

Utredning

Väg 26, Stöpen

Ärendenummer: TRV2020/32482



Korsningen väg 26/2932 vid Stöpen

Dokumenttitel: Utredning väg 26, Stöpen

Författare: Ann-Charlotte Eriksson, Plväu

Dokumentdatum: 2020-10-30

Ärendenummer: TRV2020/32482

Fastställt av: Johan Kustfolk, Plväu

Publikationsnummer:

ISBN:

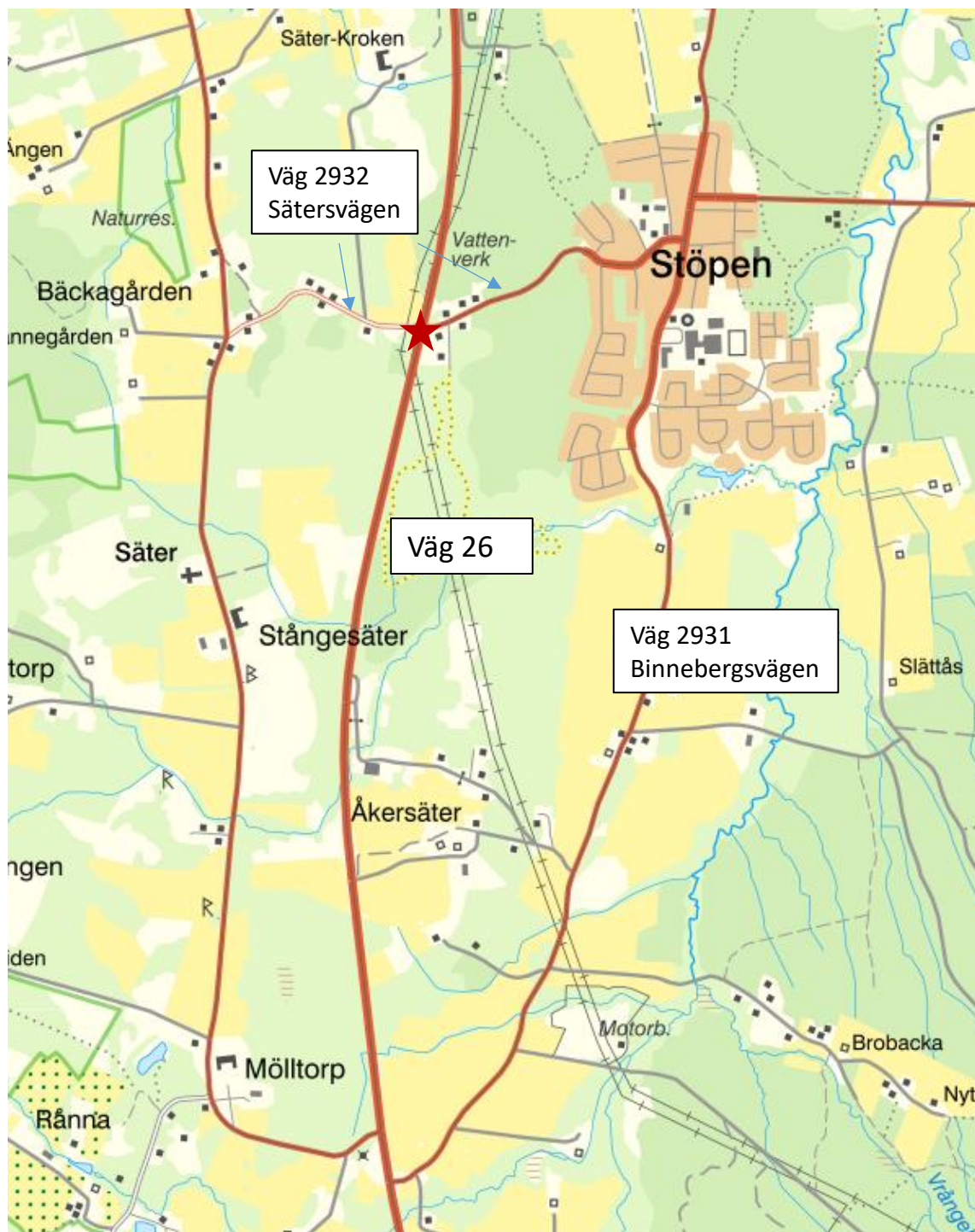
Tryck:

