

trv 2017 / 88924

Region Väst X

del 1 (2)

Åtgärdsvalsstudie

Väg 46, tätorter mellan
Ulricehamn och Falköping

Ärendenummer: TRV 2017/88924



TRAFIKVERKET

Dokumenttitel: ÅVS Väg 46, tätorter mellan Ulricehamn och Falköping

Författare: Joakim Karlsson och Ann-Charlotte Eriksson, Trafikverket, samt
Erik Frid, COWI AB

Ärendenummer: TRV 2017/88924

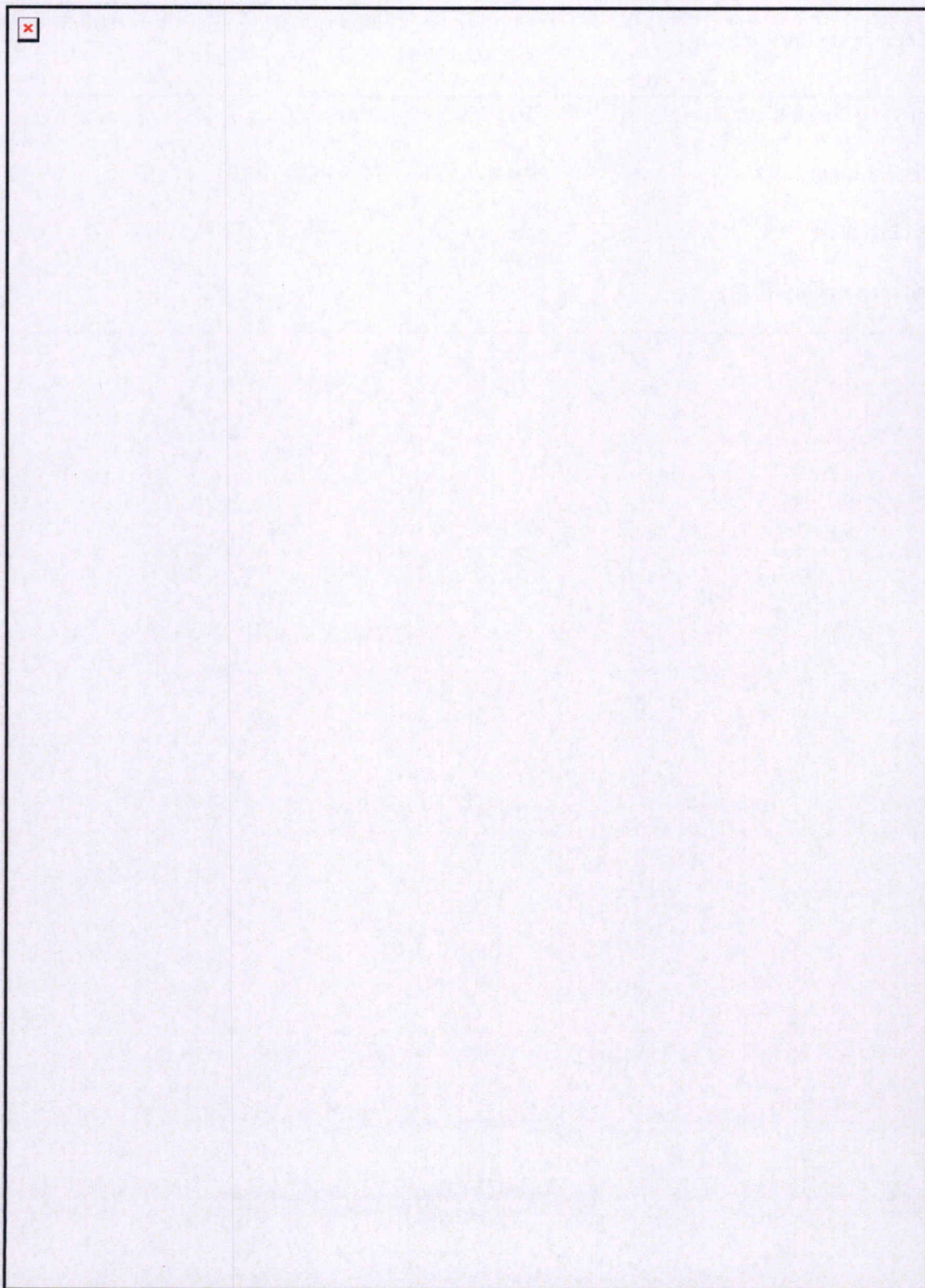
Kontaktperson: Joakim Karlsson, Trafikverket

Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17, Göteborg.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.



Figur 1. Översiktskarta över väg 46 mellan Ulricehamn och Falköping med de fyra för denna åtgärdsvalsstudie aktuella tätorterna markerade.

Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅVS VÄG 46, TÄTORTER MELLAN ULRICEHAMN OCH FALKÖPING
Ansvarig för genomförande:	JOAKIM KARLSSON
Organisation:	TRAFIKVERKET REGION VÄST
Datum - start:	2017-05-10
Datum - avslut:	2018-05-29

Sammanfattning

Bakgrund, syfte och avgränsning

Väg 46 sträcker sig i nära nord-sydlig riktning mellan Ulricehamn och Falköping, vilket är knappt 50 km. Längs vägen finns bland annat tätorterna Timmele, Trädet, Åsarp och Kinnarp-Slutarp som denna åtgärdsvalsstudie berör. Genom de aktuella tätorterna har trafiksäkerhetsproblematiken längs väg 46 diskuterats under en längre tid. Bakgrunden är att väg 46 utgör lokalgata i tätorterna samtidigt som vägen är viktig för genomfartstrafiken och dess framkomlighet. Detta sammantaget bidrar till konflikt mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och känsla av trygghet för de oskyddade trafikanterna respektive genomfartstrafikens framkomlighet. Väg 46 upplevs också vara en barriär genom tätorterna.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa en gemensam bild över de problem och behov som finns längs väg 46 genom de aktuella tätorterna. Syftet är också att identifiera mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder för de oskyddade trafikanterna som samtidigt säkerställer genomfartstrafikens framkomlighet. Denna rapport syftar till att på ett lättillgängligt sätt redogöra för de problem, de förutsättningar samt de åtgärder som studeras och föreslås.

Åtgärdsvalsstudien är avgränsad till väg 46 och dess närmaste omgivning i tätorterna Timmele, Trädet, Åsarp och Kinnarp-Slutarp, se Figur 1. I respektive tätort motsvaras studiens avgränsning av tätortsportaler och gräns för hastighetssänkning till 50 kilometer/timme. Studien omfattar och föreslår åtgärder som kan finansieras inom de mindre potterna i regional plan och som kan genomföras inom den kommande planperioden.

Nuläge

Väg 46 är en riksväg med statligt väghållaransvar. Vägen är utpekad som en del av det regionalt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter, dock inte för långväga personresor. Väg 46 har ett körfält i vardera riktningen och varierande bredd mellan 6,6 och 9,5 meter. Tillåten hastighet är i huvudsak 80 kilometer/timme men sänkt till 50 kilometer/timme i tätorterna längs vägen. I Åsarp finns även en kortare sträcka med 30 kilometer/timme. ATK-kameror (så kallade fartkameror) finns på ett antal platser längs väg 46 för att säkerställa att fordon håller skyltad hastighet. Både Ulricehamns och Falköpings kommun har påbörjat ett arbete med att genomföra hastighetsöversyn i tätorterna längs väg 46 med ambitionen 40 kilometer/timme i tätorterna och anpassning via 60 kilometer/timme till 80 kilometer/timme mellan tätorterna. Ingen långsgående parkering längs väg 46 finns i de fyra studerade tätorterna och inte heller några utpekade pendelparkeringar, enligt information om pendelparkeringar på Västtrafiks hemsida. Dock finns parkeringar som sannolikt används som pendelparkeringar, bland annat en vid hållplats Frökind i Kinnarp-Slutarp.

Väg 46 trafikeras av busstrafik. En busslinje trafikerar mellan Ulricehamn och Falköping. Ytterligare busslinjer trafikerar södra delen av väg 46 mellan Ulricehamn-Timmele-Trädet och omvänt samt norra delen av väg 46 mellan Falköping-Kinnarp-Åsarp och omvänt. Även linje 10 (Ronden) trafikerar väg 46 mellan sjukhuset i Skövde och sjukhusen i Göteborg, via Falköping, Ulricehamn och Borås.

Målpunkter

I de studerade tätorterna finns ett flertal målpunkter, såsom skola, mataffär, verksamheter, idrotts- och sportanläggningar, på båda sidor om väg 46. Därutöver utgörs målpunkterna framför allt av bostäder, också det på båda sidor om väg 46. Sammantaget ger fördelningen av målpunkter och bostäder upphov till många rörelser, till fots, med cykel respektive med bil, både längs och tvärs väg 46

inom tätorterna. Övriga tätorter längs väg 46, Ulricehamn och Falköping samt tätorter på ytterligare längre avstånd utgör också målpunkter för arbetspendling.

Trafikmängder

Trafikmätningar har gjorts längs väg 46 och framför allt mellan tätorterna. Trafikmätningar har gjorts i ett par tätorter längs vägen. Därav finns främst uppgifter om den genomgående trafiken och inte den lokala trafiken i tätorterna. Trafikrytmen i tätorterna anses likna den i dom andra i tätorterna och därför anses inte mätningar behövas i alla tätorter. Trafikmängderna skiljer dock. Ungefär mittemellan Ulricehamn och Falköping uppgår trafikmängden till cirka 2 500 fordon/dygn. Mer trafik, nästan det dubbla, trafikerar väg 46 söder om Timmele, drygt 5 000 fordon/dygn, och norr om Kinnarp-Slutarp, cirka 4 500 fordon/dygn. I Kinnarp-Slutarp finns en trafikmätning i tätorten och utifrån denna kan noteras att den lokal trafiken är märkbar, vilket sannolikt även gäller för övriga studerade tätorter. I samband med genomförandet av åtgärdsvalsstudien genomfördes en trafikmätning i södra Timmele. Denna visar på motsvarande trafikmängd som för södra delen av väg 46.

Utifrån trafikmätningen i Kinnarp-Slutarp och Timmele kan konstateras att medelhastigheten genom tätorterna uppgår till 50-55 kilometer/timme och närmare 60 kilometer/timme nattetid. Därmed ligger medelhastigheten över den skyltade hastigheten på 50 kilometer/timme.

Gång- och cykelvägnät

Standarden för gång- och cykelvägnätet varierar mellan de fyra tätorterna. I Trädet och i Åsarp finns gång- och cykelväg utbyggd längs väg 46 genom tätorterna. Motsvarande saknas i Timmele och Kinnarp-Slutarp, där endast trottoar finns på ena eller båda sidor av väg 46. I Trädet finns ett flertal passager för gående och cyklister tvärs väg 46, medan endast någon eller ett fåtal passager finns i de övriga tre tätorterna.

Parallellt med väg 46 finns gång- och cykelväg utbyggd på den gamla banvallen. I Timmel och Trädet är denna gång- och cykelväg genomgående genom tätorterna. Genom Åsarp och Kinnarp-Slutarp gör gång- och cykelvägen uppehåll och gående och cyklister är istället hänvisade till lokalvägnätet genom tätorterna.

Kollektivtrafik och hållplatser

I tätorterna finns olika antal hållplatser, men med ungefär samma inbördes avstånd. I Timmele finns två, i Trädet och Åsarp tre och i Kinnarp-Slutarp sex hållplatser. Flertalet av hållplatserna är fickhållplatser, men också körbanehållplatser och stopphållplatser förekommer. I Kinnarp-Slutarp, vid hållplats Frökina, finns en slinga för bussen väster om väg 46 där hållplatsen och en pendelparkering är lokaliserade. Standarden vid hållplatslägena varierar. Det finns ett tiotal tillgänglighetsanpassade hållplatser, med busskantstöd, kontrastmarkering och ledstråk, respektive hållplatslägen med väderskydd. Vid totalt sex hållplatslägen, vid hållplatserna Timmele, Timmelekiosken och Trädet, planeras standardupprustning enligt senast gällande riktlinjer för tillgänglighet.

Antal stämplande påstigande resenärer per hållplats och dygn (vecka 14 år 2017) är högst vid hållplats Torngatan i Trädet med 80 påstigande per dygn. Därefter kommer hållplats Frökina i Kinnarp-Slutarp med 50-60 påstigande per dygn, Timmelekiosken med knappt 50 påstigande per dygn, Norra Åsarp kyrka med drygt 40 påstigande per dygn och Kinnarp med knappt 40 påstigande per dygn. Även hållplats Timmele och Åsarps centrum har 20 eller fler påstigande per dygn. Till de stämplande resenärerna tillkommer också resenärer med digitala biljetter och/eller andra biljetter som inte visiteras av biljettmaskinerna på bussarna.

Trafiksäkerhet

Totalt har 27 olyckor skett i de fyra tätorterna under år 2006 till och med år 2016. Fördelat på respektive tätort har fem till tio trafikolyckor med personskador inträffat. Bland olyckorna finns inga dödsolyckor men någon enstaka olycka med allvarliga följder har skett per tätort. Flertalet av trafikolyckorna är singelolyckor och majoriteten av dessa har involverat motorfordon. Övriga singelolyckor har involverat gående, cyklister och mopedförare. Beträffande singelolyckorna är dessa svåra att helt undvika och ofta ett resultat av slumpen och den specifika situationen där och då. I Timmele utgörs majoriteten av olyckorna av annan typ än singelolycka, istället är olyckstyperna upphinnande- och mötesolycka i majoritet.

Längs väg 46 genom tätorterna finns ett flertal korsningar jämnt fördelade längs vägen. I Kinnarp-Slutarp finns något fler korsningar än i övriga tätorter. I samtliga fyra tätorter finns ett flertal till stort antal fastighetsutfarter direkt till väg 46.

Den upplevda otryggheten kan innebära att man inte låter barn ta sig själva till målpunkter.

Kommande utveckling

Den historiska trafikutvecklingen längs väg 46 mellan år 2006 och år 2014 visar på en knapp procent ökning av personbilstrafik per år. För lastbilstrafiken är ökningen högre, cirka två procent per år. Trafikutvecklingen längs väg 46 ligger i linje med den nationella prognosen för hur trafiken bedöms utvecklas fram till år 2040.

I Falköpings kommuns förslag till översiktsplan finns förslag till begränsad utveckling av tätorterna Kinnarp-Slutarp och Åsarp. I Åsarp finns två utpekade områden för tätortsutbyggnad samt två utpekade områden för framtida verksamheter och i Kinnarp-Slutarp finns tre utpekade områden för tätortsutbyggnad samt ett utpekat område för framtida verksamheter. I förslag till översiktsplan finns också en ny gång- och cykelväg utmed väg 46 genom Kinnarp-Slutarp. I Ulricehamns kommuns översiktsplan finns inga utpekade utvecklingsplaner för tätorterna Timmele och Trädet.

Med bakgrund i den historiska trafikutvecklingen i kombination med kommunernas planer bedöms trafikenutvecklingen fortsätta på samma sätt längs väg 46. Eventuellt kan något högre trafikutveckling förväntas längs den norra delen som följd av planerad utveckling i tätorterna Kinnarp-Slutarp och Åsarp. För den tunga trafiken förväntas en högre trafikutveckling än för trafiken generellt med hänsyn till fortsatt utveckling av godsterminalerna i och i anslutning till Falköping.

Tänkbara lösningar

Tänkbara lösningar har identifierats tillsammans med Ulricehamns och Falköpings kommun vid en gemensam workshop i kombination med en efterföljande åtgärdsgenerering av Trafikverkets representanter. För varje lösning har de problem/brister som åtgärderna är riktade mot samt det huvudsakliga steget enligt fyrstegsprincipen identifierats. Åtgärderna har sedan bedömts i tre nivåer utifrån relevans för måluppfyllande och genomförbarhet. Därtill har ungefärliga kostnad uppskattats. För lösningar som inte har bedömts vara aktuella för fortsatt utredning har detta motiverats. Om annan part än Trafikverket är ansvarig för åtgärderna har detta också pekats ut. De tänkbara lösningarna har därefter så långt det varit möjligt paketerats i olika paket uppdelat efter kommun. Pakteringsförslagen har utvärderats utifrån nytto-kostnadsperspektivet, fördelning på olika trafikslag och grupper av människor samt uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Totalt har 17 olika paket med åtgärder föreslagits, se Avsnitt Pakteringsförslag för ytterligare detaljer. Bland åtgärderna kan följande nämnas:

- anläggande av mittrefug/droppe i infarterna till tätorterna,
- gång- och cykelväg längs väg 46 i Timmele respektive två alternativ i tätorten Kinnarp-Slutarp,
- åtgärder för gående och cyklister i anslutning till Timmele skola,
- åtgärder i korsningen mellan väg 46 och väg 182 i Timmele,
- åtgärder i anslutning till hållplats Trädet och närliggande parkering, samt
- mindre åtgärder för ökad trafiksäkerhet vid passager i tätorterna Åsarp och Kinnarp-Slutarp.

