

Åtgärdsvalsstudie

Korsning mellan väg 26 och väg 2882,
Borgunda, Falköpings kommun

Ärendenummer: 2018/87457



TRAFIKVERKET

Namn på åtgärdsvalsstudie	Korsning mellan väg 26 och väg 2882, Borgunda, Falköpings kommun
Ansvarig för genomförandet	Joakim Karlsson, PLväu
Kontaktpersoner	Joakim Karlsson, Ann-Charlotte Eriksson, PLväu
Organisation	Enhet Utredning, Planering, Region väst
Datum, avslut	2020-01-14
Ärendenummer	2018/87457

Trafikverket

Besöksadress: Vikingsgatan 2-4, Göteborg

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Figur 1. Korsning mellan väg 26 och väg 2882, i Borgunda, markerad med röd ring.

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	5
Problembild	5
Avgränsningar.....	5
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	5
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.	6
Väghållare Väghållare har ansvar för vägen. Trafikverket har alltså ansvar för korsningen.	6
Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)	7
Rekommenderad väg för farligt gods Väg 26 är prioriterad väg för farligt gods i aktuell korsning.....	8
Strategiskt vägnät för tyngre transporter	8
Gällande hastighetsgränser	9
Trafikflöden.....	10
Trafikdata på väg 26 – mät punkt ca 3,3 km söder om aktuell korsning	11
Trafikutveckling	13
Olyckor	14
Kollektivtrafik.....	14
Synpunkter från workshop	15
Kort sammanställning efter nulägesanalys.....	15
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.	16
Krav (<i>funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera</i>)	16
Mål för lösningar (<i>eftersträvad kvalitet</i>)	16
Åtgärdsförslag - Bruttolista	17
Paketeringsförslag	18
Arbetsprocessen.....	21
Kvalitetsgranskning	21
Avslut av studie	21

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Initiativet har kommit från Trafikverket efter att ÅVS väg 26 Halmstad - Kristinehamn har utförts. Syftet är att utreda eventuella problem med trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningen, för såväl oskyddade trafikanter som andra, samt att föreslå åtgärder för att lösa eller minska problemen.

Problembild

Borgundakorset är en fyrvägs korsning på väg 26 mellan Tidaholm och Skövde. Det är en hel del tung trafik som passerar i korsningen och en del har målpunkt i området, bl.a. Borgunda bygghandel. I anslutning till korsningen finns busshållplats Borgunda väg 26. Oskyddade trafikanter har svårt att röra sig säkert i korsningen p.g.a. höga hastigheter och mycket trafik.

Avgränsningar

Den fysiska avgränsningen gäller korsningen mellan väg 26 och väg 2882 samt dess influensområde.



Figur 2. Korsning mellan väg 26 och väg 2882 markerad med röd ring.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Intressenter är bl.a. Falköpings kommun, Västtrafik, näringsliv, boende i området, besökare till området och passerande.

En viktig intressentgrupp är skolelever som rör sig läng eller tvärs korsningen på sin väg till och/eller från busshållplatsen. En annan intressent är dom som har ärende till/från Borgunda bygghandel och då bl.a. tunga transporter.

[Förstå situationen]

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.

Väghållare

Väghållare har ansvar för vägen. Trafikverket har alltså ansvar för korsningen.



Figur 3. Röda linjer visar vägar där Trafikverket är väghållare och gröna visar enskild väghållare.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

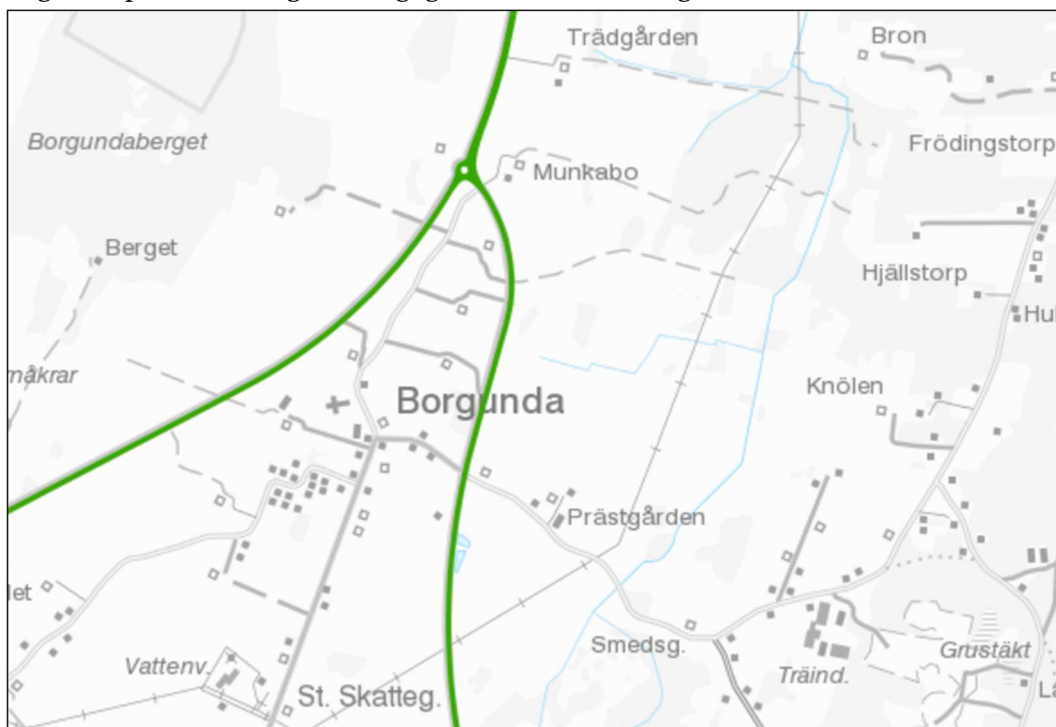
Funktionellt prioriterat vägnät är framtaget för att skapa en samsyn om vilket vägnät som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet och avser tillgänglighet för lastbilar, personbilar och bussar. Vägarna som pekas ut som funktionellt prioriterade delas in i fyra funktioner (godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor, kollektivtrafik). Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner. Väg 26 är utpekad som viktig väg för alla fyra kategorier.