Trafikverket

Postadress: Trädgårdsgatan 15D, Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Översiktskarta med aktuell korsning markerad (Karta:Trafikverket)

Namn på utredning: UTREDNING VÄG 26, STÖPEN

Ansvarig för genomförande: ANN-CHARLOTTE ERIKSSON

Organisation: PLVÄU

Datum - start: 2020-03-23

Datum - avslut: 2020-10-30

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	6
Problembild	6
Avgränsningar.....	6
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	6
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	6
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter	7
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.	7
Olyckor.....	7
ÅDt och hastigheter	8
Kollektivtrafik.....	8
Målpunkter	8
Miljö.....	9
Markägare.....	9
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.	10
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)	11
Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)	11
Bedömning av måluppfyllelse och kostnader	14
Kapacitetsanalys Capcal	16
Arbetsprocessen.....	18
Bilagor.....	18
Avslut av studie	18

[Initiera]

Bakgrund, syfte och mål

Fyrvägskorsningen vid Stöpen är en problempunkt som identifierats under den övergripande ÅVS:en för väg 26 Halmstad – Kristinehamn. I ÅVS:en föreslogs det åtgärder av mindre karaktär som en pendelparkering och en mindre förbättring av gångväg till busshållplatserna vid korsningen. Efter den övergripande ÅVS:en har Skövde kommun tagit fram en detaljplan för bostadsområde, förskola och pendelparkering i närheten av korsningen. Detta kan komma att medföra ökat resande vid hållplatserna och ökat trafikflöde i korsningen. Behovet av en utredning har även diskuterats under en längre tid samt att synpunkter om situationen vid korsningen varit återkommande under kommunmöten, dialog med Västtrafik samt internt. De höga hastigheterna tillsammans med korsande trafik inverkar negativt på trafiksäkerheten.

Syftet är att gemensamt med berörda intressenter ta fram förslag på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten tvärs väg 26.

Målet är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för kollektivtrafikresenärer samt övriga med behov att korsa väg 26 utan att minska framkomligheten på väg 26.

Problembild

Det är låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter som rör sig längs med vägen samt ska korsa väg 26 för att ta sig till busshållplatserna. Västtrafik har framfört att det är svårt för bussen att lämna hållplatserna på grund av mycket trafik och höga hastigheter.

Avgränsningar

Studien omfattar i första hand fyrvägskorsningen vid Stöpen, se översiktskarta. Vidare ska konsekvenser för influensområden beaktas, dvs. Stöpen men även korsningen söderut ”Binnebergsvägen” som ansluter till väg 26.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Trafikverket internt

Åtgärdsplanerare, samhällsplanerare, trafikingenjör, vägutformningsspecialist

Externa intressenter

Skövde kommun, Västtrafik

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

ÅVS Väg 26, Halmstad – Kristinehamn

Skövde kommuns detaljplan för Björkebacken etapp III och IV

Medverkande kompetenser och personer:	
Magnus Andersson Plvät, Elvir Huremovic Plväp, Anna Möller, Annie Rimstedt Plväs	
Eventuell kommentar:	Startmöte 2020-03-23

[Förstå situationen]

Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter

Väg 26 mellan Mariestad och Skövde är mittseparerad med 100 km/h förutom vid några större korsningar. Vid Stöpen är det idag cirka 9000 fordon, den anslutande och korsande Sätersvägen, väg 2932, har cirka 1400 fordon på östra sidan och cirka 400 fordon på västra sidan. Skyltad hastighet i korsningen är 70 km/h och utifrån uppmätt hastighet så visar 85-percentilen en hastighet på 93 km/h. Linje 500 trafikerar väg 26 och är en av stomlinjerna, Mariestad-Skövde, en lokal busslinje korsar väg 26 på Sätersvägen, väg 2932 (Öst-väst).