Föreslagna åtgärder kan komma att genomföras som paket eller separat beroende på det praktiska genomförandet samt plan- och avtalsmässiga aspekter.

Under arbetet med åtgärdsplanering har diskussioner förts kring om åtgärden "Förbifart" skulle föreslås för vidare utredning. En grov kostnadskalkyl togs fram som visade på höga kostnader som i dagsläget inte har finansiering. Åtgärderna har valts bort med motivet att om kommunerna vill gå vidare med ytterligare utredningar för förbifarter krävs inspel till kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen för prioritering av dessa i regional plan för infrastruktur.

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Den samlade effektbedömningen visar att ett flertal av de föreslagna åtgärderna är värdefulla att genomföra, oavsett vem som är ansvarig för åtgärderna. Inriktningen i denna åtgärdsvalsstudie blir en rad mindre åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten respektive framkomligheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter generellt i tätorterna och lokalt i specifika punkter. Därtill åtgärder för att främja ett mer hållbart resande, genom fler gående, cyklister och resenärer med kollektivtrafiken. Ett fåtal åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för fordonstrafiken bedöms också värdefulla.

Flera åtgärder bör genomföras samordnat och genomförande bör planeras i samråd mellan kommunen och Trafikverket.

För detaljer om åtgärderna se kapitel "Forma inriktning och rekommendera åtgärder".

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
Bakgrund och syfte	10
Problembild.....	10
Avgränsningar.....	10
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej.....	13
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer.....	13
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter.....	14
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.....	15
Övergripande förutsättningar väg 46	15
Lokala förutsättningar i Timmele.....	17
Lokala förutsättningar i Trädet.....	26
Lokala förutsättningar i Åsarp	34
Lokala förutsättningar i Kinnarp-Slutarp.....	42
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien	54
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera).....	57
Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet).....	57
Tänkbara lösningar	57
Paketeringsförslag	93
Forma inriktning och rekommendera åtgärder	113
Arbetsprocessen	127
Bilagor	127
Källor	127
Kvalitetsgranskning.....	129
Avslut av studie.....	129
Bilaga 1 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Timmele.....	130
Bilaga 2 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Trädet	131
Bilaga 3 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Åsarp	132
Bilaga 4 – Karta med åtgärder och åtgärdspaket i Kinnarp-Slutarp	133

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Väg 46 sträcker sig i nära nord-sydlig riktning mellan Ulricehamn och Falköping, d.v.s. knappt 50 km. Längs vägen finns ett flertal tätorter. Bland dessa återfinns Timmele, Trädet, Åsarp och Kinnarp-Slutarp där problem påtalats och som denna åtgärdsvalsstudie berör.

Genom de aktuella tätorterna har trafiksäkerhetsproblematiken längs väg 46 diskuterats under en längre tid. Bakgrunden är att väg 46 utgör lokalgata i tätorterna, för personer att ta sig till skola, arbete och kollektivtrafik, samtidigt som vägen är viktig för genomfartstrafiken och dess framkomlighet. Då väg 46 utgör lokalgata i tätorterna rör sig en hel del oskyddade trafikanter både längs vägen men även tvärs vägen. Detta sammantaget bidrar till konflikt mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och känsla av trygghet för de oskyddade trafikanterna respektive genomfartstrafikens framkomlighet. Trafiken ger också upphov till buller för närboende som därav upplever störningar från vägen.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa en gemensam bild över de problem och behov som finns längs väg 46 genom de aktuella tätorterna tillsammans med en gemensam målbild. Därefter att identifiera mindre trafiksäkerhetskänsliga åtgärder för de oskyddade trafikanterna som samtidigt säkerställer genomfartstrafikens framkomlighet och som om möjligt kan minska bullerproblematiken. Denna rapport syftar till att på ett lättillgängligt sätt redogöra för de problem, de förutsättningar samt de åtgärder som studeras och föreslås.

Problembild

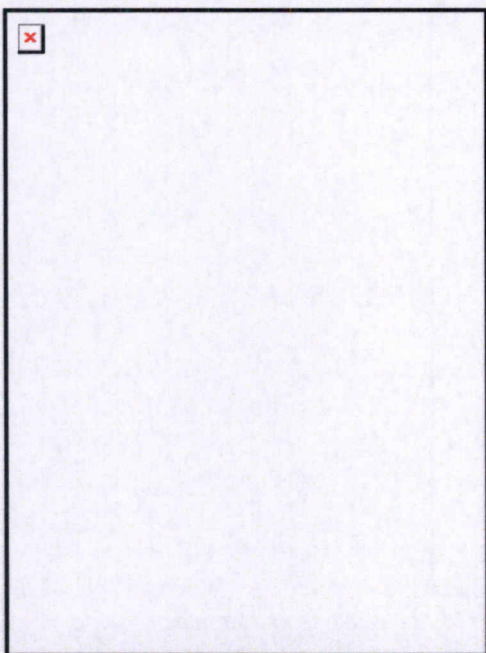
Väg 46 fyller olika syften för olika trafikantgrupper. Dels är den en del i ett längre stråk för genomfartstrafiken från bland annat väg 40 vid Ulricehamn i söder till väg E20 och väg 26 i Skaraborg i norr. Dels utgör den lokalgata genom flera tätorter längs vägen. I tätorterna finns ett flertal lokala målpunkter och bostadsområden på ömse sidor vägen. Detta ger upphov till lokala förflyttningar, till fots, med cykel och med bil, både längs och tvärs väg 46. I Falköping finns en kombiterminal för omlastning av gods mellan järnväg och väg vilket genererar fler tunga transporter på vägarna omkring Falköping, och däribland väg 46, och nu aktuell del söderut mot Ulricehamn. Andelen tung trafik uppgår till mellan knappt 10 och 15 %, där det lägre värdet gäller i tätorterna till följd av mer personbilstrafik och det högre värdet gäller mellan tätorterna.

Sammantaget innebär ovanstående konflikt mellan den lokala trafiken och genomfartstrafiken med bristande upplevd trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter, men även negativ påverkan för framkomligheten för genomfartstrafiken som följd. Som del i problembilden finns även de närboendes upplevda bullerstörning.

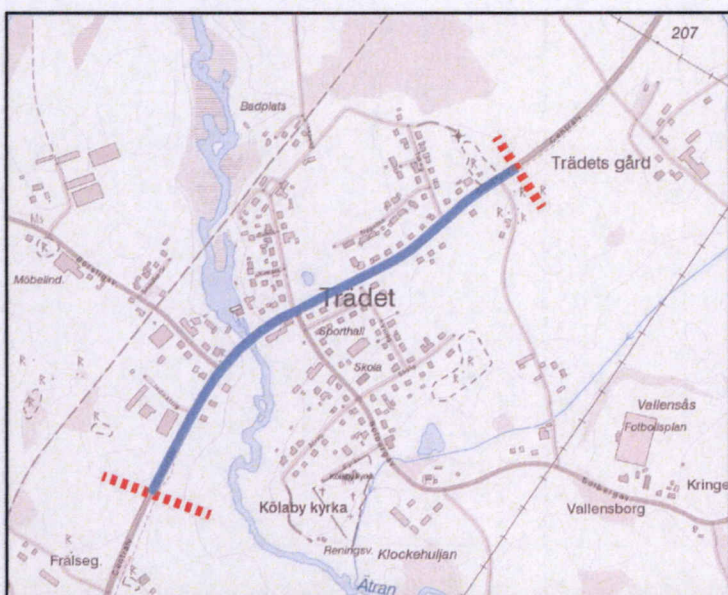
Avgränsningar

Åtgärdsvalsstudien är avgränsad till väg 46 och dess närmaste omgivning i tätorterna Timmele, Trädet, Åsarp och Kinnarp-Slutarp. De fyra tätorterna framgår av Figur 1 och respektive utredningsområde i tätorterna i Figur 2-Figur 5. Avgränsningen i respektive tätort motsvaras av tätortsportaler och gräns för hastighetssänkning till 50 kilometer/timme.

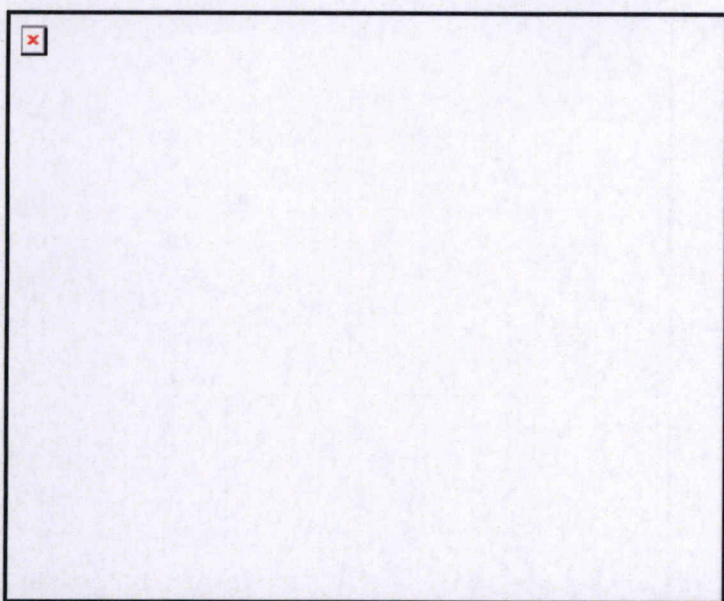
I enlighet med studiens syfte ska studien föreslå åtgärder som kan finansieras inom de mindre potterna i regional plan. Framtagna åtgärderna avses kunna genomföras inom den kommande planperioden.



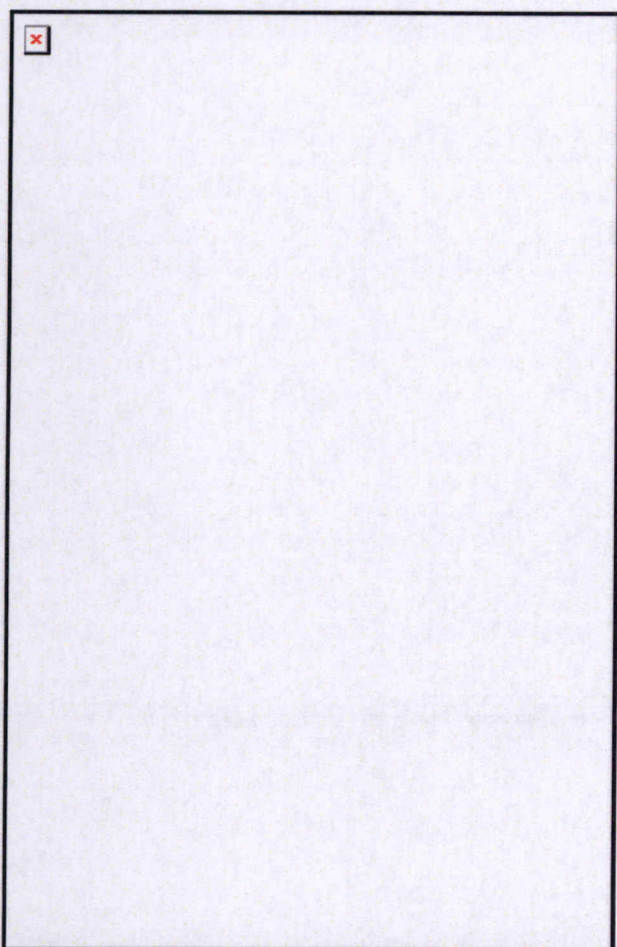
Figur 2. Utredningsområde för Timmele. Avgränsning i norr och söder utgörs av tätortsportalerna och hastighetssänkningen till 50 kilometer/timme.



Figur 3. Utredningsområde för Trädets. Avgränsning i norr och söder utgörs av tätortsportalerna och hastighetssänkningen till 50 kilometer/timme.



Figur 4. Utredningsområde för Åsarp. Avgränsning i norr och söder utgörs av tätortsportalerna och hastighetssänkningen till 50 kilometer/timme.



Figur 5. Utredningsområde för Kinnarp-Slutarp. Avgränsning i norr och söder utgörs av tätortsportalerna och hastighetssänkningen till 50 kilometer/timme.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Intressenter, som på olika sätt har deltagit i åtgärdsvalsstudien är Trafikverket, Ulricehamns och Falköpings kommun, Sjuhärads och Skaraborgs kommunalförbund, Kinnarps möbler, Västtrafik och dess bussbolag, skola samt polis och räddningstjänst. Övriga tydliga intressenter, men som inte har deltagit i studien är Sveriges åkeriföretag i Skaraborg, Cementa, Skogsnäringen, fastighetsägare samt boende och verksamma inom de aktuella tätorterna.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Det finns planer på att höja standarden enligt nya riktlinjer för tillgänglighet på tre busshållplatser i tätorterna, två i Timmele och en i Trädet. I övrigt finns inga kända planeringsunderlag för kommande åtgärder längs väg 46 genom de fyra tätorterna.

Ulricehamns kommuns nuvarande översiktsplan antogs under år 2015. I översiktsplanen pekas väg 46 ut som ett viktigt stråk för turism. Därtill pekas gång- och cykelvägen på den gamla banvallen väster om väg 46 ut som en särskilt viktig gång- och cykelled.

I Timmele finns en detaljplan med anknytning till väg 46 inom utredningsområdet. Detaljplanen (antogs 2014-12-09) reglerar byggnadshöjden inom en fastighet direkt väster om väg 46. I Trädet finns också en detaljplan med anknytning till väg 46 inom utredningsområdet. Detaljplanen (antogs 2013-12-10) reglerar ändrad användning av byggnad från industri- till bostadsändamål inom en fastighet direkt öster om väg 46.

Falköpings kommun arbetar för närvarande med en ny översiktsplan som planeras för antagande under andra halvan av år 2017, se mer under avsnitt Kommande utveckling.

I Kinnarp-Slutarp finns två detaljplaner med anknytning till väg 46 inom utredningsområdet. Dels en detaljplan (antogs 2014-03-26) som reglerar anläggandet av en bussvändslinga, vid hållplats Frökind, väster om väg 46 och dels en detaljplan (antogs 2008-06-16) som reglerar anläggandet av en fickhållplats, vid hållplats Kinnarp väg 46, längs östra sidan av väg 46. I Åsarp finns inga detaljplaner med anknytning till väg 46.

Kommunerna har inget pågående arbete med detaljplaner inom utredningsområdet som har anknytning till väg 46.

[Förstå situationen]

Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter

I samband med workshop tillsammans med Ulricehamns och Falköpings kommun bekräftades den problembild och de brister som identifierats och beskrivs ovan. Under workshopen påtalades att väg 46 utgör en barriär genom tätorterna, och att väg 46 genom och att passager tvärs vägen i tätorterna behöver anpassas utifrån att vägen är en barriär men också ett prioriterat stråk. Därtill framhölls att skjutsning av barn till och från skola och olika aktiviteter sker i olika utsträckning i de olika tätorterna och att detta hänger samman med hur gång- och cykelvägnätet är utbyggt.

Vid workshopen lyftes följande problem specifikt för respektive av de fyra tätorterna:

Timmele	<ul style="list-style-type: none"> • Övergångsstället vid skolan används inte i och med att skolan har byggt om sitt staket. • En informell passage finns över väg 46 och grönyta till och från gångbana på östra sidan strax söder om Lenavägen. • Hastighetssänkningen till 50 km/tim upplevs vara placerad för nära skolan i söder. • Behov av översyn av utformning i korsningen mellan väg 46 och väg 182
Trädet	<ul style="list-style-type: none"> • Smala trottoarer nära väg 46. • Många direktutfarer till väg 46. • Osäkra passager tvärs väg 46. • Behov av översyn av utformning av passage vid hållplats som ska tillgänglighetsanpassas.
Åsarp	<ul style="list-style-type: none"> • Många målpunkter på båda sidor väg 46. • Många korsningspunkter längs väg 46 genom tätorten. • Behov finns men osäkert om det möjligt att sänka skyltad hastighet till 40 km/tim. • Genomfartstrafiken behöver prioriteras i enlighet med väg 46s funktion.
Kinnarp-Slutarp	<ul style="list-style-type: none"> • Gång- och cykelvägnätet hänger inte ihop genom tätorten. • Många korsningspunkter längs väg 46 genom tätorten. • Lämpligheten i lokalisering av planerat bostadsområde öster om väg 46, som skulle generera ytterligare behov av rörelser tvärs väg 46.

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.

Nuläget beskrivs uppdelat på övergripande förutsättningar för väg 46 och därefter på specifika förutsättningar som gäller för respektive tätort.

Övergripande förutsättningar väg 46

Funktion och standard

Väg 46 är en riksväg med statligt väghållaransvar. Vägen är utpekad som en del av det regionalt prioriterade vägnätet. Väg 46 är funktionellt prioriterat för tre av fyra kategorier, dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter, dock inte för långväga personresor. Vägen är även en rekommenderad väg för farligt gods och har bärighetsklass "BK1".