Figur 4. Röd linje visar nationella och internationellt viktiga vägar. Blå linje visar regionalt viktiga vägar.

Rekommenderad väg för farligt gods

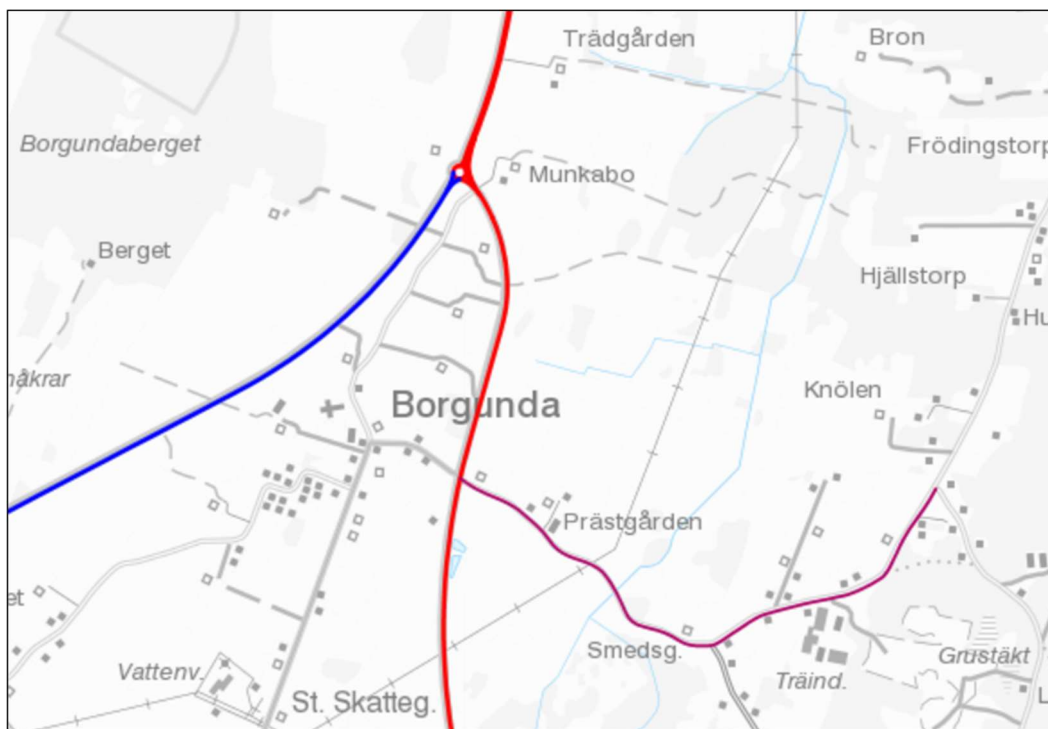
Väg 26 är prioriterad väg för farligt gods i aktuell korsning.



Figur 5. Grön linje visar primär rekommenderad väg för farligt gods.