Tätorten Stöpen expanderar med nya bostäder och en ny förskola i nära anslutning till fyrvägs-korsningen. I samband med exploateringen planerar kommunen att bygga en pendelparkering och i framtiden kommer kommunen även att prioritera en gång- och cykelväg ifrån Stöpen och ut till väg 26. Med tanke på de kommunala exploateringarna så är det angeläget att få till en bra lösning för kollektivtrafikresenärer eftersom att det finns en ökad potential för kollektivtrafikresandet.



Befintlig pendelparkering nära korsningen.

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.

Väg 26 är utpekad som funktionellt prioriterad väg för godstrafik, kollektivtrafik, dagliga och långväga personresor. Den är primär väg för farligt gods och av riksintresse.

Olyckor

Olyckor – två med lindrig skada, 1 cykel/moped i kollision med bil (kl 18 i juni), 1 singel (kl 8 i januari) 2005-2019

Ådt och hastigheter

Då ingen mät punkt fanns i korsningen gjordes en särskild mätning 2019-05-16 – 2019-05-23.

Skyltad hastighet är 70 km/h och dygnstrafiken uppmättes till 9 425 fordon. I maxtimmen (em 16.00) uppmättes 1 245 fordon varav tung trafik 13.1 %. Medelhastigheten var 80 km/h och 85-percentilen 93 km/h vilket gav hastighetsöverträdelser på 79 %.

Kollektivtrafik

Följande busslinjer trafikerar korsningen:

- Linje 615 Stöpen-Berg-Lerdala (1 tur varje riktning/ skoldag) orange linje
- Linje 613 Skövde-Timmersdala-Lerdala och omvänt (12/16 turer/ vardag) orange linje
- Linje 500 Skövde-Mariestad och omvänt, 30 turer/var dag, blå linje
- Linje 500 X Skövde Mariestad och omvänt, 16 turer/var dag, stannar ej i Stöpen, blå linje



Målpunkter

Boende i Stöpen har framförallt Skövde som målpunkt men även andra orter som Mariestad, Götene och Skara m fl.



Miljö



Riksintrasse naturvård (NRO14075 Nordbillingen) angränsar till korsningen.

Värdeomdöme: Platåberg med diabastäckta kambrosiluravlagringar. Vid Berg finns en kalkstens-platå med ett välbevarat odlingslandskap. Vid Nordbillings nordspets och vid Timmersdala finns tappningen av Baltiska issjön med omdiskuterade bildningar som vallar och "omvända" klevlar. På diabasplatån finns bl a Blängsmossen med ett stort myrkomplex med bl a välutvecklade laggar Skåningstorp. Representativ äng och naturbetesmark finns vid Högsböla äng. Naturvärdena är främst knutna till den enastående rika floran med många sällsynta och hotade arter. Även fågellivet är rikt.

Åtgärder som påverkar riksintrasset och jordbruksmarken innebär att dialog ska ske med Länsstyrelsen om betydande miljöpåverkan.

Markägare

Marken i och omkring korsningen är privatägd.

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

Skövde kommuns detaljplan för Björkebacken etapp III och IV har antagits av kommunstyrelsen den 6 april 2020, § 70/20. Detaljplanen är överklagad till Mark- och miljödomstolen.

Antalet bostäder i etapp III antas bli ca 30 villor, 16 radhus och ca 24-30 lägenheter (6 lägenheter/flerbostadshus). Trafikmängden på Sättersvägen beräknas att öka med 900 trafikrörelser/ vardagsdygn när etapp III byggs. Förskolan står för ca 630 av dessa vilket inkluderar både transporter till verksamheten och hämtning/lämning av barn.

I planförslaget har plats för pendlarparkering, parkering till Stöpens motionsspår och parkering för förskola säkerställt med planbestämmelsen "P-PLATS". Det är bra om dessa ytor kan samnyttjas och att fordonstrafik inte behöver ledas in i bostadskvarteren. Parkering för pendlare behöver dessutom ligga i närheten av busshållplatserna utmed Väg 26 för att fler ska välja att resa kollektivt. Det är ca 180-200 meter mellan pendlarparkeringen och busshållplatserna utmed Väg 26, där bussen Mariestad-Skövde stannar.