Väg 46 har ett körfält i vardera riktningen och varierande bredd mellan 6,6 och 9,5 meter. På några få platser i anslutning till korsningar är vägen bredare. Tillåten hastighet är i huvudsak 80 kilometer/timme men sänkt till 50 kilometer/timme i tätorterna längs vägen, däribland Timmele, Trädet, Åsarp samt Kinnarp-Slutarp. I Åsarp är tillåten hastighet ytterligare sänkt till 30 kilometer/timme på en kortare sträcka. ATK-kameror (så kallade fartkameror) finns på ett antal platser längs väg 46 för att säkerställa att fordon håller skyltad hastighet.

Väg 46 är en statlig väg men utmed sträckan ansluter både andra statliga vägar samt kommunala och enskilda vägar. De anslutande vägarna har i huvudsak skyltad hastighet 70 kilometer/timme men inom tätorterna gäller 50 kilometer/timme och i något fall ännu lägre. De statliga vägarna har bärighetsklass "BK1", liksom väg 46, medan de kommunala vägarna i tätorterna har bärighetsklass "BK2". För de privata vägarna saknas denna information. Både Ulricehamns och Falköpings kommun har påbörjat ett arbete med att genomföra hastighetsöversyn i tätorterna längs väg 46. Hastighetsöversynen har 40 kilometer/timme som ambition i tätorterna med anpassning via 60 kilometer/timme till 80 kilometer/timme mellan tätorterna. För tidpunkten för denna ÄVS avvaktar kommunerna ett beslut om ny bashastighet i tätort från Transportstyrelsen.

Väg 46 är utrustad med belysning genom och i anslutning till tätorterna samt vid vissa större korsningar. I övrigt saknas belysning. Längs vägen finns ett antal rastfickor/parkeringsfickor och två rastplatser. Rastplatserna är belägna söder om Trädet respektive norr om Åsarp. Genom tätorterna ansluts parkeringar och fastighetsutfarter. Ingen längsgående parkering längs väg 46 finns i de fyra studerade tätorterna. I de fyra tätorterna finns inga utpekade pendelparkeringar, enligt information om pendelparkeringar på Västtrafiks hemsida, dock finns parkeringar som sannolikt används i detta syfte. Mellan Åsarp och Kinnarp-Slutarp är vägen utrustad med viltstängsel. På delar av sträckan mellan tätorterna är mittremsan räfflad för att observera förare om att de eventuellt är på väg över i motriktat körfält.

Väg 46 har driftklass 3 för vinterväghållning, på en femgradig skala, vilket i stora drag innebär att när det kommit en centimeter snö har entreprenörer normalt fyra timmar på sig att ploga sträckan samt att halkbekämpning normalt sker med salt.

Trafiksäkerhetsklassningen återspeglar vägens säkerhet vad gäller utformning och den tillåtna hastigheten och därmed möjlighet att förhindra olyckor med dödlig utgång eller allvarlig skada som följd. Enligt trafiksäkerhetsklassningen av väg 46 innehar denna generellt låg trafiksäkerhetsklassning. Genom tätorterna Timmele, Trädet och Kinnarp-Slutarp är den bedömd som mindre god och genom tätorten Åsarp till god. Ingen trafiksäkerhetsklassning finns för korsningarna längs väg 46. Utifrån ett gång- och cykelperspektiv har delarna genom tätorterna Timmele, Trädet och Åsarp bedömts ha god

trafiksäkerhetsklassning, med undantag från en kortare sträcka söder om cirkulationsplatsen i Åsarp. Genom Kinnarp-Slutarp bedöms väg 46 utifrån ett gång- och cykelperspektiv ha mindre god trafiksäkerhetsklassning.

Kollektivtrafik

Väg 46 trafikerar av busstrafik. Mellan Ulricehamn och Falköping går linje 209. Linjen trafikerar i stort sett en gång i timmen per riktning under förmiddag och eftermiddag samt glesare mitt på dagen, kvällen respektive under lördagar och söndagar. Längs väg 46 trafikerar även linje 10 Ronden från sjukhuset i Skövde via Falköping, väg 46, Ulricehamn, Borås och mot sjukhusen i Göteborg.

Längs södra delen av väg 46 trafikerar även linje 265 mellan Ulricehamn-Timmele-Trädet och omvänt. Linjen trafikerar en tur från Trädet i riktning mot Ulricehamn på morgonen och två turer i riktning mot Trädet på eftermiddagen. Till och från Timmele trafikerar även linje 261, Ljung-Timmele-Ulricehamn och omvänt, och linje 263, Tolkabro-Getared-Timmele-Ulricehamn och omvänt. Linje 261 trafikerar enstaka turer i vardera riktningen under morgonen och motsvarande under eftermiddagen. Linje 263 trafikerar en tur mot Timmele/Ulricehamn på morgonen och en tur från Timmele på eftermiddagen.

Längs norra delen av väg 46 trafikerar, utöver linje 209, även linje 317 sträckan Falköping-Kinnarp-Åsarp och omvänt. Linjen trafikerar tre turer per riktning på morgonen och fem turer per riktning under eftermiddagen. En av de fem tureorna slutar dock i Kinnarp och trafikerar således inte till och från Åsarp.

Buller

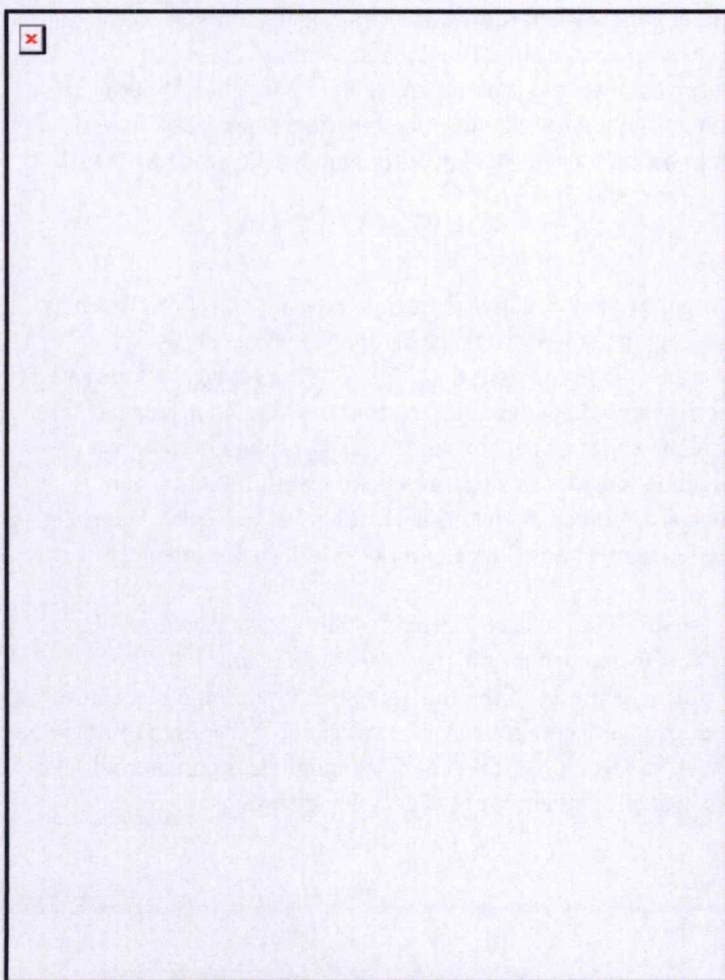
Det har, från de två kommunerna, inkommit synpunkter om buller längs väg 46. En genomgång av bullerutsatta fastigheter längs väg 46 har genomförts inom åtgärdsvalsstudien och de fastigheter som har bullernivåer över den nivå som medger åtgärder har föreslagits få bullerdämpande åtgärder.

Lokala förutsättningar i Timmele

Nedan beskrivs de lokala förutsättningar som identifierats i tätorten Timmele uppdelat på målpunkter, trafikmängder, gång- och cykelvägnät, kollektivtrafik och hållplatser samt trafiksäkerhet.

Målpunkter

I Timmele finns ett flertal målpunkter, se *Figur 6*. I södra delarna av tätorten finns förskola, skola fritidshem samlat på den västra sidan av väg 46. Här finns också en fotbollsplan och sporthall. Öster om väg 46 finns ett församlingshem och en pizzeria. I norra delarna av tätorten finns en mataffär, en idrottsplats samt ett industriområde. Det senare finns på båda sidor om väg 46. I övrigt utgörs målpunkterna framför allt av bostäder på ömse sidor om väg 46. Sammantaget ger fördelningen av målpunkter och bostäder upphov till många rörelser, till fots, med cykel respektive med bil, både längs och tvärs väg 46 inom tätorten. Utanför tätorten utgör, till viss del, övriga tätorter längs väg 46 men också både Ulricehamn och Falköping samt tätorter på ytterligare längre avstånd målpunkter för arbetspendling.



Figur 6. Identifierade målpunkter i Timmele.

Trafikmängder¹

Trafikmätningar med beräkning av ÅDT finns både norr och söder om tätorten. Trafikmängden söder om Timmele uppgick år 2014 till drygt 5 200 fordon/dygn och motsvarande norr om tätorten uppgick år 2014 till drygt 3 700 fordon/dygn, se *Figur 7*. Längs väg 182, som ansluter till väg 46 i norra delen av tätorten tillsammans med väg 1835, uppgick trafikmängden baserat på trafikmätningar från år 2013 respektive 2011 sammantaget till cirka 2 500 fordon/dygn. Den tunga trafiken på väg 46 utgör cirka 11 % både norr och söder om tätorten.

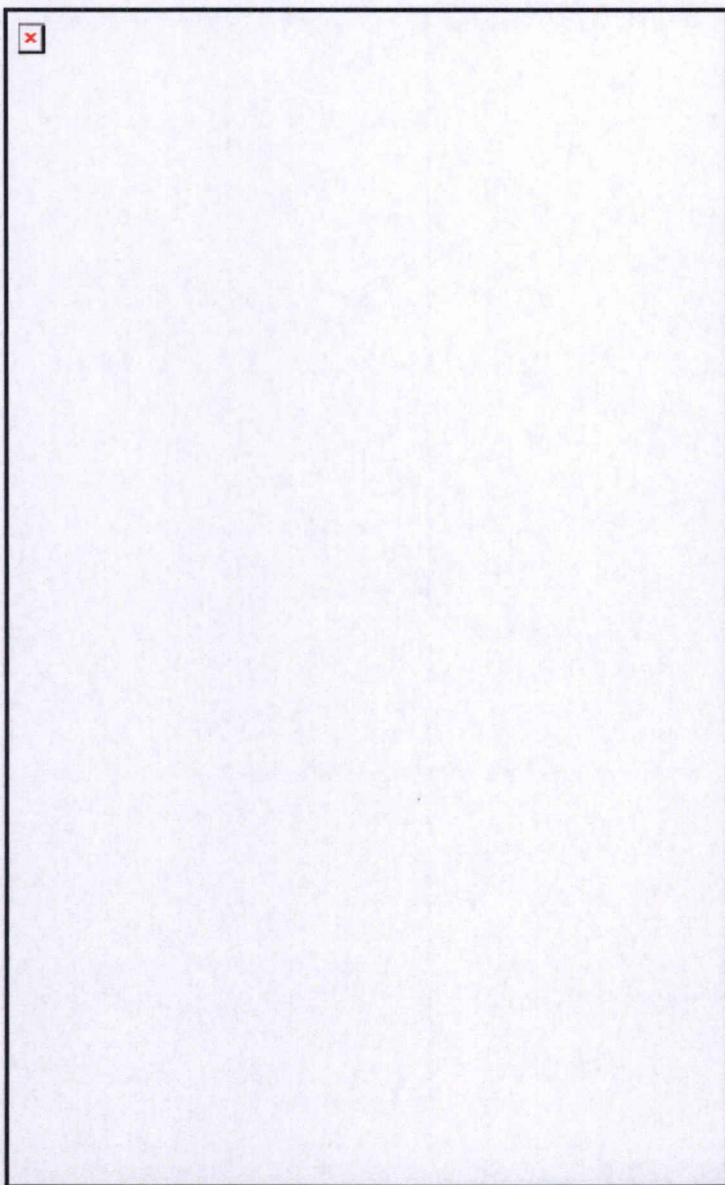
Ingen trafikmätning med ÅDT-beräkning finns genomförd längs väg 46 i Timmele. I samband med denna ÅVS genomfördes en mindre trafikmätning strax söder om Lenavägen, se punkt med streckad linje i *Figur 7*. Denna visar på en trafikmängd på 5 200-5 300 fordon/dygn. Det är ungefär lika många som ÅDT som söder om tätorten år 2014. Denna extra mätning är dock ingen ÅDT-mätning utan en enskild mätning över 5 dygn (från och med fredag 8 september till och med tisdag 12 september 2017). Ett medelvärde av trafikmängden för ett dygn har gjorts genom att antalet fordon för alla fem dagar har delats på fem. Trafikmätningen visar att den tunga fordonstrafiken uppgår till strax under 10 %, vilket hänger samman med en högre andel personbilar i tätorten än utanför. I samband med trafikmätningen genomfördes också en hastighetsmätning. Hastighetsmätningen visar att medelhastigheten uppgår till 50 kilometer/timme, vilket motsvarar skyltad hastighet. Vidare visar hastighetsmätningen att ungefär hälften av de passerande fordonen höll högre hastighet än den skyltade. 85-percentilen, det vill säga den hastighet som 15 % av fordonen överskred, uppgår till 57 kilometer/timme.

Gång- och cykelvägnät

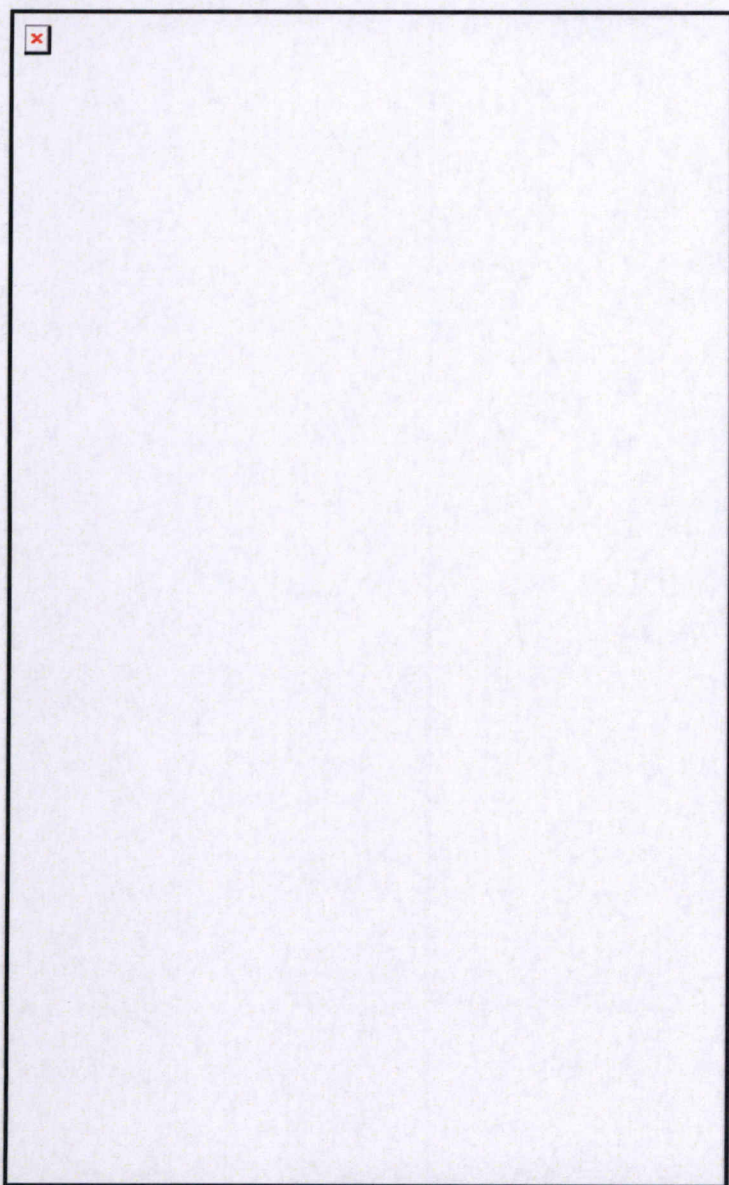
Gång- och cykelvägnätet i Timmele framgår av *Figur 8*. Längs östra sidan av väg 46 i södra delen av tätorten finns en utbyggd gång- och cykelväg mellan tätorten och Timmele kyrka. Gång- och cykelvägen är separerad från väg 46 med så kallade GCM-stöd, se *Figur 9*. Längs övriga delar av väg 46 är cyklister hänvisade till blandtrafik och gående till gångbanor/trottoarer. Gångbana/trottoar finns på båda sidor av väg 46 mellan tätortsportalen i söder och anslutningen till väg 182 i norr. Norr om anslutningen med väg 182 finns en gångbana längs östra sidan av väg 46 fram till Plantvägen. Gångbanan är separerad från väg 46 med skiljeremsa. Som alternativ till att gå och cykla längs väg 46 finns en gång- och cykelväg utbyggd på den gamla banvallen genom tätorten, väster om väg 46.