Strategiskt vägnät för tyngre transporter

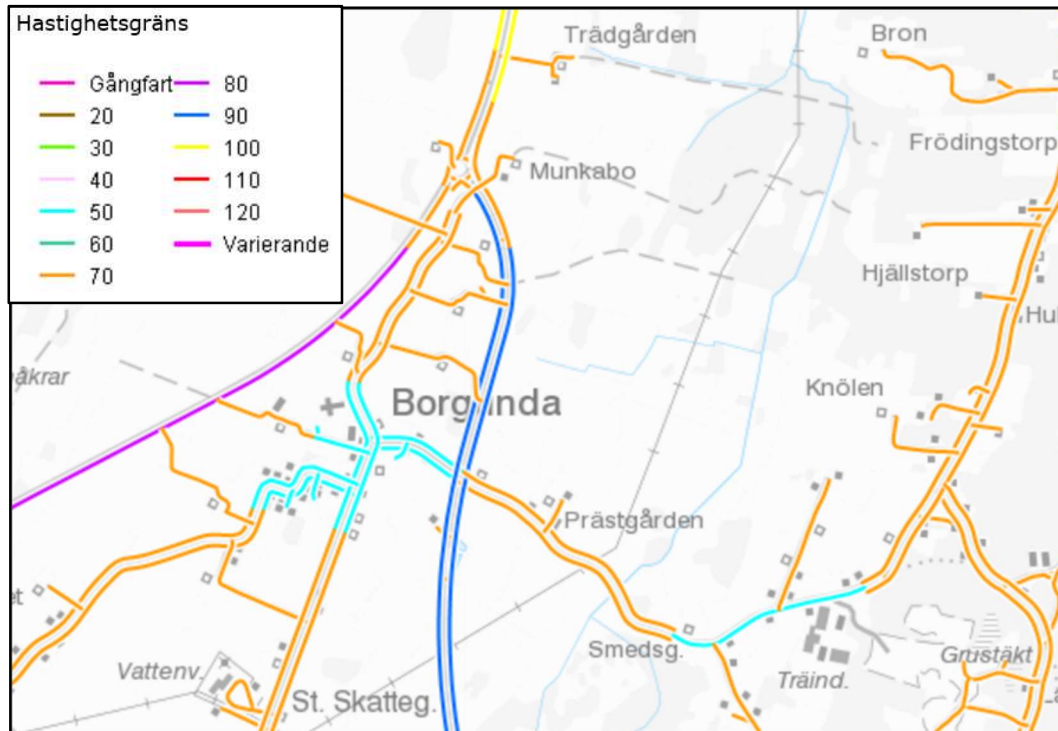
Väg 26 och väg 2882 in till Borgunda bygghandel är prioriterade vägar för tyngre transporter.



Figur 6. Röd linje visar väg med Större volymer av tyngre transporter, Blå – Stora volymer, Grön – Kontinuerliga volymer (finns ej här) och Lila – Temporära volymer.

Gällande hastighetsgränser

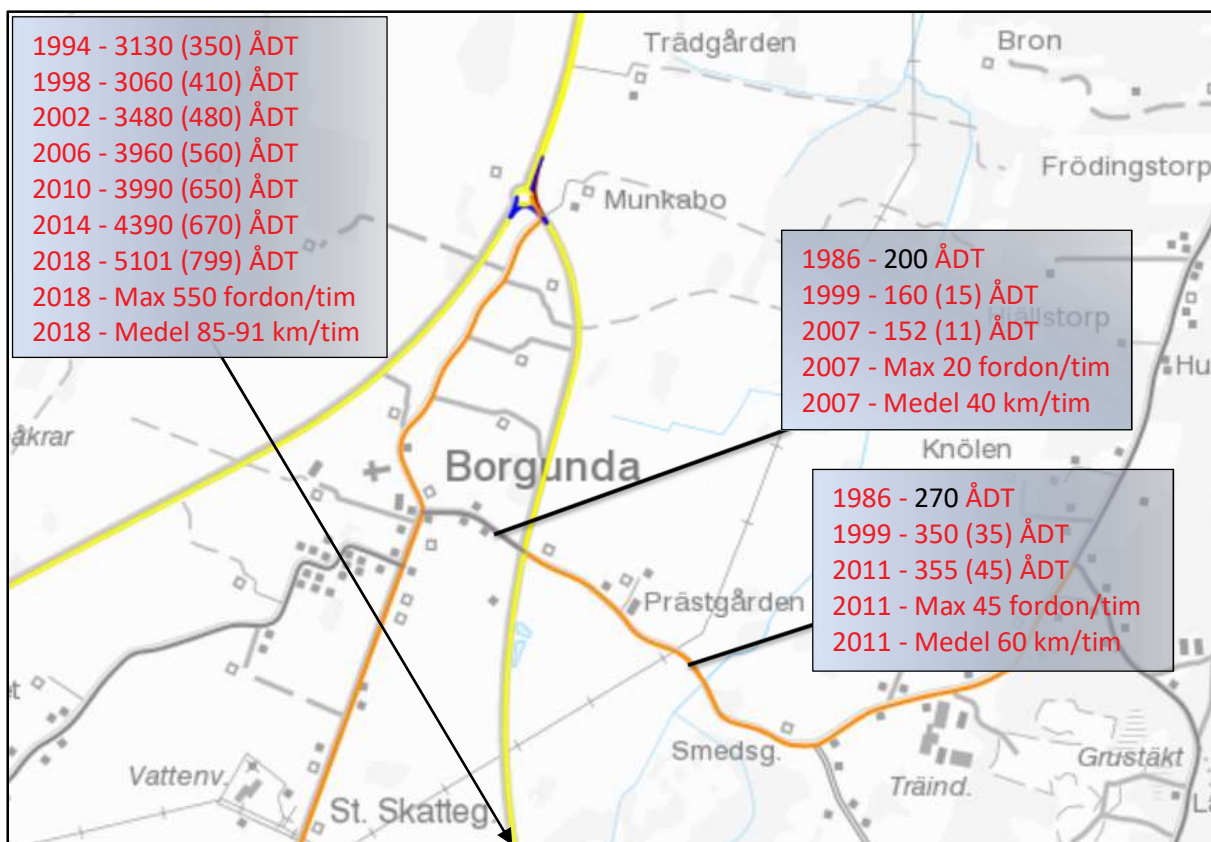
Figuren nedan visar gällande hastighetsgränser. Enligt övergripande hastighetsöversyn är det planerat att sänka till 80 km/h på väg 26 år 2020.



