.

Under arbetets gång med simuleringarna valdes även en cirkulation som alternativ i korsningen väg 49/Aspelundsvägen. Resultatet visade att kölängderna kortades med mer än hälften.





I det aktuella fallet tar det 10 sekunder längre tid för bussen att ta sig igenom cirkulationsplatsen men köproblematiken har försvunnit.

”Båda utformningsförslagen som studerats innebär förbättrade restider för kollektivtrafiken genom korsningen jämför med nollalternativet 2025. Utformningsalternativet med cirkulationsplats innebär dessutom stora förbättringar av problematiken med köbildning genom korsningen.

I utformningsalternativet med signalkorsning förbättras restiden med ca 30 sekunder för bussar in mot Skövde och med ca 10 sekunder för bussar ut från Skövde. Restidsvinsten beror på busskörfältet i kombination med signalprioriteringen i korsningen.

I utformningsalternativet med cirkulationsplatsen minskar restiden med ca 20 sekunder för bussar in mot Skövde och med ca 30 sekunder för bussar ut från Skövde. Restidsvinsten beror framförallt på att köbildningen genom korsningen minskar generellt och att detta även avspeglas till viss del på cirkulationsplatsen väster om korsningen. Trafiken flyter på bättre genom korsningen vilket avspeglas i att restiderna genom korsningen jämnas ut och att det tar lika lång tid för bussen att passera korsningen österifrån som västerifrån.

Utformningsalternativet med cirkulationsplats ger förbättrad framkomlighet för samtliga trafikslag med minskade köer generellt. Köbildningen mer än halveras i samtliga riktningar, problemet med köbildningen försvinner helt i vissa relationer. Detta leder även till en viss lättnad av köbildningen i den befintliga cirkulationsplatsen västerut, vilket också avspeglas i viss mån på kölängderna i rampen från väg 26.

Dock kvarstår problemet med köbildning på rampen från väg 26 i samtliga scenarier och detta bör utredas vidare då det innebär en risk att fordon med hög hastighet på väg 26 kan möta stillastående kö på grund av köbildningen från rampen.”

För att minska risken med köbildning upp på väg 26 kommer även trimningsåtgärder att föreslås i befintlig cirkulation väster om väg 26 (”Klotet”).

Ännu en föreslagen åtgärd som kan förbättra för framkomligheten på väg 26 är en ny planskild trafikplats vid Stallsikens handelsområde och infart till Trädgårdsstaden.

I kommunens strategiska plan finns åtgärder som dels stärker kollektivtrafikens attraktivitet men även ökar kapaciteten på vissa vägar. I förslag på åtgärder har de tagits med som berör det övergripande huvudvägnätet. Övriga åtgärder som är av betydelse för att nå målen om ökad tillgänglighet är bl a ombyggnad av resecentrum, nya cykelvägar och kapacitetshöjande vägåtgärder.

## 6.2. Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar

Under arbetets gång har ett flertal åtgärder valts bort, dels för att de ingår i befintliga och pågående arbeten med kommunala strategier och handlingsplaner; parkeringsstrategi, trafikstrategi och cykelstrategi. Dels ingår de, eller ska ingå i pågående eller kommande åtgärdsvalsstudier för väg 26, väg 49 Skövde-Karlsborg, Varnhem-Skövde och ÅVS Skövde bangård. Dels ingår de i olika verksamheters ordinarie arbete eller är redan beställda. Några har också utgått eftersom de skapar bristande trafiksäkerhet. En del åtgärder går emot målen eller bedöms ha en orimligt hög kostnad. *Se bilaga 7, Bortvalda åtgärder.*

Många åtgärder har samlats under en åtgärdstyp t ex Resurs för MM-arbete, i denna inräknas åtgärder som informations- och påverkansarbete i olika former. *Se fullständig åtgärdslista med kommentarer, bilaga 8.*

Vid ett flertal tillfällen har problemet med uppställningsplatser för långväga gods diskuterats. I dagsläget ligger tyvärr inte ansvaret på någon särskild aktör. Större lastbilsäkerier eller företag löser ofta det med egna uppställningsplatser. Det som verkar fungera bäst för övriga är vid befintliga serviceställen. I Skövde finns planer på ett sk Truck-stop söder om staden längs väg 26. Rastplatsen på väg 49 öster om staden används också.

Ofta kommer synpunkter på att GPS-tekniken får många att ta olämpliga vägar. Det är dock det digitala kartmaterialet som visar gällande företeelser som är styrande. GPS-tekniken hämtar enbart information därifrån. Trafikverket har prioriterat vägnät för olika funktioner, förhoppningsvis kan detta ge utslag i GPS-informationen för ett bättre vägval.