Det finns två anordnade passager över väg 46 i Timmele, ett övergångsställe i höjd med förskolan, skolan och fritidshemmet i södra delen av tätorten och en gångpassage ungefär mitt i tätorten. Övergångsstället och gångpassagen är utformade med en liten mittrefug och avsmalnade körfält för hastighetsäkring av fordonstrafiken. Vid gångpassagen finns även en variabel skylt som påbjuder sänkt hastighet i de fall bilister kör för fort, *Figur 10*. Övergångsstället är tillgänglighetsanpassat med till del kantsten i gatunivå och till del låg kantsten samt vinkelrät mot vägen. Gångpassagen är inte tillgänglighetsanpassad.

¹ Se även kapitel Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien



Figur 7. Redovisning av genomförda trafikmätningar i och i anslutning till Timmele.
Punkt med streckad ring visar mätning genomförd hösten 2017 i samband med denna AVS (Ej ADT-mätning).



Figur 8. Gång- och cykelvägnätet och passager tvärs väg 46 i Timmele.



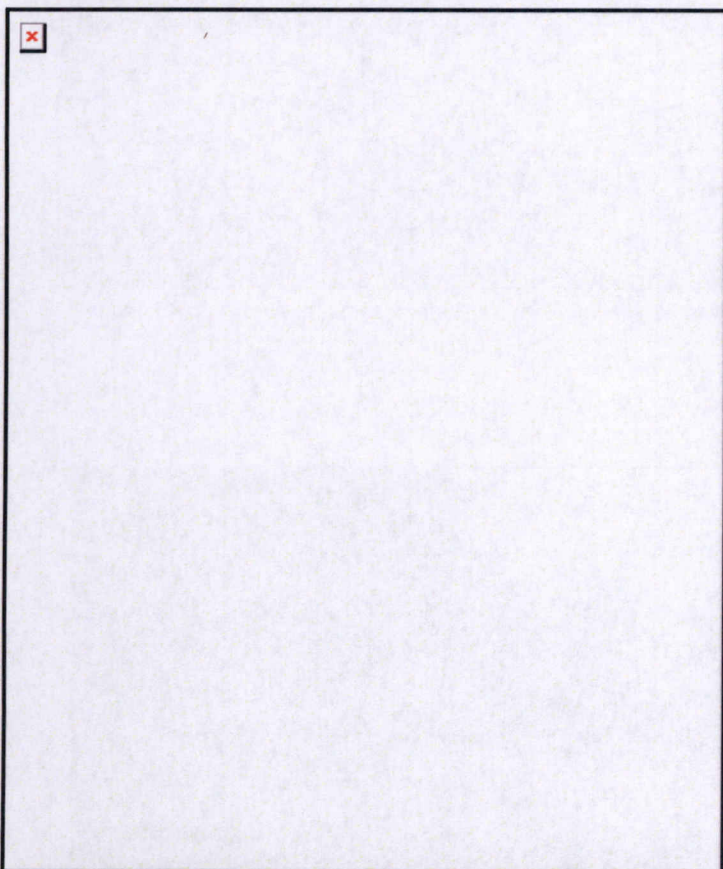
Figur 9. Gång- och cykelväg, separerad från väg 46 med GCM-stöd, längs södra delen av väg 46 genom Timmele. Foto: Trafikverket.



Figur 10. Variabel skylt för påminnelse om att hålla hastigheten i anslutning till passage över väg 46 och körfältet i södergående riktning. Foto: Trafikverket.

Kollektivtrafik och hållplatser

I Timmele finns två busshållplatser, ”Timmelekiosken” i söder i anslutning till förskolan, skolan och fritidshemmet och ”Timmele” lite längre norrut mitt i tätorten, se *Figur 11*. Båda hållplatserna är körbanehållplatser, det vill säga att bussen stannar i körfältet och bakomvarande trafik behöver således vänta på bussen vid mötande trafik, se exempel i *Figur 12*. Om ingen mötande trafik finns är det möjligt att nyttja motriktat körfält för omkörning av bussen. Samtliga fyra hållplatslägen är utformade med busskantstöd samt taktila plattor och ledstråk. Väderskydd finns vid båda hållplatslägena i riktning söderut, mot Ulricehamn. Båda hållplatserna planeras för tillgänglighetsanpassning enligt senast gällande riktlinjer.

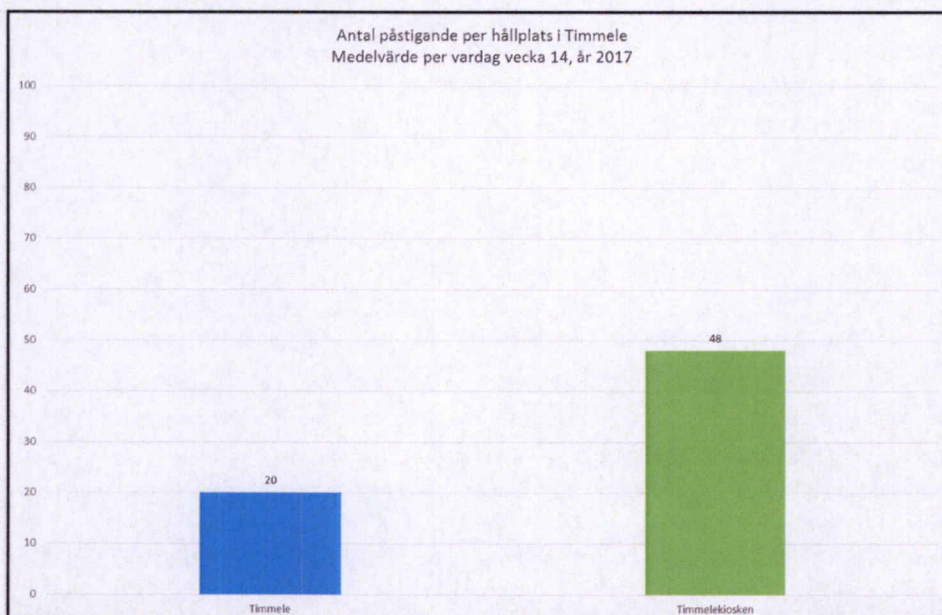


Figur 11. Busshållplatser i Timmele.



Figur 12. Hållplats Timmele. Foto: Trafikverket.

I *Figur 13* redovisas antal stämplande påstigande resenärer per hållplats och dygn vid busshållplatserna längs väg 46 i Timmele för vecka 14 år 2017. Till de stämplande resenärerna tillkommer resenärer med digitala biljetter och/eller andra biljetter som inte visiteras av biljettmaskinerna på bussarna. Som ses i diagrammet är antal påstigande resenärer högst vid hållplats Timmelekiosken med knappt 50 påstigande per dygn.



Figur 13. Antal stämplande per hållplats och dygn i Timmele, vecka 14 år 2017. Källa: Västrafik.

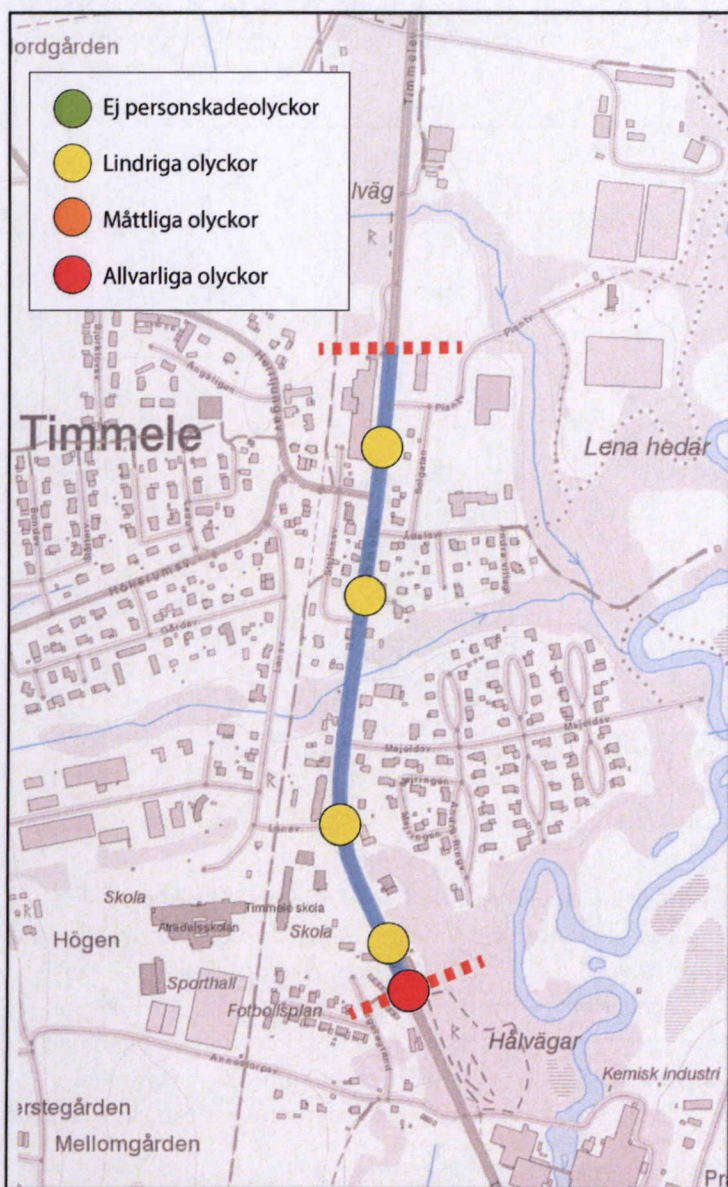
Trafiksäkerhet

Ett utdrag har gjorts från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA. I *Figur 14* redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats inom utredningsområdet i Timmele under perioden 2006-01-01 till 2016-12-31. Olyckorna i STRADA är uppdelade på fyra svårighetsgrader för personskadeolyckor, dödsolycka, allvarlig olycka, måttlig olycka och lindrig olycka, samt ej personskadeolycka. Dödsolyckor är trafikolyckor där personen avlidit inom 30 dagar från olyckstillfället. Svåra olyckor är, något förenklat, då personer behöver uppsöka sjukvård efter trafikolycka. Måttliga och lindriga olyckor är personskada men utan att den drabbade måste uppsöka sjukvård.

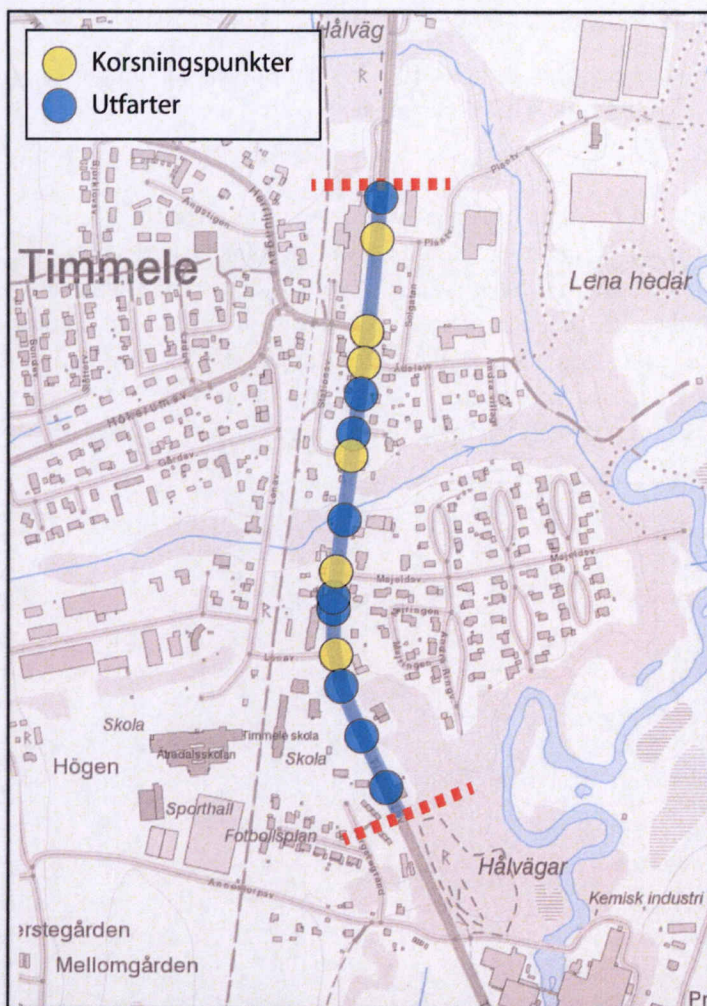
Totalt har fem olyckor inträffat under den studerade elvaårsperioden. Ingen dödsolycka finns registrerad, dock är en olycka klassad som allvarlig. Av de fem olyckorna är tre upphinnandeolyckor, det vill säga att ett fordon kör ikapp och in i ett framförvarande fordon, en mötesolycka och en singelolycka. Tre av fem olyckor har skett på sträcka och de övriga två i anslutning till korsningar. Baserat på antal olyckor och studerad tidsperiod sker ungefär en olycka vartannat år och endast en har alltså fått allvarliga följder. Det kan också konstateras att den allvarliga olyckan har skett i södra delen av samhället där hastighetsförändringen mellan tätort och landsbygd finns.

Som framgår av *Figur 15* finns sex korsningspunkter längs väg 46 genom Timmele och därtill ett flertal fastighetsutfarter direkt till väg 46. I norra delen av tätorten har mittrefug anlagts tillsammans med avsmalnade körfält direkt söder om tätortsportalen, se *Figur 16*. Detta för att trafiken ska uppmärksammas på och anpassa hastigheten till hastighetsförändringen mellan tätort och landsbygd. Ungefär mitt i samhället finns, som nämnts ovan, en variabel skylt i anslutning till passagen över väg

46 och körfältet i södergående riktning, se Figur 10. Skyltens syfte är att säkerställa att fordonen håller rätt hastighet genom tätorten.



Figur 14. Registrerade olyckor inom utredningsområdet i Timmele, perioden 2006-2016.



Figur 15. Korsningspunkter och fastighetsutfarter längs väg 46 genom Timmele.



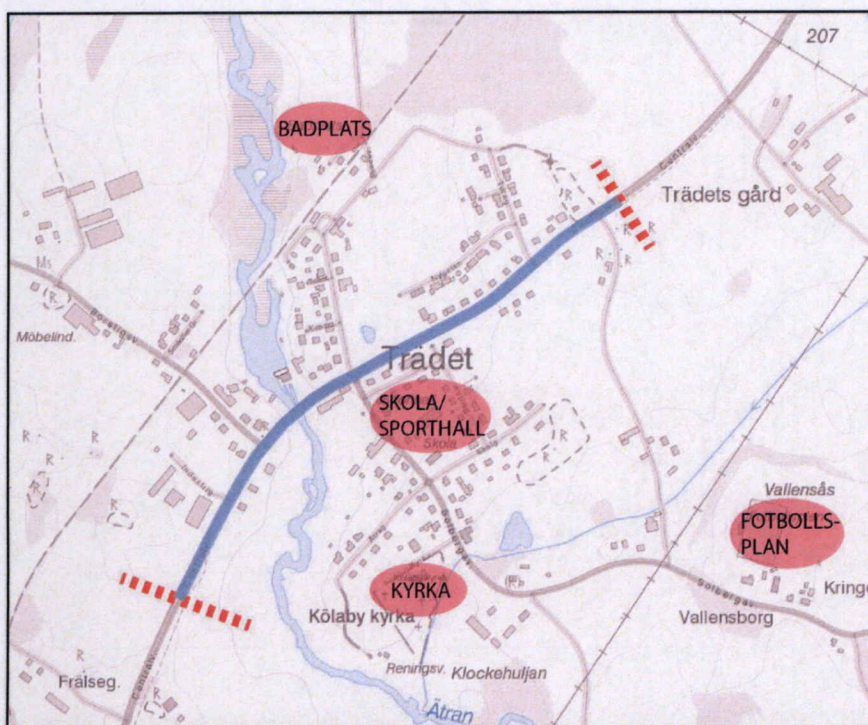
Figur 16. Mittrefug för hastighetssäkring i norra delen av Timmele tätort. I förgrunden ses även tätortsportalen sett från norr. Foto: Trafikverket.

Lokala förutsättningar i Trädet

Nedan beskrivs de lokala förutsättningar som identifierats i tätorten Trädet uppdelat på målpunkter, trafikmängder, gång- och cykelvägnät, kollektivtrafik och hållplatser samt trafiksäkerhet.