Figur 7. Gällande hastighetsgränser visas av färger i infälld ruta.

Trafikflöden

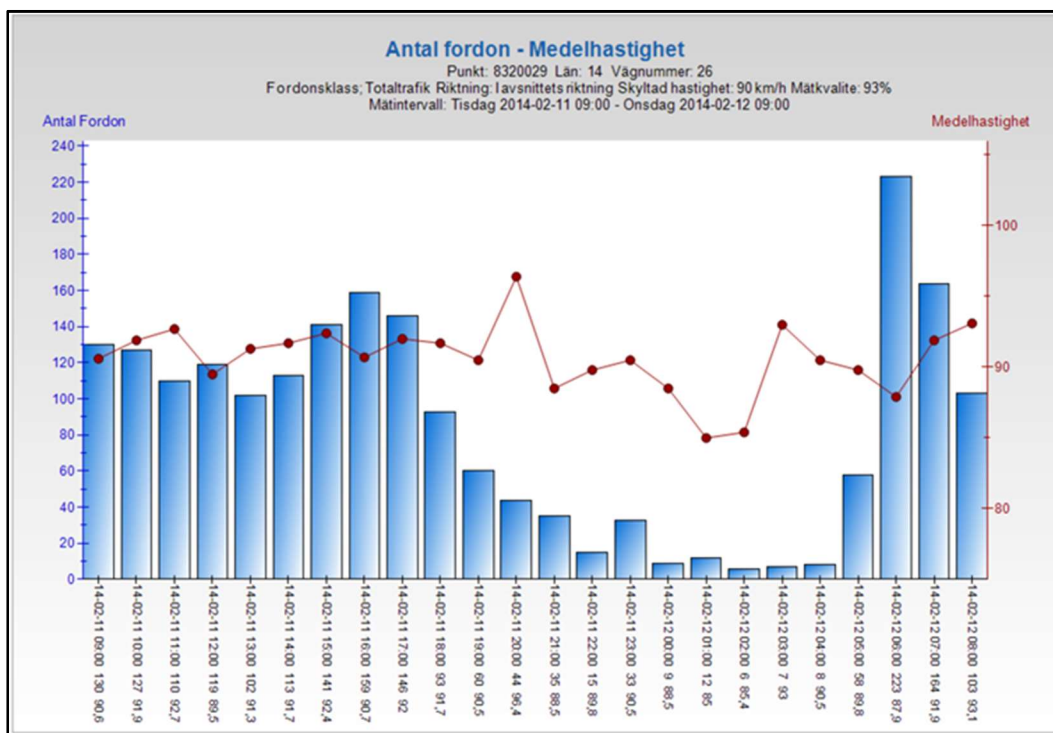
Detaljerad trafikdata för mätpunkten som är 3,3 km söderut finns längre ner. Någon mer detaljerad information om mätpunkterna på väg 2882 finns inte.



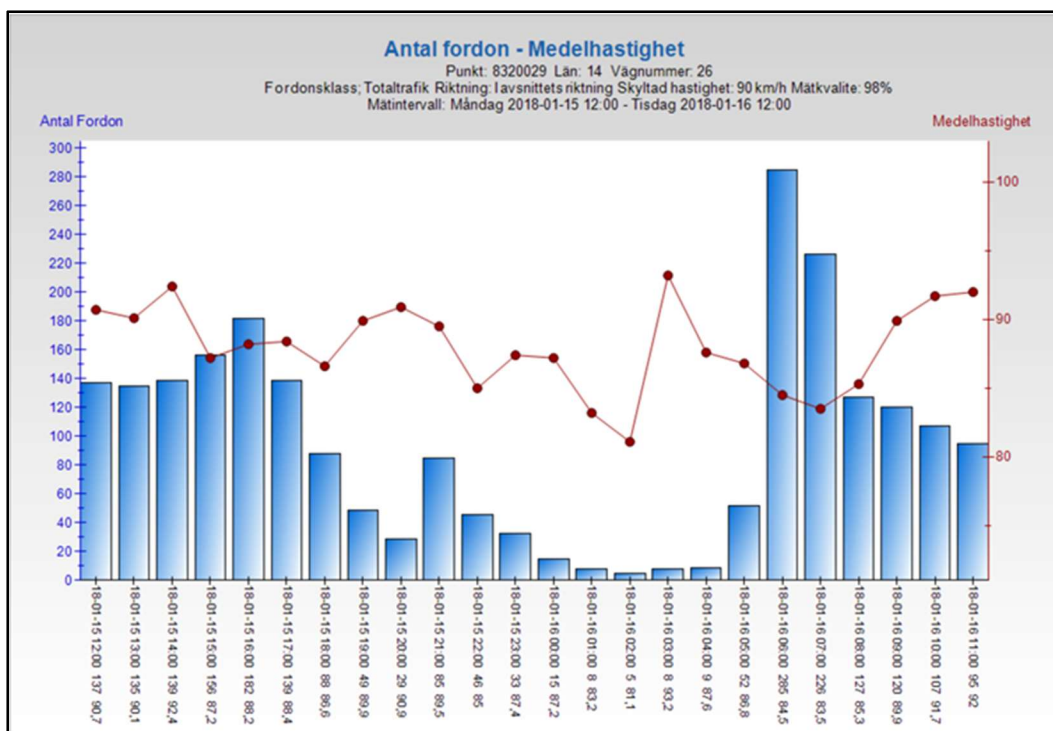
Figur 8. Siffrorna i rutorna visar ÅDT (totalt antal och antal tunga fordon) samt maxhastighet och medelhastighet. Röd text visar uppmätta värden och svart text är antagna värden. Linjerna från rutorna visar ungefärlig mätplats. Pilen visar att mätplatsen är längre söderut (3,3 km).