I studien föreslås busskörfält på två stråk med hög turtäthet, för att prioritera kollektivtrafiken och göra den attraktivare. Frågor har kommit om inte lastbilar skulle kunna få använda dessa. Något exempel har inte hittats i Sverige och är heller inte lagmässigt möjligt. Endast vägmärken för busskörfält finns i vägmärkersförordningen. Studien har valt att föreslå enbart fält för kollektivtrafik för att prioritera denna.

## 6.3. Utvärdering av alternativen, inkl. måluppfyllelse

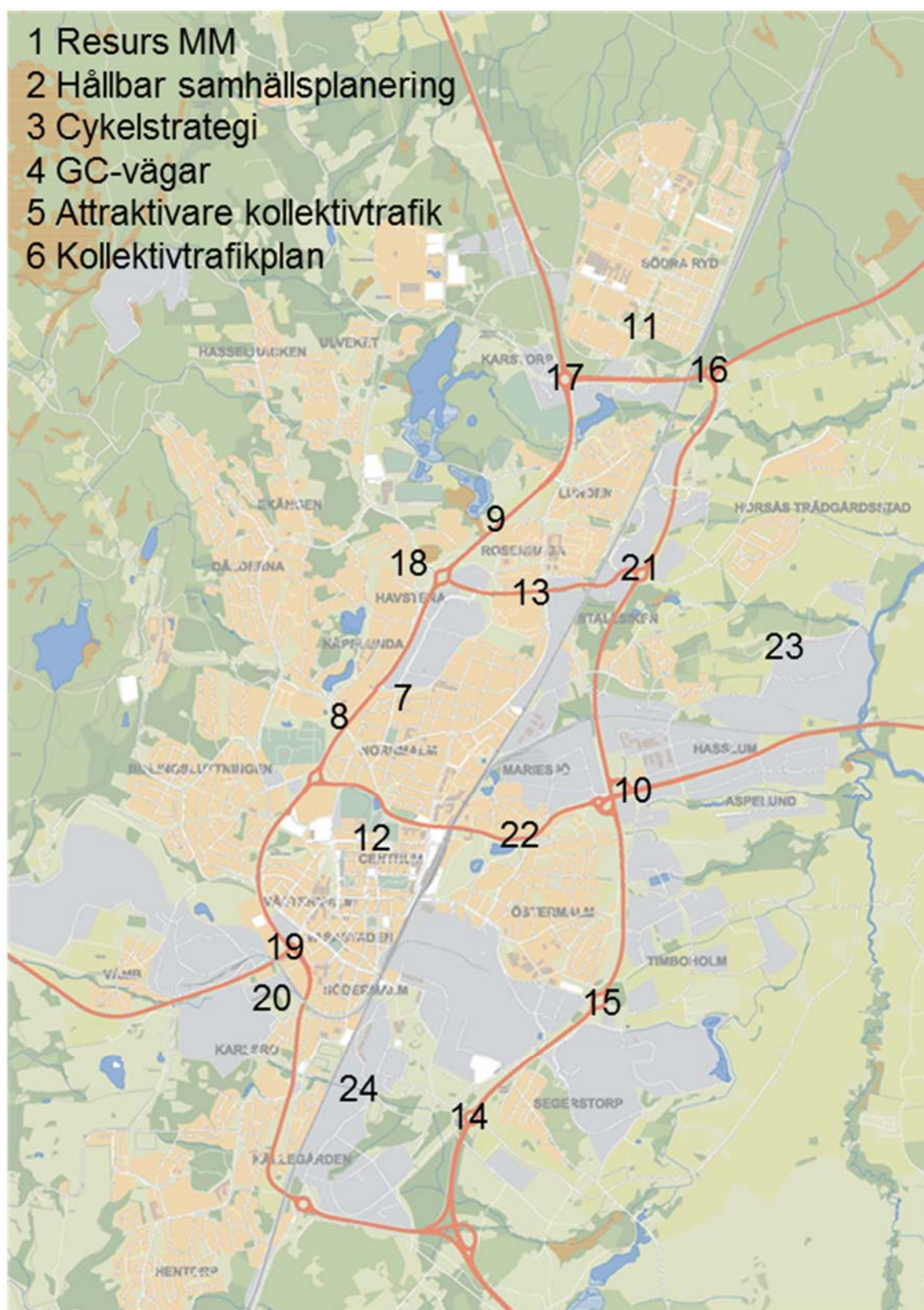
Under arbetets gång med simuleringar, analyser och övrigt utredningsarbete för att se genomförbarheten på föreslagna åtgärder har en nettolista tagits fram. Åtgärderna har dessutom bedömts efter:

- En grov bedömning där vi har vägt åtgärdens måluppfyllelse enligt tidigare angivna mål. Vi har valt tre nivåer (låg/ medel/ hög) *se bilaga 9 Måldokument*
- En erfarenhetsmässig bedömning av åtgärdens totala kostnad (Trv GKI, grovt kostnadsindex) i relation till dess totala nytta.
- En bedömning om ansvar och finansiering, vilket i princip ger ett visst tidsperspektiv, om budgeterade medel finns (i stort sett alla åtgärder som Skövde kommun ansvarar för), om åtgärden ryms i befintliga infrastrukturplaners potter eller om objekten kräver större finansiering och fler utredningar.