Målpunkter

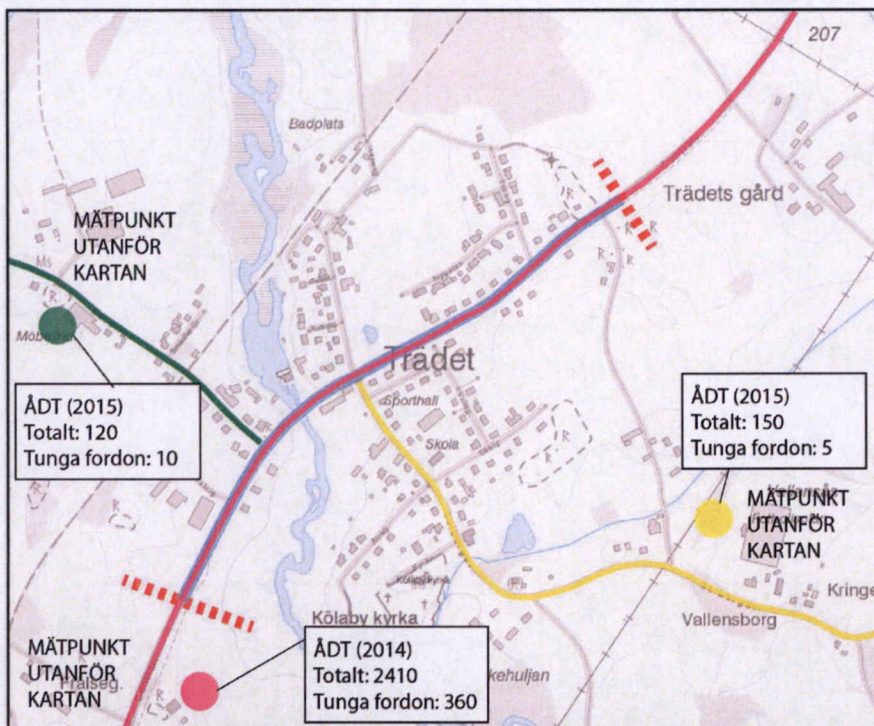
I Trädet finns ett fåtal målpunkter, se *Figur 17*. I centrala delarna av tätorten finns en skola tillsammans med en sporthall öster om väg 46. På längre avstånd från väg 46 finns en kyrka och fotbollsplan på östra sidan och en badplats på västra sidan av vägen. I övrigt utgörs målpunkterna framför allt av bostäder på ömse sidor om väg 46. Sammantaget ger fördelningen av målpunkter och bostäder upphov till rörelser, till fots, med cykel respektive med bil, både längs och tvärs väg 46 inom tätorten. Utanför tätorten utgör, till viss del, övriga tätorter längs väg 46 men också både Ulricehamn och Falköping samt tätorter på ytterligare längre avstånd målpunkter för arbete.



Figur 17. Identifierade målpunkter i Trädet.

Trafikmängder²

Ingen trafikmätning finns genomförd längs väg 46 i Trädet. Trafikmätningar finns söder om tätorten där trafikmängden år 2014 uppgick till drygt 2 400 fordon/dygn, se *Figur 18*. Längs väg 1859 och väg 1887 som ansluter till väg 46 i Trädet (västerut respektive österut), uppgick trafikmängden till cirka 100-150 fordon/dygn enligt trafikmätningar från år 2015. Den tunga trafiken på väg 46 utgör cirka 15 % söder om tätorten. Inga hastighetsmätningar finns att tillgå för väg 46 genom Trädet. Dock bör utfallet från hastighetsmätningar i Timmele och Kinnarp-Slutarp motsvara situationen även i Trädet, vilket innebär att en medelhastighet ungefär motsvarande skyltad hastighet 50 kilometer/timme.



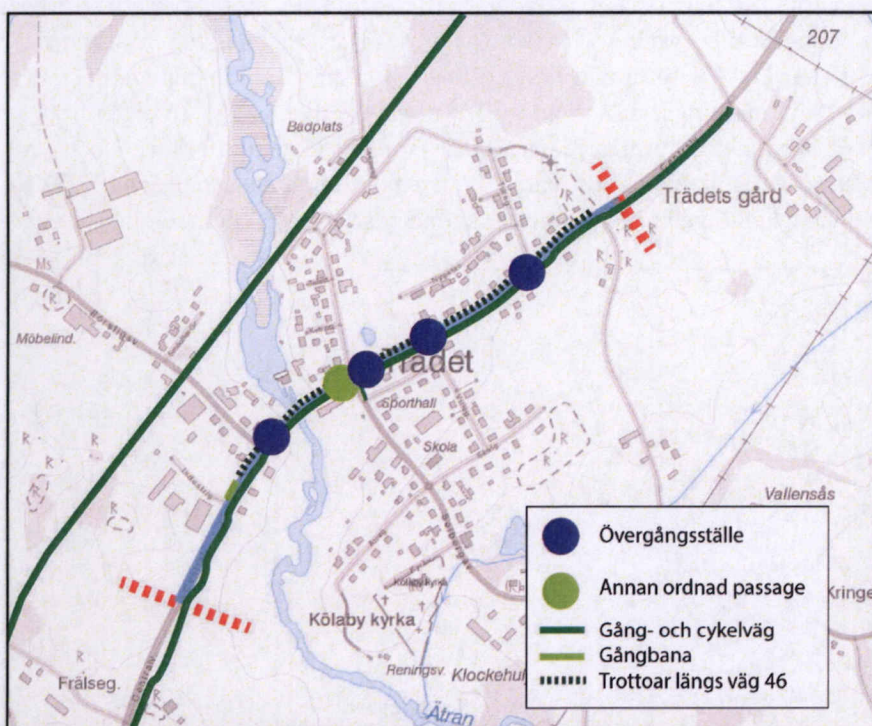
Figur 18. Redovisning av genomförda trafikmätningar i anslutning till Trädet.

Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet i Trädet framgår av *Figur 19*. Längs östra sidan av väg 46 genom hela tätorten finns en utbyggd gång- och cykelväg. Längs den västra sidan finns en trottoar genom större delen av tätorten. Gång- och cykelvägen och trottoaren framgår i *Figur 20*. I södra delen av tätorten finns en kort sträcka på västra sidan av väg 46 där trottoaren istället utgörs av en gångbana. Söder om tätorten är gång- och cykelvägen öster om väg 46 separerad med skiljeremsa på en kortare sträcka. Som alternativ till att gå och cykla längs väg 46 finns en gång- och cykelväg utbyggd på den gamla banvallen genom västra delen av tätorten.

Möjlighet att passera över väg 46 finns vid ett antal platser. Fyra övergångsställen finns och ytterligare en passage. Övergångsställena har olika utformning, med större eller mindre mittrefug alternativt med mittrefug i nära anslutning till övergångsstället, se *Figur 20-Figur 21* men även *Figur 22* där också annan anordnad passage över väg 46 framgår. Övergångsställena och passagen är tillgänglighetsanpassade med kantsten i gatunivå och vinkelrät mot vägen. Ett av övergångsställena slutar i en in- och utfart till respektive från en parkering i centrala delarna av tätorten, se *Figur 23*.

² Se även kapitel Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien



Figur 19. Gång- och cykelvägnätet och passager tvärs väg 46 i Trädet.



Figur 20. Gång- och cykelvägen längs östra sidan av väg 46 genom Trädet till höger och gångbanan/trottoaren längs västra sidan av väg 46 till vänster. I bilden ses också övergångsstället med mittrefug i södra delen av tätorten. Foto: Trafikverket.



Figur 21. Övergångstället i norra delen av Trädet, söder om korsning med Torngatan. Mittrefug finns norr om samma korsning. I bilden syns även hållplats Torngatan. Foto: Trafikverket.



Figur 22. I bilden ses passagen (annan anordnad) och övergångsställe i södra delen av centrala Trädet. Foto: Trafikverket.

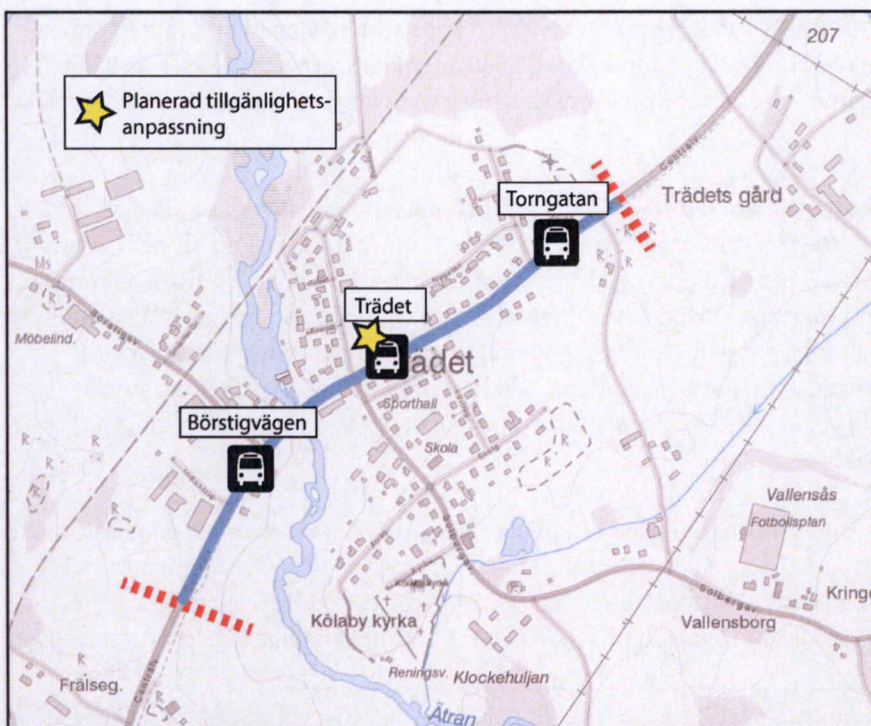


Figur 23. Övergångsstället i centrala delar av Trädet som slutar i in-/utfart till/från en parkering. Foto: Trafikverket.

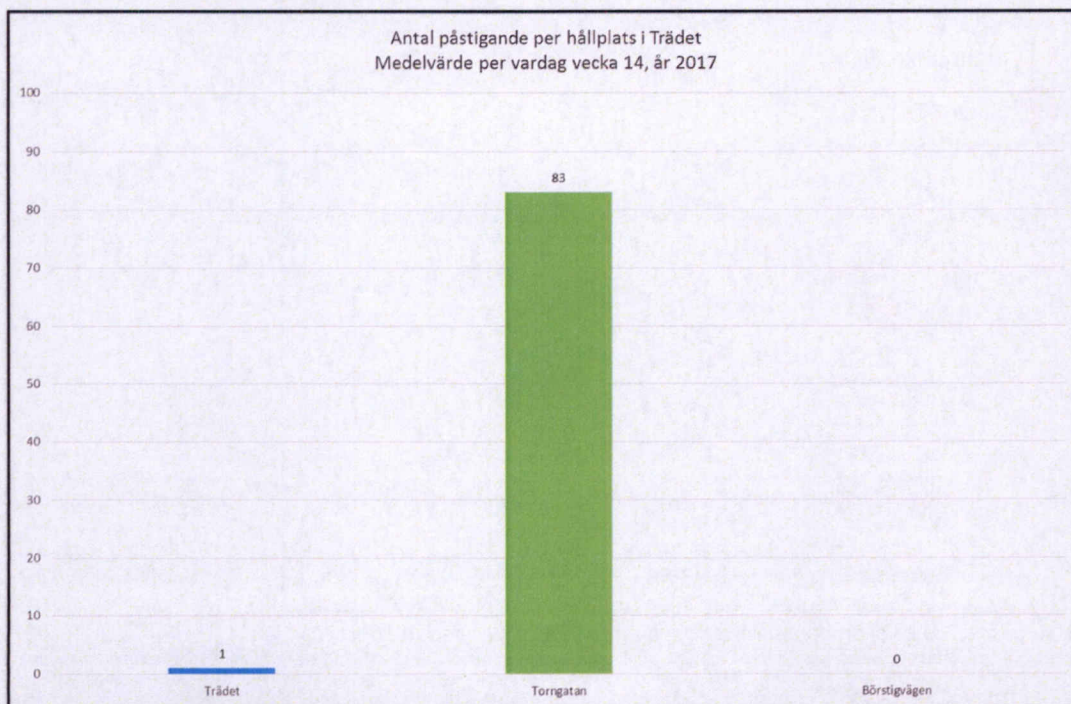
Kollektivtrafik och hållplatser

I Trädet finns tre busshållplatser, "Börstigvägen" i söder, "Trädet" i centrala delarna av tätorten samt "Torngatan" i norr, se *Figur 24*. Samtliga hållplatslägen är fickhållplatser, det vill säga att bussen stannar i en ficka och bakomvarande trafik kan fortsatt passera bussen. Hållplatslägena vid hållplats Trädet är utformade med busskantstöd, väderskydd samt taktila plattor och ledstråk. Väderskydd finns även vid hållplats Börstigvägen i södergående riktning. Övriga hållplatslägen håller enklare standard. Hållplats Trädet planeras för standardupprustning enligt senast gällande riktlinjer.

I *Figur 25* redovisas antal stämplande påstigande resenärer per hållplats och dygn vid busshållplatserna längs väg 46 i Trädet för vecka 14 år 2017. Till de stämplande resenärerna tillkommer resenärer med digitala biljetter och/eller andra biljetter som inte visas av biljettmaskinerna på bussarna. Som ses i diagrammet är antal påstigande resenärer högst vid hållplats Torngatan med drygt 80 påstigande per dygn.



Figur 24. Busshållplatser i Trädet.



Figur 25. Antal stämplande per hållplats och dygn i Trädet, vecka 14 år 2017. Källa: Västtrafik.

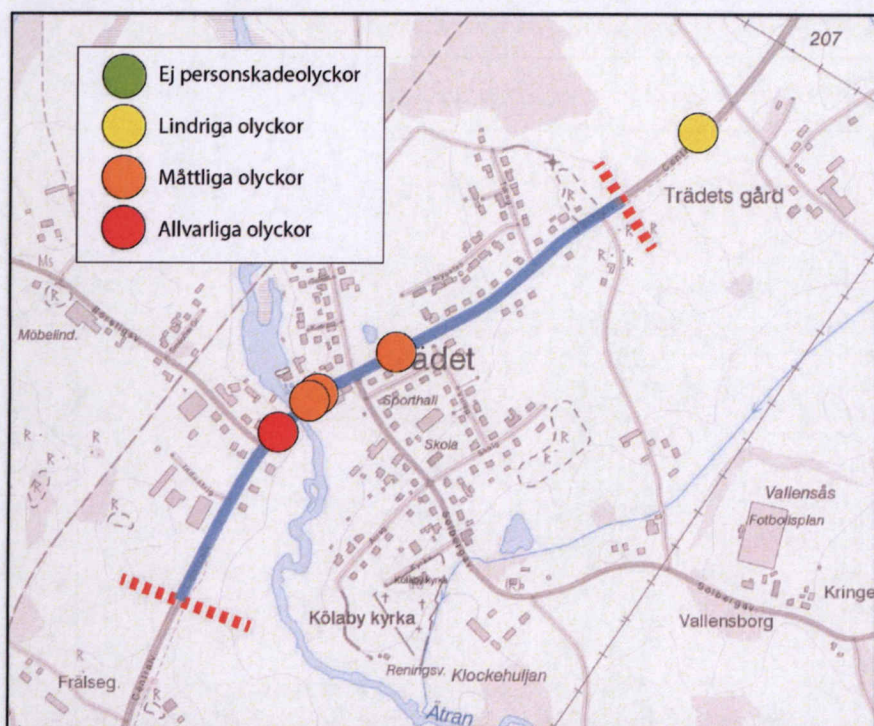
Trafiksäkerhet

Ett utdrag har gjorts från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA. I Figur 26 redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats inom utredningsområdet i Trädet under perioden 2006-01-01 till 2016-12-31. Olyckorna i STRADA är uppdelade på fyra svårighetsgrader för personskadeolyckor, dödsolycka, allvarlig olycka, måttlig olycka och lindrig

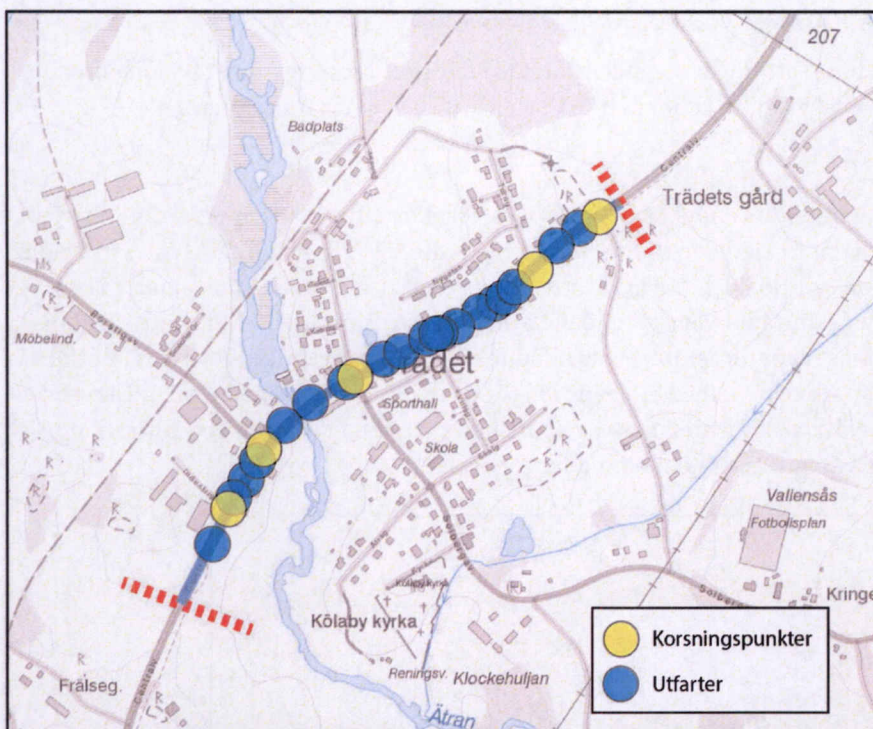
olycka, samt ej personskadeolycka. Dödsolyckor är trafikolyckor där personen avlidit inom 30 dagar från olyckstillfället. Svåra olyckor är, något förenklat, då personer behöver uppsöka sjukvård efter trafikolycka. Måttliga och lindriga olyckor är personskada men utan att den drabbade måste uppsöka sjukvård.