Trafikdata på väg 26 – mätpunkt ca 3,3 km söder om aktuell korsning

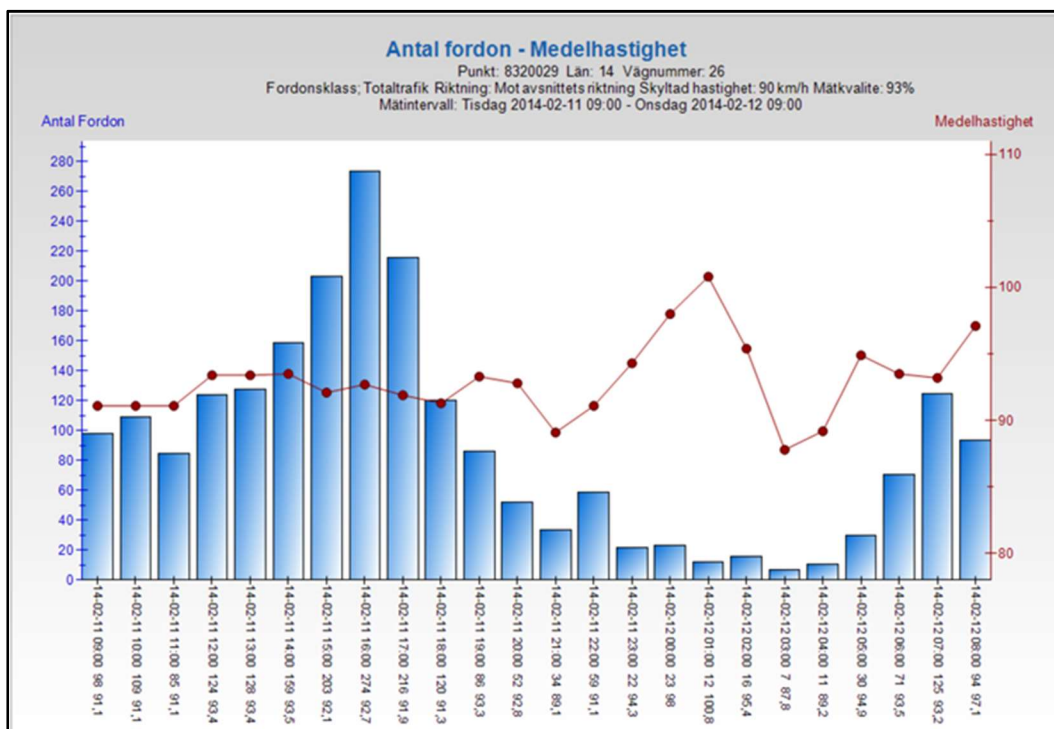
Det går att utläsa av figurerna att medelhastigheten är över gällande maxhastighet 90 km/h en stor del av dygnet. Mest trafik är det kl 6-7 och det gäller båda riktningarna. Mätplatsen är dock 3,3 km söderut och det finns inga mätningar i aktuell korsning. Trafikmängderna är troligtvis ganska lika men det är svårt att dra tydliga slutsatser gällande hastigheten.