Skövde kommuns cykelplan antagen av kommunfullmäktige 2018-09-24 § 100/18 nämner att det är önskvärt att det även blir en gång- och cykelväg utmed Sättersvägen och vidare mot Timmersdala. En sådan gång- och cykelväg skulle göra det enklare att ta sig till busshållplatsen utmed Väg 26 och främja kollektivresandet. Sättersvägen är Trafikverkets väg. Vikten av en gång- och cykelväg utmed Sättersvägen ökar med fler bostäder i Björkebacken. I etapp III möjliggörs anläggandet av en gång- och cykelväg från planområdet mot en framtida gång- och cykelbana utmed Sättersvägen. Denna koppling till Sättersvägen är betydelsefull för att målpunkter i Stöpen ska kunna nås på ett smidigt sätt. Cykelplanen nämner att det finns behov av bra parkeringsmöjligheter vid busshållplatser.

Närheten till kollektivtrafik är betydelsefullt vid val av boende och för att minska bilbehovet. Fler boende i tätorten förbättrar underlaget för att kollektivtrafiken ska kunna vara kvar och för utvecklingen av Stöpen. En busshållplats i anslutning till in- och utfart till etapp III vore bra för att främja kollektivresandet.



Illustrationskarta till detaljplan för Björkebacken etapp III och IV (utdrag närmast korsningen)

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

Utredningen ska mynna ut i en rapport eller PM med beställningsbara åtgärder som är kostnadsbedömda och förankrade med våra VGU-specialister (vägutformare). Beställningsbara åtgärder ska rymmas inom potten under 100 mkr i nationell plan (SINV).

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

I utredningen har följande delmål tagits fram:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Ökad tillgänglighet till kollektivtrafik
- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafiken
- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för fordonstrafik
- Bibehållen framkomlighet på väg 26

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Nej. Magnus Andersson Plvät, Elvir Huremovic Plväp, Anna Möller, Annie Rimstedt Plväs, Stefan Martinsson IVtav, Peter Svensson, Daniel Lindh Skövde kommun, Christina Pilemarker Västtrafik

[Pröva tänkbbara lösningar]

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs-principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	ATK	Låg hastighetsefterlevnad på väg 26 i korsningen	2	Medel	500 tkr-1 mkr	Ja	Ett skåp åt vardera hållet
2	Bredare refug med styrande räcken (se hpl Lövasen)	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter som ska korsa väg 26	3	Låg	1-2 mkr	Ja	På kort sikt, ev samordnas med hållplatsprojektet
3	Planskild GC	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter som ska korsa väg 26	4	Hög	15-20 mkr	Ja	På medellång sikt
4	Cirkulation med passager i refuger	Svårt för bussen att korsa väg 26 i högtrafikläge Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter som ska korsa väg 26 Låg hastighetsefterlevnad på väg 26 i korsningen	3	Medel	20-25 mkr	Nej	Försämrar framkomligheten på väg 26.
5	Vägport+gc	Svårt för bussen att korsa väg 26 i högtrafikläge Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter som ska korsa väg 26	4	Låg/Medel	20-30 mkr	Nej	Låg andel biltrafik som korsar väg 26 till en hög kostnad. Anslutning från Sättersvägen, väg 2932, försvinner.
6	Korsningstyp F (halv trafikplats) med gc och accelerationsfält ut från hållplats	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade Svårt för bussen att korsa väg 26 i högtrafikläge Svårt för bussen att köra ut från hållplats på väg 26 i högtrafikläge Svårt för bilister att köra ut på väg 26 från Stöpen Låg trafiksäkerhet för fordon	4	Hög	35-40 mkr	Ja	