Totalt har fyra trafikolyckor inträffat i tätorten Trädet samt en norr om tätorten under den studerade elvaårsperioden. Ingen dödsolycka finns registrerad, dock är en olycka klassad som allvarlig och fyra klassade som måttliga olyckor. Samtliga fem olyckor är singelolyckor. I tre fall, en allvarlig, en måttlig och en lindrig olycka, är motorfordon involverade. I ett fall är cykel involverad och i det sista fallet har olyckan skett till fots. Baserat på antal olyckor och studerad tidsperiod sker ungefär en olycka vartannat år och endast enstaka har allvarliga följder. I detta sammanhang bör det konstateras att samtliga olyckor är singelolyckor, vilka är svåra att helt undvika och ofta ett resultat av slumpen och den specifika situationen där och då.

Som framgår av Figur 27 finns fem korsningspunkter längs väg 46 och ett stort antal fastighetsutfarter direkt till väg 46 genom Trädet. I södra delen av tätorten har mittrefug anlagts tillsammans med avsmalnade körfält direkt norr om tätortsportalen, se Figur 28. Detta för att trafiken ska uppmärksammas på och anpassa hastigheten till hastighetsförändringen mellan tätort och landsbygd.



Figur 26. Registrerade olyckor inom utredningsområdet i Trädet, perioden 2006-2016.



Figur 27. Korsningspunkter och fastighetsutfarter längs väg 46 genom Trädet.



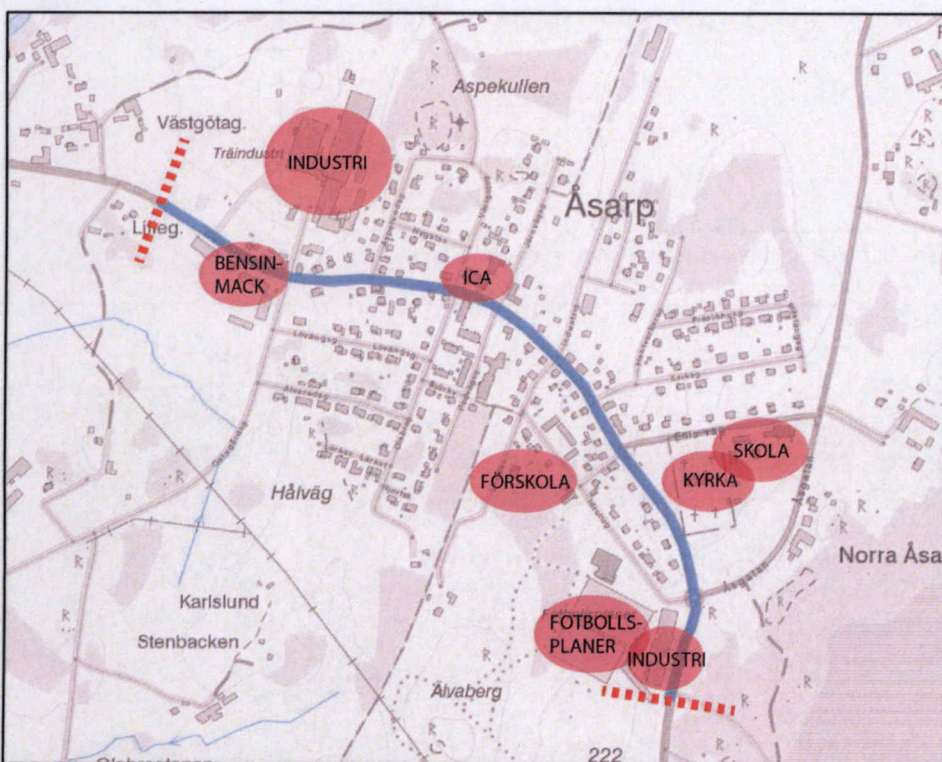
Figur 28. Mittrefug och avsmalnade körfält i södra delen av Trädet för att få fordonen att sänka hastigheten. Foto: Trafikverket.

Lokala förutsättningar i Åsarp

Nedan beskrivs de lokala förutsättningar som identifierats i tätorten Åsarp uppdelat på målpunkter, trafikmängder, gång- och cykelvägnät, kollektivtrafik och hållplatser samt trafiksäkerhet.

Målpunkter

I Åsarp har målpunkter identifierats enligt *Figur 29*. I södra delen av tätorten finns en skola och kyrka på östra sidan om väg 46 samt förskola, fotbollsplaner och ett mindre industriområde på västra sidan av väg 46. Strax norr om de centrala delarna av tätorten finns en ICA-butik och i norra delarna en bensinstation och ett industriområde. I övrigt utgörs målpunkterna framför allt av bostäder på ömse sidor om väg 46. Sammantaget ger fördelningen av målpunkter och bostäder upphov till ett flertal rörelser, till fots, med cykel respektive med bil, både längs och tvärs väg 46 inom tätorten. Utanför tätorten utgör, till viss del, övriga tätorter längs väg 46 men också både Falköping och Ulricehamn samt tätorter på ytterligare längre avstånd målpunkter för arbete.



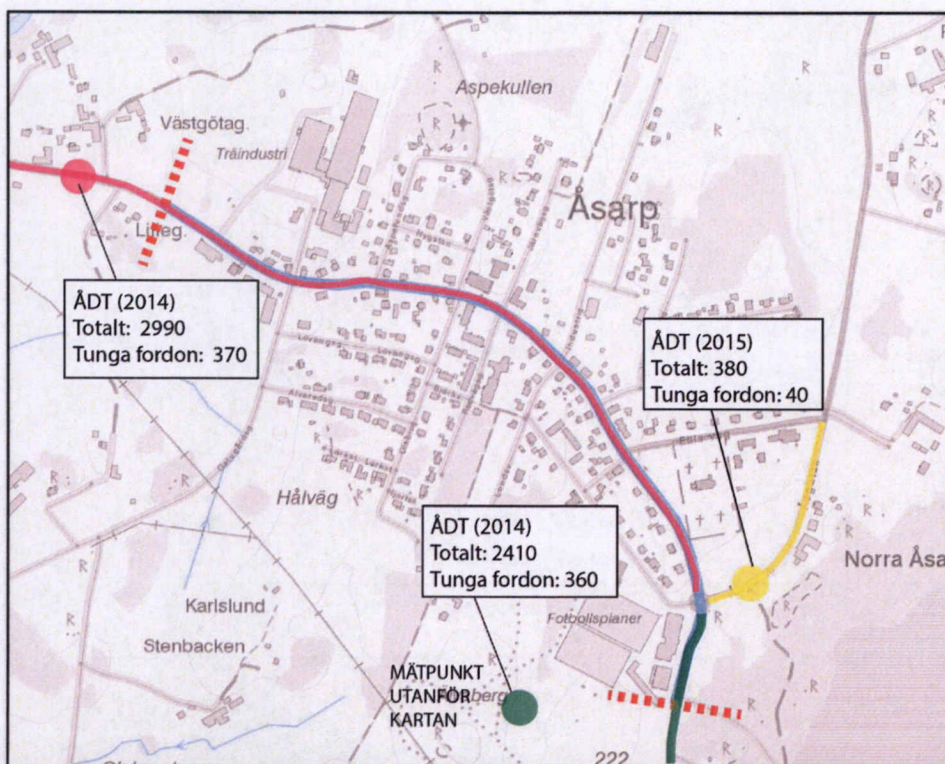
Figur 29. Identifierade målpunkter i Åsarp.

Trafikmängder³

Ingen trafikmätning finns genomförd längs väg 46 i Åsarp. Trafikmätningar finns söder om tätorten där trafikmängden år 2014 uppgick till cirka 2 400 fordon/dygn och norr om tätorten där trafikmängden år 2014 uppgick till cirka 3 000 fordon/dygn, se *Figur 30*. Längs väg 2803, som ansluter till väg 46 i cirkulationsplatsen i södra delen av tätorten, uppgick trafikmängden till cirka 400 fordon/dygn enligt trafikmätningar från år 2015. Den tunga trafiken på väg 46 utgör cirka 15 % söder om tätorten respektive drygt 12 % norr om tätorten. Inga hastighetsmätningar finns att tillgå för väg 46 genom Åsarp. Dock bör utfallet från hastighetsmätningar i Timmele och Kinnarp-Slutarp

³ Se även kapitel Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien

motsvara situationen även i Trädet, vilket innebär att en medelhastighet ungefär motsvarande skyltad hastighet 50 kilometer/timme.

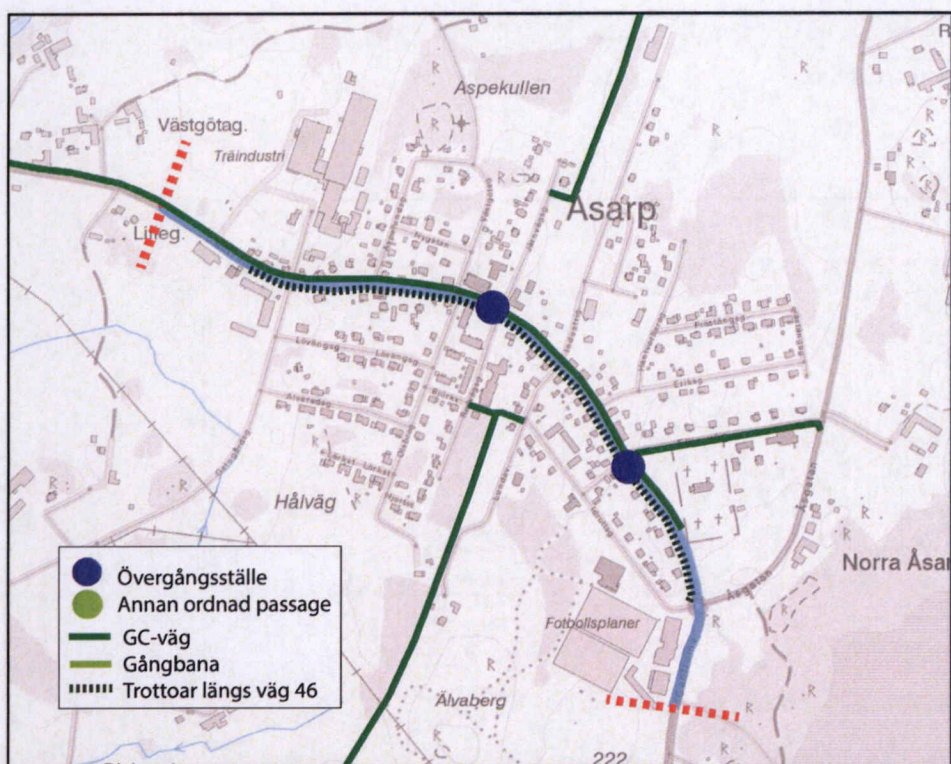


Figur 30. Redovisning av genomförda trafikmätningar inom och i anslutning till Åsarp.

Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet i Åsarp framgår av Figur 31. Längs östra sidan av väg 46 genom i stort sett hela tätorten finns en utbyggd gång- och cykelväg, se Figur 32. I söder ansluter gång- och cykelvägen till motsvarande längs Ellis väg och vidare till och från tätortens skola. Gång- och cykelvägen längs väg 46 har utformats med förhöjda passager över anslutande vägar och gator, se Figur 33, vilket ger gående och cyklister en hög prioritet parallellt med väg 46. De förhöjda passagerna medför också hög trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna då korsande fordon behöver hålla låg hastighet över passagerna. Längs den västra sidan finns en trottoar genom hela tätorten. Norrut från tätorten ansluter en gång- och cykelväg utbyggd på den gamla banvallen mellan Falköping och Ulricehamn.

Möjlighet att passera över väg 46 finns vid två anordnade övergångsställen, ett direkt söder om Ellis väg och ett i höjd med ICA-butiken. Övergångsställena är utformade med olika stora mittrefuger och med avsmalnade körfält, se exempel i Figur 34. Övergångsställena är tillgänglighetsanpassade med kantsten i gatunivå och vinkelrät mot vägen.



Figur 31. Gång- och cykelvägnätet och passager tvärs väg 46 i Åsarp.



Figur 32. Gång- och cykelväg samt trottoar längs östra respektive västra sidan av väg 46 genom Åsarp. Foto: Trafikverket.



Figur 33. Gång- och cykelvägen har utformats med förhöjda passager över vägar och gator som ansluter till väg 46. Foto: Trafikverket.



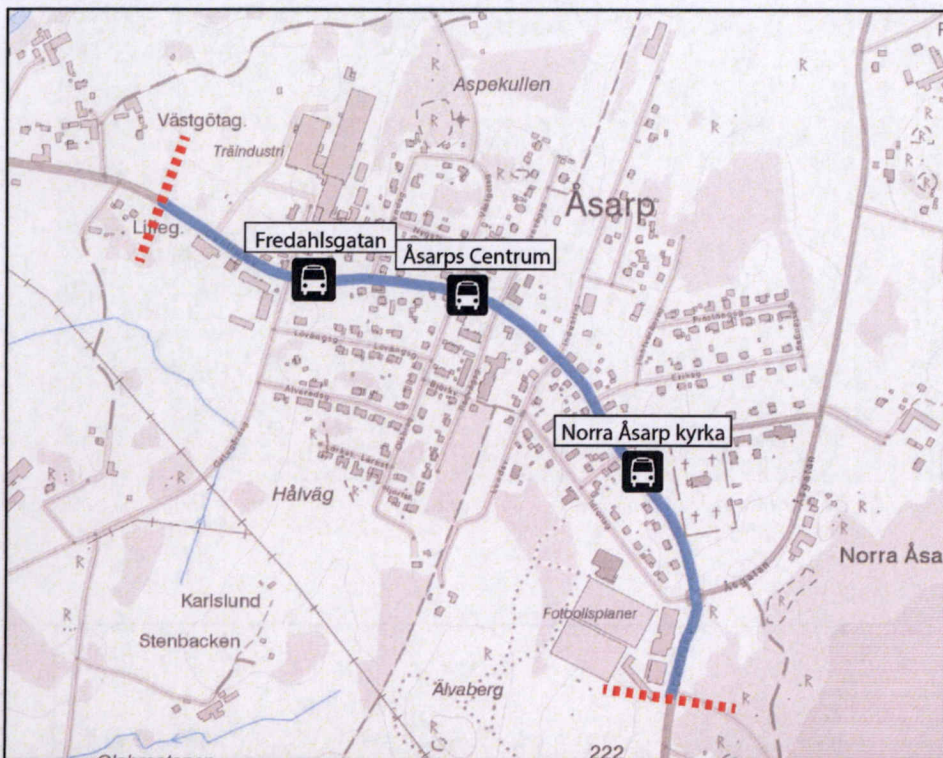
Figur 34. Övergångstället i höjd med ICA-butiken i Åsarp utformad med en mindre mittrefug. Foto: Trafikverket.