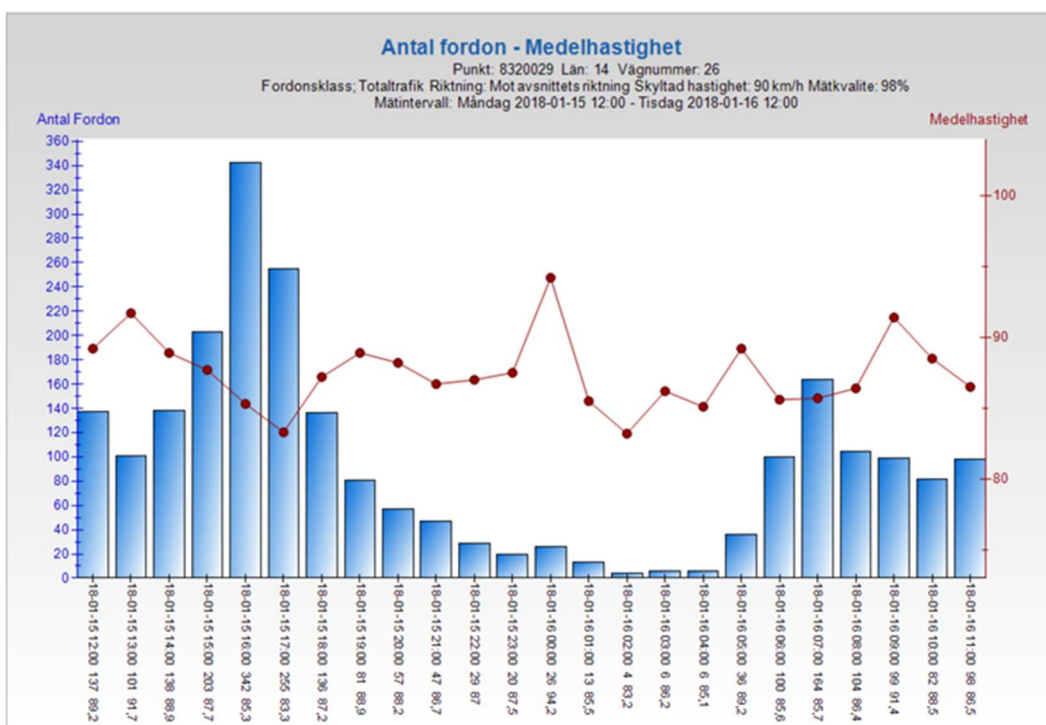
Figur 9. Mätpunkt 3,3 km söder om aktuell korsning. Mätriktning norrut. Mättid februari 2014.



Figur 10. Mätpunkt 3,3 km söder om aktuell korsning. Mätriktning norrut. Mättid januari 2018.



Figur 11. Mätpunkt 3,3 km söder om aktuell korsning. Mätriktning söderut. Mättid februari 2014.



Figur 12. Mätpunkt 3,3 km söder om aktuell korsning. Mätriktning söderut. Mättid januari 2018.

Trafikutveckling

Som man kan se av tabellen nedan så ökar trafikmängden på väg 26 relativt mycket, procentuellt sett (varför värdena i rött är så låga är oklart).

Mätår	ÅDT totalt	Förändring	Förändring %	ÅDT Tunga	Förändring	Förändring %
1994	3130			350		
1998	3060	-70	-2%	410	60	17%
2002	3480	420	14%	480	70	17%
2006	3960	480	14%	560	80	17%
2010	3990	30	1%	650	90	16%
2014	4390	400	10%	670	20	3%
2018	5101	711	16%	799	129	19%

Tabell 1. Trafikutveckling på väg 26 enligt mätpunkt ca 3,3 km söder om aktuell korsning.

Olyckor

I STRADA (swedish traffic accident data acquisition) finns information om fyra olyckstillfällen (fem olyckor) f.o.m. år 2008 t.o.m. år 2018, varav en är en dubbelolycka där det först skett en olycka mellan en personbil och ett rådjur/hjort och sedan har en lätt lastbil kört in i personbilen bakifrån. Denna olycka skedde i höjd med hållplats Borgunda väg 26 som är cirka 100 meter norr om aktuell korsning. Där har även skett en till viltolycka vid hållplatsen och då mellan en älg och en bil.

Dom andra två olyckorna har skett i anslutning till korsningen mellan väg 26 och väg 2882. Den ena är en korsningsolycka och den andra en upphinnandeolycka.

Upphinnandeolyckan skedde på så vis att en bil stod still vid korsningen och blev påkörd bakifrån. Vägbanan var hal av vatten.

Korsningsolyckan har skett när en personbil med släp åkte från Borgunda och skulle korsa väg 26. Föraren såg då inte att det kom en personbil på väg 26, i riktning från Tidaholm mot Skövde.

Olyckorna vid korsningen har angetts som olyckor utan personskada och olyckorna vid hållplatsen har angivits som lindriga olyckor.

Info till STRADA kommer från olyckor som rapporterats till STRADA från polis och/eller sjukvård.

Kollektivtrafik

Västtrafik har tagit fram statistik gällande stämplingar på bussar vid hållplats Borgunda väg 26 under tre veckor, från slutet av maj till början av juni 2018 (då var det inga helgdagar och skolan pågick fortfarande).

Totalt gjordes 38 stämplingar vid denna hållplats (summering av stämplingar på bussar som angjort båda hållplatslägena). Samtliga är registrerade på linje 303. Som mest gjordes 4 stämplingar på en och samma dag.