Nr.	Åtgärd som studerats och bedömts	Problem/brist/behov som hanteras	Steg enligt fyrstegs-principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
7	Trafikplats med gc	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade Svårt för bussen att korsar väg 26 i högtrafikläge Svårt för bussen att köra ut från hållplats på väg 26 i högtrafikläge Svårt för bilister att köra ut på väg 26 från Stöpen Låg trafiksäkerhet för fordon	4	Hög	40-50 mkr	Ja	
8	Stänga anslutande väg 2932 västerut och vänsterpåsvängsfält från Stöpen söderut	Svårt för bilister att köra ut på väg 26 från Stöpen	3	Låg	4-6 mkr	Nej	Inte möjligt då busslinje som korsar väg 26 inte har annat alternativ utan stor restidsförlängning.
9	Förskjuten trevägskorsning, vänsterpåsvängsfält från Stöpen söderut och planskild gc	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade Svårt för bilister att köra ut på väg 26 från Stöpen	4	Medel	35-40 mkr	Nej	Samma kostnad som korsningstyp F men ger sämre måluppfyllelse.
10	Flytta hållplatser på Sättersvägen närmare ny anslutning till bostadsområde	Låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter som ska korsar väg 26	2-3	Hög	100 tkr-5 mkr	Ja	Kostnad beror på om enbart stolpar flyttas eller om bussfickor krävs.

[Effektbedömning]

Bedömning av måluppfyllelse och kostnader

Samtliga redovisade åtgärder i föregående kapitel har bedömts översiktligt utifrån de överenskomna effektmålen.

	Åtgärden bedöms i stor utsträckning motverka att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms motverka att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms varken motverka eller bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms bidra till att målet uppfylls
	Åtgärden bedöms i stor utsträckning bidra till att målet uppfylls
	Bedöms ej

I samband med bedömning av måluppfyllelse har även en grov kostnadsbedömning gjorts av åtgärderna.

	Åtgärden bedöms kosta mer än 50 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta 10–50 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta 2–10 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta 0,1–2 miljoner
	Åtgärden bedöms kosta mindre än 0,1 miljoner kronor.

Åtgärdsförslag för korsningen väg 26/2932

	Ökad trafiksäkerhet oskyddade	Ökad tillgänglighet oskyddade	Ökad tillgänglighet kollektivtrafik	Ökad trafiksäkerhet fordonstrafik	Ökad tillgänglighet fordonstrafik	Bibehållen framkomlighet väg 26	Kostnadsbedömning	Gå vidare?
ATK								Ja
Bredare refug med styrande räcken (se hpl Lövåsen)								Ja
Planskild GC								Ja
Cirkulation med passager i refuger								Nej
Vägport+gc								Nej
Korsningstyp F (halv trafikplats) med gc								Ja
Trafikplats med gc								Ja
Stänga anslutande väg 2932 västerut och vänsterpåsvängsfält från Stöpen söderut								Nej
Förskjuten trevägskorsning, vänsterpåsvängsfält från Stöpen söderut och planskild gc								Nej
Flytta hållplatser på Sättersvägen								Ja

Kapacitetsanalys Capcal

För att se hur kapaciteten ser ut i korsningen i dagsläget och prognosår 2040 har en analys gjorts på grov detaljnivå eftersom detaljerad timflödesanalys saknas. Syftet har varit att avgöra om det finns risk för kö i korsningen som i så fall motiverar viss åtgärd.

I nuläget får korsningen belastningsgrad 0,42 som mest i den östra tillfarten på väg 2932 med en genomsnittlig kö på 0,6 bilar. 90-percentilen av kön motsvarar 1,4 bilar. Detta innebär att det i nuläget inte bedöms bli några längre köer i korsningen. Däremot får varje bil från den östra tillfarten vänta 38 sekunder i snitt innan det uppstår en tidslucka för att köra ut på väg 26.

När det gäller prognos 2040 med antagandena som gjorts klarar inte korsningen önskvärd standard på belastningsgraden under 0,6. Den högst belastade tillfarten ligger på belastningsgrad 0,92 och utgörs av den östra tillfarten. Även utan exploatering ger den prognosticerade ökningen på väg 26 högre belastningsgrad än 0,6.