	<b>Förslag till åtgärd</b> (steg i fyrstegsprincipen)	Relevans måluppfyllelse  enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	<b>Uppskattad kostnad för åtgärd</b> (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Ansvar
1.	Resurs tillsätts som arbetar med påverkans- och informationsåtgärder (MM) (1)	Hög	-	Skövde kommun.
2.	Ta fram strategi för hållbar samhällsplanering (1)	Medel	-	Skövde kommun.
3.	Ta fram cykelstrategi (1)	Medel	-	Skövde kommun.
4.	Bygga och förbättra gc-vägar (3/4)	Medel	6 mnkr/år	Skövde kommun.
5.	Attraktivare kundupplevelse, kollektivtrafik (1)	Medel	-	Västtrafik.
6.	Ta fram kollektivtrafikplan (1)	Medel	-	Västtrafik/ Skövde kommun.
7.	Signalprioritering i korsningen Gustaf Adofsgatan/koppling från Vadsbovägen (1)	Medel	-	Skövde kommun.
8.	Prioritering av kollektivtrafiken i cirkulation Norrmalm (1)	Medel	-	Skövde kommun.
9.	Busskörfält Vadsbovägen (3)	Medel	4 mnkr	Skövde kommun, år 2020
10.	Busskörfält väg 49 (Hjovägen) och ökad kapacitet i korsning väg 49/Norra Aspelundsvägen samt trimningsåtgärder i befintlig cirkulation väster om väg 26 (Tpl Mariesjö) (3)	Medel	10-13 mnkr	Trafikverket (Regional plan)
11.	Bussgata genom Ryd (miniresecentrum Södra Ryd) (3)	Medel	-	Skövde kommun

12.	Bussgata på Staketgatan mellan Stationsgatan och Rådhusgatan (2)	Låg	-	Skövde kommun
13.	Ökad kapacitet på Nolhagavägen bl a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• trafikplats Nolhagavägen/Gustaf Adolfs gata</li> <li>• Ta bort cirkulationsplats vid Sankt Markus kyrka (3)</li> </ul>	Hög	18 mnkr + 16 mnkr	Skövde kommun
14.	Trimningsåtgärder i cirkulation Segerstorp, väg 26 (3)	Medel	3,4 mkr	Trafikverket
15.	Trimningsåtgärder i cirkulation Timboholm, väg 26 (3)	Medel	7 mkr	Trafikverket
16.	Trimningsåtgärder i cirkulation Horsås, väg 26/200 (3)	Medel	6,1 mnkr	Trafikverket
17.	Trimningsåtgärder i cirkulation Karstorp, väg 26/200/Vadsbovägen(3)	Medel	6,1 mnkr	Trafikverket
18.	Tvåfiliga cirkulationer Vadsbovägen(3)	Medel	4 mnkr	Skövde kommun
19.	Förenklad ÅVS för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet i cirkulation Hallenberg, väg 49 +trafiklösning vid kvarteret Vippan (3)	Medel	3-6 mnkr	Trafikverket (regional plan)/Skövde kommun
20.	Gruvgatan förlängs till Falköpingsvägen (3)	Medel	4 mnkr	Skövde kommun
21.	Trafikplats Stallsiken, väg 26 (3)	Hög	30-40 mnkr	Trafikverket/kommunen (nationell plan, ej namngivet obj)
22.	Hjovägen in mot Mörkekorset – Resecentrum, främja kollektivtrafik, säkra korsningar och ökad kapacitet, "fritt förbi" enligt simulering (3)	Medel	32 mnkr	Skövde kommun

23.	Förbind Forsby/Husebyrondellen (väg 49/194) med Stallsiken/Horsås och Varolavägen (4)	Låg	-	Skövde kommun. Föreslås på lång sikt, fortsatta utredningar krävs.
24.	Öst-västlig förbindelse (väg 49) (4)	Låg	-	Skövde kommun/Trafikverket. Under förutsättning att Västra Götalandsregionen prioriterar denna kan utredning göras på lång sikt.