Stämpling görs normalt vid påstigning (samt vid avstigning vid resa över taxegräns, vid användande av "check-in – check-ut"). Det är troligtvis lika många som går av vid hållplatsen.

Biljetter som inte registrerats ombord (t.ex. To Go) ingår inte. Ca 30% av resenärerna reser med biljetten i To Go vid tiden då mätningen gäller (gäller år 2018).

Det ger alltså cirka 50 påstigande på 3 veckor och 100 på eller avstigande på 3 veckor varav max 10 per dag.

Det är därmed relativt få resenärer som tar sig till/från hållplatsen (fem till och fem från hållplatsen).

Nobina körde den vanliga linjetrafiken och Stentorps buss (Buss i Väst) skolskjutstrafik vid den aktuella tiden.

Synpunkter från workshop

En workshop hölls 2018-07-04 då representanter för Falköpings Kommun, Västtrafik, Borgunda bygghandel, Borgunda hembygdsförening deltog.

Här är synpunkter som framkom:

- Höga hastigheter (90 km/h på väg 26)
- Det är skymd sikt åt båda hållen, skymd sikt vid hållplats p.g.a. buskar. Enligt busschaufförerna kan det vara svårt att se om någon står vid hållplatsen.
- Busschaufförer har inga större problem att korsa väg 26 men upplever att det är svårt att ta sig ut på väg 26 från hållplatsen i högtrafiktid (mest e.m.). Det ger ”kraftigt förhöjda väntetider”.
- Oklart var skolskjutselever går på/av.
- Det är obehagligt att svänga vänster mot bygghandeln.
- Tunga fordon från bygghandeln som svängt höger hindrar trafiken p.g.a. backe. Korsningen är däremot tillräckligt bred för att man ska kunna möte en utsvängande lastbil.
- Borgunda bygghandel har inte minskat trots ny anläggning i Skövde, dessa har istället tagit marknadsandelar från andra bygghandlare i Skövde.

Kort sammanställning efter nulägesanalys

- Det är höga hastigheter på väg 26 vid korsningen med väg 2882.
- Årscygnstrafiken (ÅDT) har ökat relativt mycket t.ex. mellan år 2014 och 2018. Totalt antal fordon har ökat med 711 fordon (+16,2%) varav 129 tunga fordon (+19,3%).
- Två olyckor har skett i själva korsningen (en korsolycka och en upphinnandeolycka) och tre olyckor vid norrgående hållplatsläget (varav två ingår i en dubbelolycka) på 10 år. Alltså kan det räknas som fem olyckor och fyra olyckstillfällen. Inga oskyddade trafikanter har varit inblandade.
- Relativt få bussresenärer går på vid hållplats Borgunda väg 26 (fem personer per dag). Ungefär lika många som går på antas gå av vid hållplatsen.
- Det är osäkert för oskyddade trafikanter att ta sig över väg 26 samt till och från hållplatserna på väg 26, särskilt p.g.a. hög tillåten hastighet och relativt många fordon.

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

Enligt en nationell hastighetsöversyn som gjorts tidigare föreslås en sänkning av hastighetsgränsen på väg 26 från 90 km/h till 80 km/h att genomföras år 2020.

Krav (*funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera*)

Åtgärder ska inte hindra trafik på väg 26.

Åtgärder ska vara beställningsbara, om inte komplexiteten är för hög.

Trafikverkets sakkunniga ska få möjlighet att lämna synpunkter på framtaget material.

Rapporten kvalitetsgranskas av Trafikverket.

Här nedan listas grundläggande regelverk, riktlinjer och andra beslut som ska ligga till grund för åtgärdsförslagen:

- De transportpolitiska målen (Övergripande mål, Funktionsmål och Hänsynsmål).
- VGU (Vägar och Gators Utformning), (Trafikverkets Publikation 2015:086)
- Typritningar för hållplatser (Västtrafik).
- GCM-handboken (gång-, cykel- och mopedhandboken)
- Transportsystemet i samhällsplaneringen (Trafikverkets Publikation 2013:121)
- FPV (Funktionellt Prioriterat Vagnät)
- Bidrag till det av riksdagen beslutade målet om att reducera utsläppen från inrikes transporter med 70 % 2010-2030.
- Inte påverka kringliggande vägar och stråk negativt.
- Ekonomiskt rimliga.

Mål för lösningar (*eftersträvad kvalitet*)

Målet är att öka trafiksäkerheten i korsningen, främst för oskyddade trafikanter, men inte minska framkomligheten på väg 26. Därtill ska näringslivets transporter beaktas.