Det gjordes också en känslighetsanalys för att se hur man når en belastningsgrad under 0,6. För att belastningen i korsningen ska nå önskvärd standard krävs att den totala trafiken med prognos 2040 minskar med ca 12%. Det är ungefär samma sak som att nulägets trafik kan ökas med 14% istället för 28% innan korsningen blir överbelastad. Utan kommunens exploatering blir det ca 15% som trafiken kan öka.

Slutsats

Med de grundläggande antaganden som gjorts är korsningen vid Stöpen idag inte så hårt belastad, och inga köproblem syns i analysen. Däremot finns risk för belastning över önskvärd nivå år 2040.

Känslighetsanalyser som gjorts visar att riktningsfördelningen inte påverkar slutsatsen om att korsningen blir högt belastad i framtiden. Däremot påverkar antagande om maxtimmesandel. Det låga antagandet på 7,7% som gjordes som ett test ger inga köproblem år 2040. Dock är den högre andelen söder om korsningen baserad på en senare mätning och kan därför antas ge en mer korrekt bild av situationen.

Eftersom att indata för modellen blir motstridig föreslås att korsningen utreds ytterligare innan lösningsförslag tas fram. Analysen indikerar att en ny lösning kan vara nödvändig innan 2040.

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt ge- nomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
1	ATK	2	Hanteras i ordinarie verk- samhet	21-24	Trafikverket	SINV	
2	Bredare refug med styrande räcken (se hpl Lövåsen)	3		21-24	Trafikverket	SINV, UH	
3	Planskild GC	3	Beställningen bör avvakta nya trafikflödesmätningar	24-26	Trafikverket	SINV	
4	Korsningstyp F (halv trafik- plats) med gc	3	Kräver ytterligare trafikflö- desmätningar av svängande- lar och analyser	Lång sikt	Trafikverket	SINV	Nya mät- ningar bör göras när ett ”normalläge” inträtt
5	Trafikplats med gc	3	Kräver ytterligare trafikflö- desmätningar av svängande- lar och analyser	Lång sikt	Trafikverket	SINV	Nya mät- ningar bör göras när ett ”normalläge” inträtt

Arbetsprocessen

Utredningen har bedrivits till största delen internt på Trafikverket men avstämningar har skett med Västtrafik och Skövde kommun. Olika former av planskildhet har diskuterats med samhällsplanerare, åtgärdsplanerare, trafikingenjör och vägutformningsspecialist. Den lösning som skulle ta hand om de flesta bristerna, både trafiksäkerhetsbristen med korsande trafikrörelser och eventuellt framtida kapacitetsproblem, är en planskild trafikplats. Detta är en stor åtgärd som kräver ytterligare utredningar och beräkningar innan lämplig omfattning och utformning har klarlagts. På grund av den pandemi som råder då denna utredning genomförs, är nya mätningar av trafikflöden och antalet kollektivtrafikresenärer, i dagsläget, inte relevant för ett normalläge.

Dialog med Skövde kommun och Västtrafik

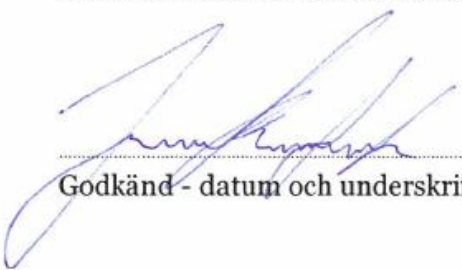
Under arbetet med utredningen har olika alternativ diskuterats med Skövde kommun och Västtrafik. En fråga som lyftes var om argumenten till att föreslå en fullstor trafikplats skulle stärkas om kommunen kunde tänka sig att stänga den södra infarten till Stöpen och bygga en parallell väg som kopplade ihop Stöpen med Norra Ryds verksamhetsområde och den trafikplats på väg 26 som finns där. Från kommunens sida ansåg man att detta i så fall ligger så långt fram att det är svårt att föreslå i nuläget.

Bilagor

PM Kapacitetsanalys Capcal Stöpen 2020-09-01

Avslut av studie

201202 
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

 201202
Godkänd - datum och underskrift av chef