Kollektivtrafik och hållplatser

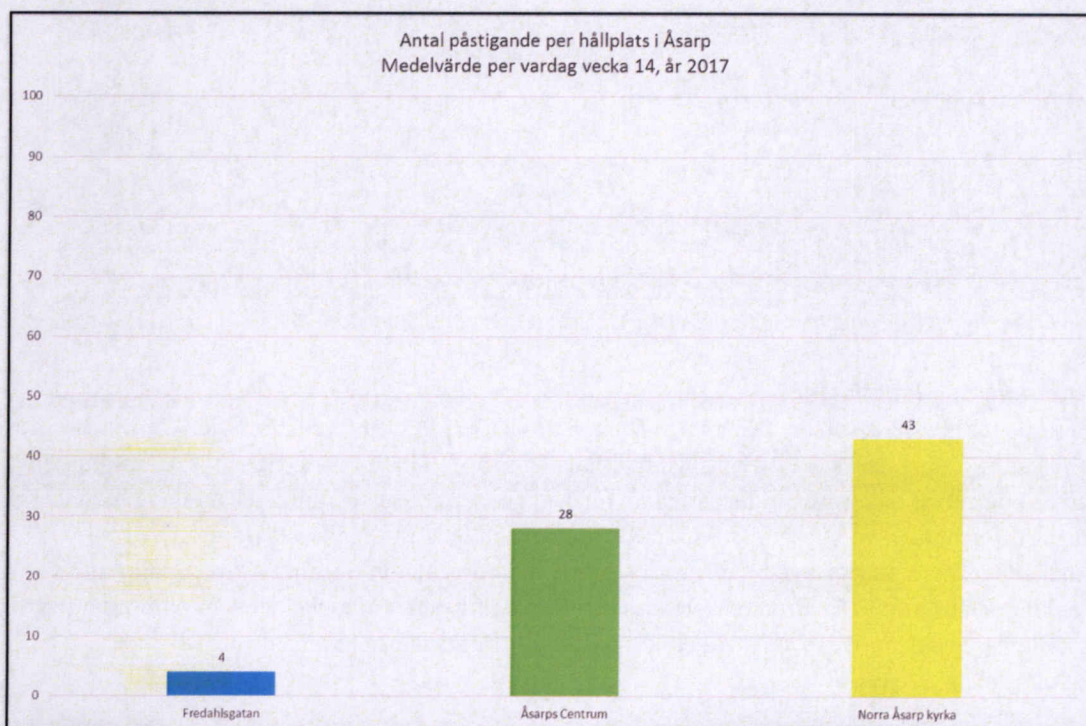
I Åsarp finns tre busshållplatser, "Norra Åsarps kyrka" i söder, "Åsarps centrum" vid ICA-butiken samt "Fredahlgatan" i norr, se Figur 35. Samtliga hållplatslägen är fickhållplatser, det vill säga att bussen stannar i en ficka och bakomvarande trafik kan fortsatt passera bussen. Hållplatslägena i norrgående riktning är utformade med busskantstöd, taktilla plattor och ledstråk. Vädskydd finns vid hållplatslägena Norra Åsarps kyrka och Åsarps centrum i norrgående riktning. Övriga hållplatslägen håller enklare standard. Vid hållplats Norra Åsarps kyrka finns en variabel skylt som påminner bilister om att hålla hastigheten, se Figur 39, vilket också ger hög trafiksäkerhet i anslutning till busshållplatsen.

I Figur 36 redovisas antal stämplande påstigande resenärer per hållplats och dygn vid busshållplatserna längs väg 46 i Åsarp för vecka 14 år 2017. Till de stämplande resenärerna tillkommer resenärer med

digitala biljetter och/eller andra biljetter som inte visiteras av biljettmaskinerna på bussarna. Som ses i diagrammet är antal påstigande resenärer högst vid hållplats Norra Åsarp kyrka med drygt 40 påstigande per dygn.



Figur 35. Busshållplatser i Åsarp.

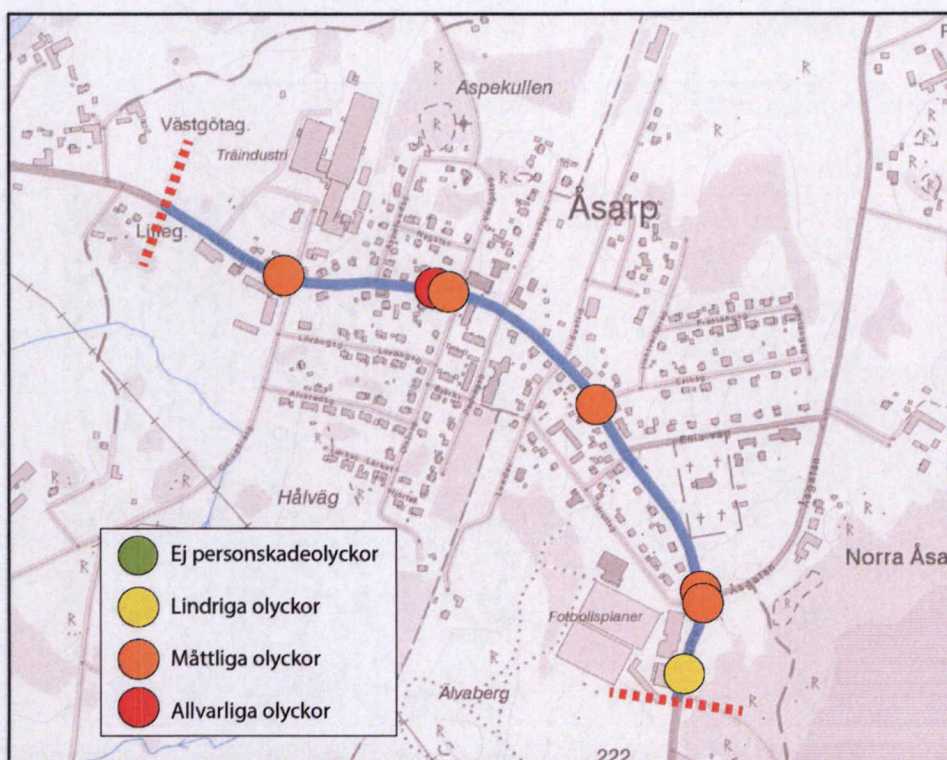


Figur 36. Antal stämplande per hållplats och dygn i Åsarp, vecka 14 år 2017. Källa: Västtrafik.

Trafiksäkerhet

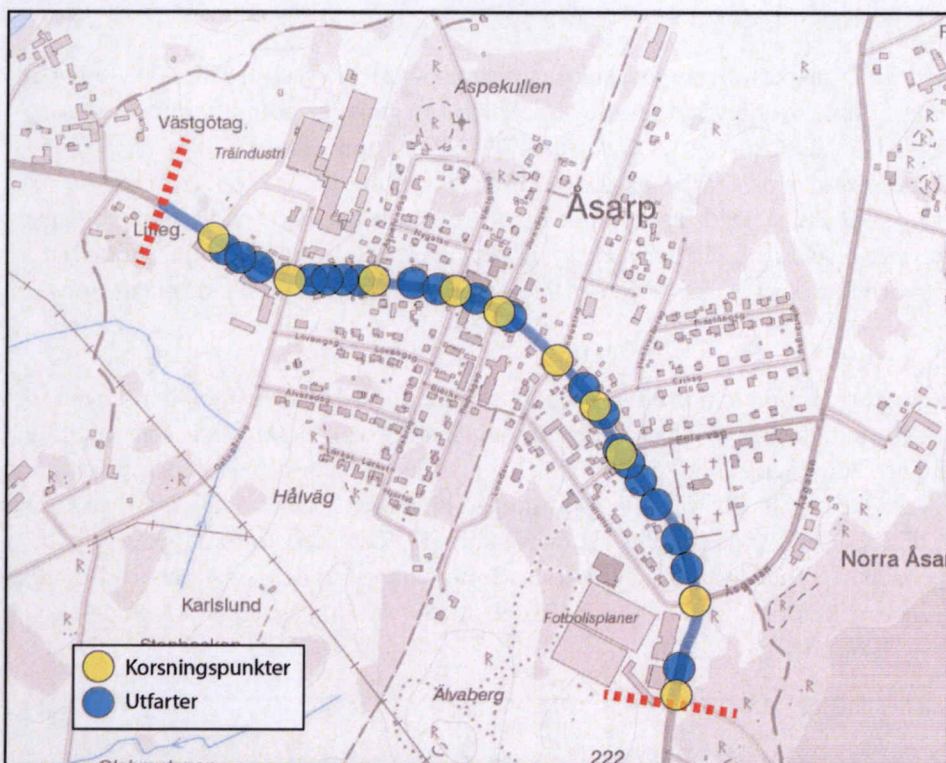
Ett utdrag har gjorts från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA. I Figur 37 redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats inom utredningsområdet i Åsarp under perioden 2006-01-01 till 2016-12-31. Olyckorna i STRADA är uppdelade på fyra svårighetsgrader för personskadeolyckor, dödsolycka, allvarlig olycka, måttlig olycka och lindrig olycka, samt ej personskadeolycka. Dödsolyckor är trafikolyckor där personen avlidit inom 30 dagar från olyckstillfället. Svåra olyckor är, något förenklat, då personer behöver uppsöka sjukvård efter trafikolycka. Måttliga och lindriga olyckor är personskada men utan att den drabbade måste uppsöka sjukvård.

Totalt har sju trafikolyckor inträffat i tätorten Åsarp under den studerade elvaårsperioden. Ingen dödsolycka finns registrerad, dock är en olycka klassad som allvarlig och fem klassade som måttliga olyckor. Samtliga sju olyckor är singelolyckor. I tre fall, två måttliga olyckor och en lindrig olycka, är motorfordon involverade. I ett fall, allvarlig olycka, är moped involverad och i tre fall, måttliga olyckor, har olyckorna skett till fots. Baserat på antal olyckor och studerad tidsperiod sker knappt en olycka varje år och endast enstaka har allvarliga följder. I detta sammanhang bör det konstateras att samtliga olyckor är singelolyckor, vilka är svåra att helt undvika och ofta ett resultat av slumpen och den specifika situationen där och då.



Figur 37. Registrerade olyckor inom utredningsområdet i Åsarp, perioden 2006-2016.

Som framgår av Figur 38 finns tio korsningspunkter och ett stort antal fastighetsutfarter längs väg 46 genom Åsarp. I södra delen av tätorten finns en cirkulationsplats, vilket innebär hög trafiksäkerhet, samtidigt som cirkulationsplatsen får fordon söderifrån att bromsa in och anpassa hastigheten genom tätorten, se Figur 40. I höjd med Norra Åsarps kyrka och korsningen med Ellis väg finns, som nämnts ovan, en variabel skylt som påminner bilister om att hålla skyltad hastighet 30 kilometer/timme, se Figur 39.



Figur 38. Korsningspunkter och fastighetsutfarter längs väg 46 genom Åsarp.



Figur 39. Variabel skylt i anslutning till Norra Åsarps kyrka och Ellis väg som påminner bilister om att hålla skyltad hastighet 30 kilometer/timme. Foto: Trafikverket.



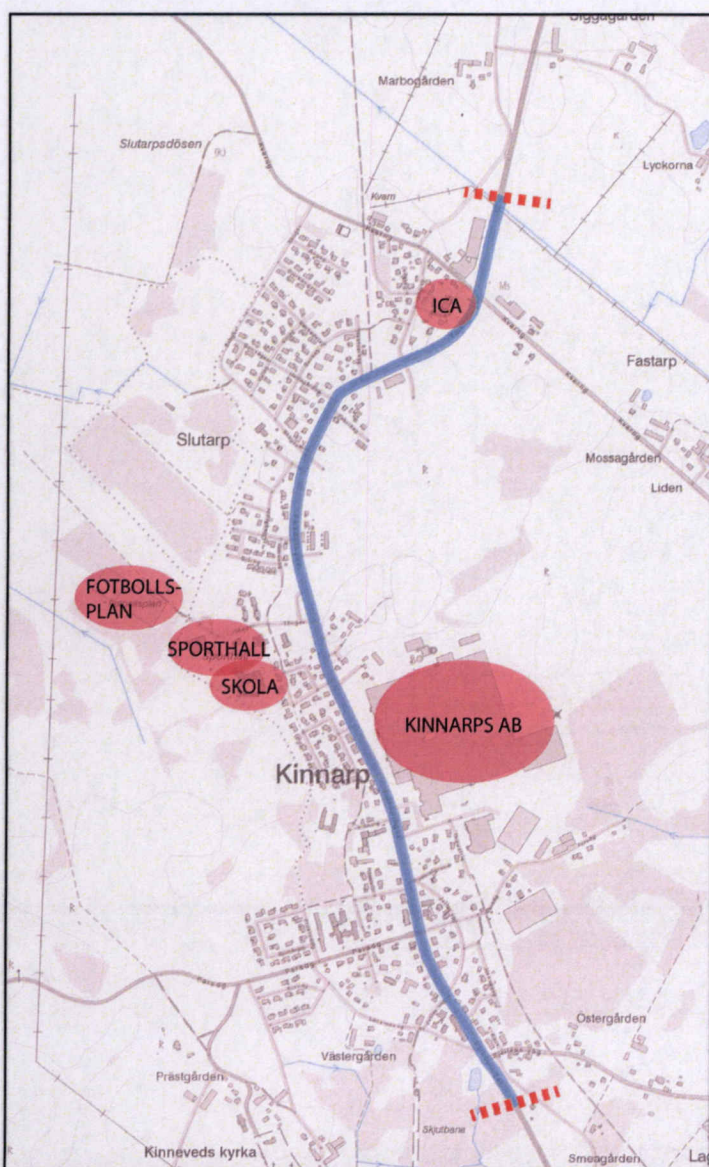
Figur 40. Cirkulationsplatsen i södra delen av Åsarp sett från väg 46 från söder. Foto: Trafikverket.

Lokala förutsättningar i Kinnarp-Slutarp

Nedan beskrivs de lokala förutsättningar som identifierats i tätorten Kinnarp-Slutarp uppdelat på målpunkter, trafikmängder, gång- och cykelvägnät, kollektivtrafik och hållplatser samt trafiksäkerhet.

Målpunkter

I Kinnarp-Slutarp finns ett fåtal målpunkter, se *Figur 41*. I centrala delarna av tätorten finns en skola, sporthall och fotbollsplaner på västra sidan om väg 46. På östra sidan finns Kinnarps AB och dess fabrik. I norra delen av tätorten finns en ICA-butik. I övrigt utgörs målpunkterna framför allt av bostäder på den västra sidan av väg 46. I södra delen av tätorten finns bostäder även på östra sidan av väg 46. Sammantaget ger fördelningen av målpunkter och bostäder upphov till många rörelser, till fots, med cykel respektive med bil, framför allt längs väg 46 och i höjd med Kinnarps AB och södra delen av tätorten även tvärs väg 46. Utanför tätorten utgör, till viss del, övriga tätorter längs väg 46 men också både Falköping och Ulricehamn samt tätorter på ytterligare längre avstånd målpunkter för arbete.



Figur 41. Identifierade målpunkter i Kinnarp-Slutarp.