[Pröva tänkbara lösningar]

Åtgärdsförslag - Bruttolista

Nr	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen	Uppskattad kostnad för åtgärd (*exkl vägplan och byggherre- kostnader)	Bedömning genom- förbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	Svårt att se korsningen	Förbättra sikt genom schakt	4	Hög	10 Mkr*	Stort arbete	Nej	Korsningen ligger på ett långt lågt krön. Ett sätt att förbättra sikten är att sänka vägen på en lång sträcka vilket är mycket kostsamt. Endast två relaterade olyckor på 10 år (lindrig skada) gör att det inte är lönsamt. <i>(Kontrollera dock att växtligheten klipps kontinuerligt)</i>
2	Svårt att se korsningen	Sätt upp orienteringstavlor före korsning	2	Låg	50+50 tkr	Enkelt	Ja	
3	Osäkert att gå längs väg 26 till hållplatslägena	Flytta ett busshållplatsläge närmare korsningen	3	Mellan	500 tkr*	Kräver troligtvis inte vägplan.	Ja	Södergående hpl-läge flyttas till södra sidan om korsningen. Genomförs om marken går att komma åt genom frivillig markåtkomst och inte kräver vägplan.
4	Osäkert att gå längs väg 26 till hållplatslägena	Bredda vägren eller anlägg separat gångbana	3-4	Mellan	700 tkr* (80 + 20 m)	Kräver eventuellt vägplan.	Ja	Välj alternativet gångbana om marken går att komma åt genom frivillig markåtkomst och inte kräver vägplan.
5	Osäkert att passera väg 26	Passage för oskyddade	3-4	Hög	2 mkr*	Kräver vägbreddning	Nej	Få har nytta av åtgärden i förhållande till kostnaden. Inga olyckor har skett med oskyddade trafikanter. <i>Se åtgärd med vänstersvängfält i stället.</i>
6	Osäkert att stanna på väg 26 p.g.a. 90 km/h	Vänstersvängfält mot bygghandeln	3-4	Hög	4 mkr*	Kräver vägbreddning	Ja	Beroende på hur mycket vägen behöver breddas så kan åtgärden eventuellt genomföras utan vägplan.
7	Osäkert med 4-vägs korsning	Bygg om till två förskjutna 3-vägs korsningar	4	Hög	10-15 mkr*	Kräver vägplan	Nej	Effektiv lösning, men inte samhällsekonomiskt lönsam. Endast en relaterad olycka på 10 år.
8	Osäkert att ta sig till/från hållplats Munkabo på väg 26	Gör säkrare gångvägar samt passage	3-4	Hög	Ej utrett	Ej utrett	Nej	Utanför avgränsningen för ävs'n. Kan dock vara bra att utreda.

Paketeringsförslag

Paket/ åtgärd	Ingående åtgärder	Kommentar
Åtgärd 2	2	Beställ av Underhåll
Paket A	3, 4 & 6	Beställ av Investering. *Tillkommande kostnader: projektadministration (300-500 tkr) och projektering (400-600 kr). Vägplan är inte inräknad (kan troligtvis undvikas med frivillig markåtkomst). Totalt blir det då ca 5,9 – 6,3 Mkr.

[Effektbedömning]

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Ågärd 2	Liten nytta, men samtidigt relativt låg kostnad.	Bra för förare, personer i stannande fordon och oskyddade trafikanter då korsningen uppmärksammas. Näringsliv hittar lättare.	Funktionsmål – trygghet ökar, näringslivet hittar lättare Hänsynsmål – något mindre risk för olyckor	Ja	
Paket A (åtgärd 3, 4 & 6)	Ganska stor ökning av nyttan och ganska hög kostnad.	Bra för oskyddade trafikanter. Även bra för förare som inte behöver oroa sig för oskyddade trafikanter i körbanan. Kan göra att fler vill åka med kollektivtrafiken.	Funktionsmål – tryggheten ökar Hänsynsmål – säkerheten ökar, mindre miljöpåverkan	Ja	

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
2	Åtgärd 2. Sätt upp orienteringstavlor före korsning	2	Beställ av Underhåll	2020	Trafikverket	Nationell plan	
A	Åtgärd 3, 4 och 6. Flytta ett busshållplatsläge, bredda vägren eller anlägg separat gångbanor och anlägg vänstersvängfält.	3-4	Beställ av Investering	2020-2025	Trafikverket	Nationell plan	Se kommentarer i bruttotabell ovan

Arbetsprocessen

Platsbesök har gjorts. Workshop har genomförts 2018-07-04, då har tjänstemän från Falköpings kommun, Västtrafik, Borgunda hembygdsförening och Borgunda bygghandel deltagit. Övriga som deltagit i åvs'n är tjänstemän från Trafikverket (samhällsplanerare, åtgärdsplanerare, trafikingenjör, projektledare underhåll och utredare).

Rapporten har skickats ut för synpunkter.

Kvalitetsgranskning

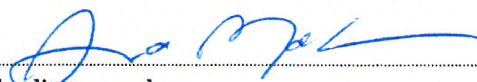
Genomförd: Ja

Datum: 2019-10-25

Utförd av:

Anna Möller, PLväs

2020 01 14



Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

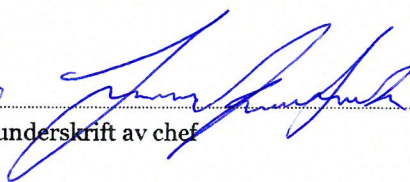
Avslut av studie

2020-01-16



Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2020-01-16



Godkänd - datum och underskrift av chef



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se