## 7. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

### 7.1. Rekommenderade åtgärder

Syftet med åtgärdssvalsstudien är att tillsammans komma fram till åtgärder som ger en ökad tillgänglighet för alla, till, från och i Skövde tätort. De åtgärder som föreslås är till stor del ett paket med sikte på år 2025. Det är en kort tidshorisont och många åtgärder men tidigare analyser visar vikten av att något görs om inte trafikinfarkt ska uppstå. Åtgärderna är beroende av varandra för att ge full effekt men en viss prioritering behöver göras.

Studien ser det som mycket viktigt att kombinationen av strategiskt påverkansarbete och genomförande av fysiska åtgärder går hand i hand. Erfarenheter visar att det ofta blir en större effekt av detta än enskilda åtgärder.

Strategiska arbeten inom kollektivtrafik och cykel pågår i kommunen men beslut om att tillsätta en resurs för påverkansarbete är väsentlig. Likaså är det viktigt att tydliggöra strategier för hållbar samhällsplanering. Idag pågår ett arbete i Västra Götalandsregionen där Länsstyrelsen och representanter från kommunalförbunden, Trafikverket och Västtrafik deltar. Syftet är att ta fram strategier för Hållbar Samhällsplanering med förslag på åtgärder. Detta arbete bör brytas ner på lokal nivå.



När det gäller fysiska åtgärder på statligt vägnät har studien kommit fram till att situationen i cirkulation Hallenberg är så komplex att detta kräver ytterligare utredningar och en förenklad åtgärdsvalsstudie föreslås.

I förslag till beslut om fortsatt hantering kommer följande paket att föreslås i prioriteringsordning:

1. Busskörfält på väg 49, Hjovägen, ny cirkulation och trimningsåtgärder i befintlig cirkulation, trafikplats Mariesjö – ger minskade restider och bättre flöde på väg 26/49.
2. Ny trafikplats i cirkulation Stallsiken – ger bättre flöde på väg 26 och ökad tillgänglighet för kommunens utvecklingsområden.
3. Trimningsåtgärder i fyra cirkulationer på väg 26 – ger ökad framkomlighet för näringsliveets transporter, lånväga personresor och minskade restider.

Dessa tre paket berör både statligt och kommunalt vägnät och kräver finansiering dels från potter i regional och nationell plan för infrastruktur och dels kommunal finansiering. Avtal tecknas mellan Trafikverket och Skövde kommun om fördelning. På kommunalt vägnät är flera åtgärder redan beslutade och budgeterade.

Två åtgärdsförslag har tagits med på åtgärdslistan men på lång sikt; nya förbindelser mellan Forsby/Husebyrondellen (väg 49/194) och Stallsiken/Horsås samt Varola-vägen. Denna åtgärd har

stora osäkerheter när det gäller vägarnas funktion och standard. Åtgärder bör utredas vidare i samband med ny kommunal översiktsplan.

När det gäller öst-västlig förbindelse genom Skövde tätort är detta en mycket komplicerad och kostsam lösning. Tidigare studier visar dessutom endast 10-25% överflyttning av trafiken från de centrala delarna av centrum. Fortsatt utredning föreslås under förutsättning att detta prioriteras av Västra Götalandsregionen inför framtida revidering av regional plan för infrastruktur. *Se bilaga "PM för ny väglänk mellan Annero och Östra leden-Trafikanalys Skövde 2009-04-07", Ramböll.*

## **7.2. Förslag till beslut om fortsatt hantering**

Deltagande parter föreslås teckna en överenskommelse i enlighet med denna studie. Trafikverket fattar enskilt beslut om genomförande av mindre åtgärder i den utsträckning rådighet finns.



# Bilagor

Bilagorna förvaras digitalt i ÅVS-portalen.

1. Projektspecifikation
2. Deltagare w1 och w2
3. Bruttolista
4. "Skövde tillgänglighetsanalyser" 161227
5. Trafikutredning Vadsbovägen, Skövde kommun, 2015-06-25
6. PM för ny väglänk mellan Annero och Östra leden-Trafikanalys Skövde 2009-04-07
7. Bortvalda åtgärder
8. Åtgärdslista med kommentarer
9. Måluppfyllelse 2017-01-13

## Referenser

Nationell plan för infrastrukturen 2014-2025

Stadsmiljöavtal –SFS 2015:579.

Regional infrastrukturplan, Västra Götalandsregionen

Stråkstudie, stråk 5: Lysekil-Uddevalla-Trollhättan-Lidköping-Skövde-Karlsborg (Västra Götalandsregionen 2007)

Strategi för ökad cykling i Västra Götalandsregionen – En del av den regionala cykelplanen (Västra Götalandsregionen 2016)

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035, 29 november 2016.

Strukturbild Skaraborg – nätverksstaden

## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	

.....  
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

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

.....  
Godkänt - datum och underskrift av chef

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

.....  
Godkänt - datum och underskrift av chef