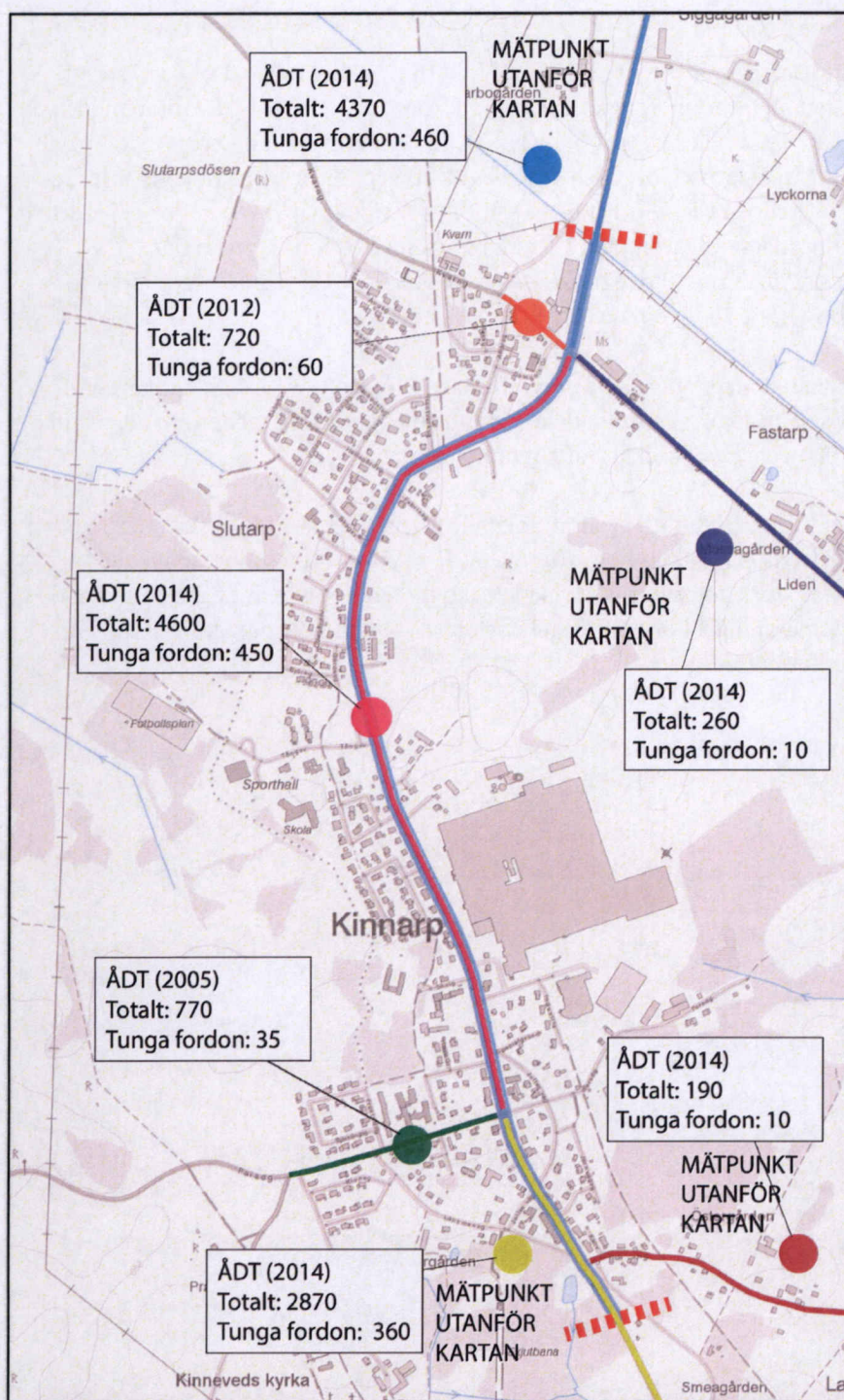
Trafikmängder⁴

I de centrala delarna av tätorten Kinnarp-Slutarp har trafikmätning genomförts. Denna visar att trafikmängden på väg 46 genom tätorten uppgick till 4 600 fordon/dygn år 2014. Trafikmängden söder om tätorten uppgick år 2014 till cirka 2 900 fordon/dygn och motsvarande norr om tätorten uppgick år 2014 till knappt 4 400 fordon/dygn, se *Figur 42*. I Kinnarp-Slutarp ansluts fyra mindre vägar, i söder väg 2652 åt väster och väg 2800 åt öster samt i norr väg 2655 åt väster och väg 2801 åt öster. Trafikmängderna längs dessa vägar uppgår till cirka 200-800 fordon/dygn, enligt trafikmätningar från år 2005, 2012 respektive 2014. Den tunga trafiken på väg 46 utgör cirka 10 % genom tätorten respektive 12-13 % söder om och 10-11 % norr om tätorten.

Utifrån trafikmätningarna kan konstateras att väg 46 i Kinnarp-Slutarp tillförs trafik norrut mot Falköping. Att trafikmängden är högre i centrala delar av tätorten än norr och söder om densamma visar på att delar av trafiken på väg 46 är lokal trafik inom tätorten.

Trafikmätningen i centrala Kinnarp-Slutarp visar att medelhastigheten i anslutning till mätpunkten (rosa prick i *Figur 42*) uppgick till 50-55 kilometer/timme år 2014 jämfört med skyltad hastighet 50 kilometer/timme. Det kan dock konstateras att medelhastigheten nattetid är högre, upp mot 60 kilometer/timme. I sammanhanget bör det också konstateras att antal fordon att basera medelvärdet på är färre under natten.

⁴ Se även kapitel Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien



Figur 42. Redovisning av genomförda trafikmätningar inom och i anslutning till Kinnarp-Slutarp.

Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet i Kinnarp-Slutarp framgår av *Figur 43*. Längs västra sidan av väg 46 genom i stort sett hela tätorten och längs östra sidan i södra delen av tätorten finns trottoar, se *Figur 44*.

Söderut från tätorten ansluter en gång- och cykelväg utbyggd på den gamla banvallen mellan Falköping och Ulricehamn. Gång- och cykelvägen på den gamla banvallen fortsätter sedan norr om tätorten. Dock utgörs en kortare sträcka av enbart gångbana. Mellan de utpekade delarna som gång- och cykelväg rekommenderas cykling ske på bostadsgator väster om väg 46.

Det finns två anordnade passager över väg 46 i Kinnarp-Slutarp, ett övergångsställe och en passage. Övergångsstället och passagen är utformade med olika stora mittrefuger och med avsmalnade körfält, se exempel i *Figur 45*. Övergångsstället och passagen är inte tillgänglighetsanpassade med kantsten i gatunivå och vinkelrät mot vägen. Passagen är delvis placerad mitt i en korsning, se *Figur 46*, med bristande koppling till trottoarerna på ömse sidor om väg 46.

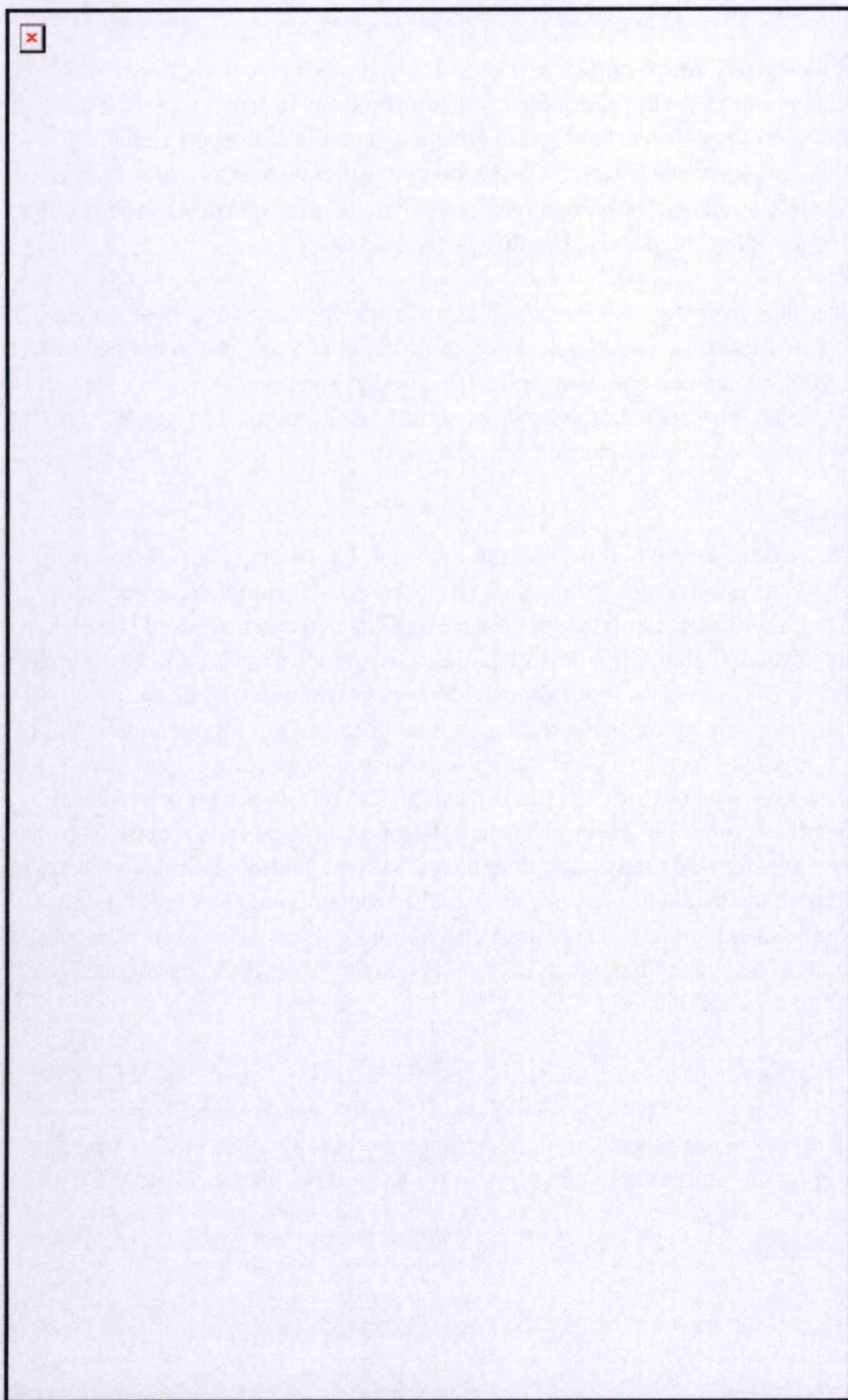
Kollektivtrafik och hållplatser

I Kinnarp-Slutarp finns sex busshållplatser. Från söder utgörs de av "Länsmansgatan", "Kinnarp", "Fastarpsgatan", "Frökind", "Skogsvägen" och "Slutarp Väg 46", se *Figur 47*. Hållplatslägena har blandad utformning, från fickhållplatser, där bussen stannar i en ficka och bakomvarande trafik kan fortsatt passera bussen, till körbanehållplatser och stopphållplatser, det vill säga att bussen stannar i körfältet och bakomvarande trafik behöver således vänta på bussen vid mötande trafik. Vid stopphållplatserna gäller detta även utan mötande trafik genom att refug eller motsvarande är tänkt att hindra fordon från att nyttja motriktat körfält för att passera bussen, se exempel i *Figur 48*.

Hållplatslägena vid hållplats Kinnarp är utformade med busskantstöd, taktila plattor och ledstråk samt väderskydd i norrgående riktning. Vid Frökind har hållplatsen placerats i en slinga på västra sidan av väg 46. Hållplatsen är utformad med busskantstöd, väderskydd, taktila plattor och ledstråk. Väderskydd finns även vid hållplatslägena Fastarpsgatan och Skogsvägen i norrgående riktning.

Övriga hållplatslägena håller enklare standard. I anslutning till hållplats Kinnarp finns en variabel skylt som påminner bilister om att hålla skyltad hastighet, se *Figur 45* och *Figur 48*, vilket också ger hög trafiksäkerhet i anslutning till busshållplatsen.

I *Figur 49* redovisas antal stämplande påstigande resenärer per hållplats och dygn vid busshållplatserna längs väg 46 i Kinnarp-Slutarp för vecka 14 år 2017. Till de stämplande resenärerna tillkommer resenärer med digitala biljetter och/eller andra biljetter som inte visiteras av biljettmaskinerna på bussarna. Som ses i diagrammet är antal påstigande resenärer högst vid hållplats Frökind med 50-60 påstigande per dygn.



Figur 43. Gång- och cykelvägnätet och passager tvärs väg 46 i Kinnarp-Slutarp.



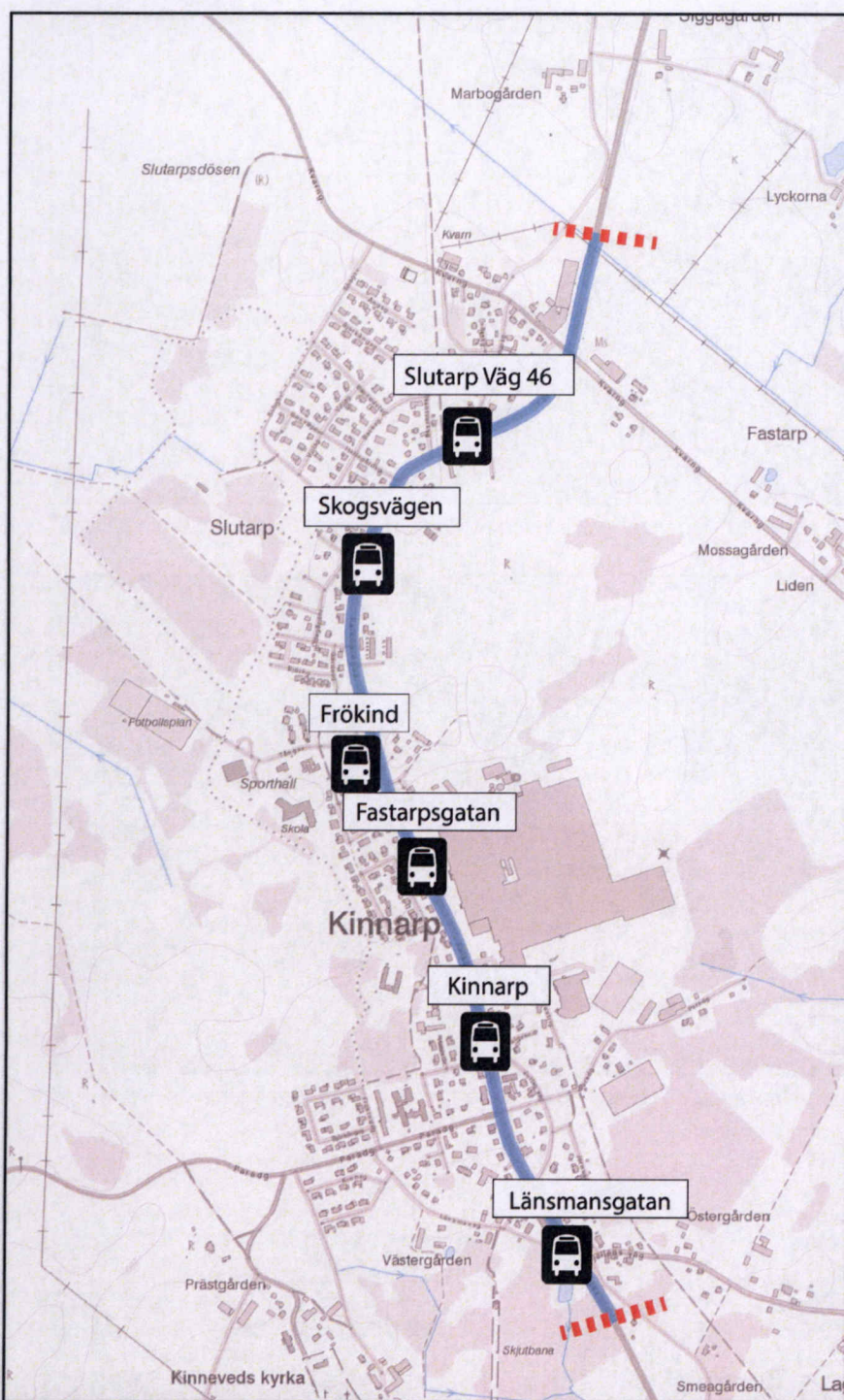
Figur 44. Trottoarer på ömse sidor väg 46 genom södra delen av Kinnarp-Slutarp. Foto: Trafikverket.



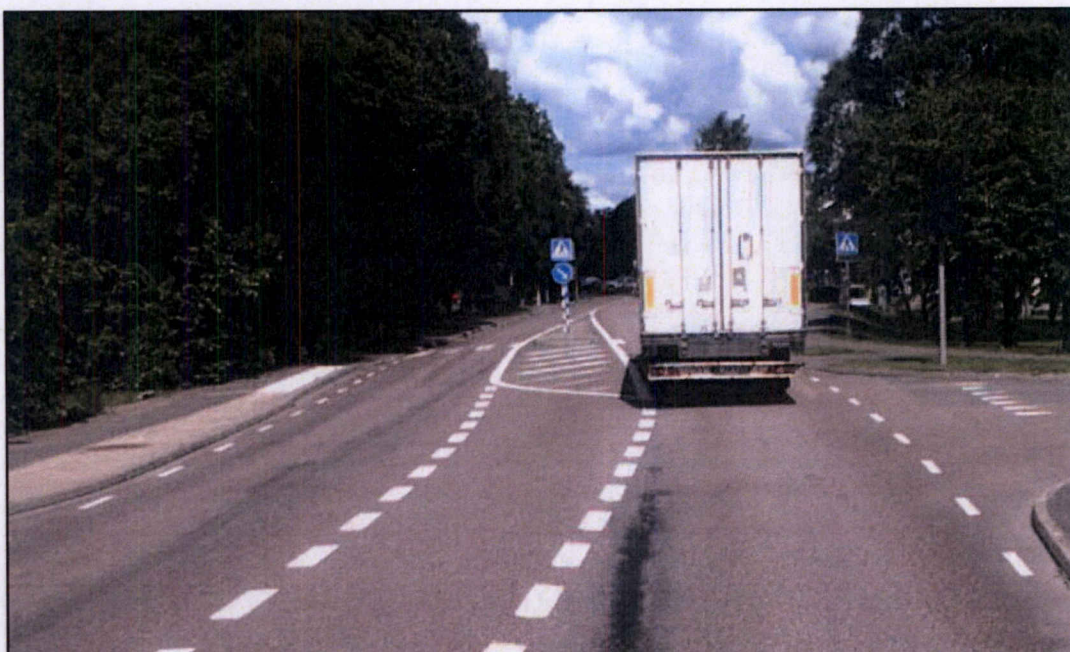
Figur 45. Övergångstället i Kinnarp-Slutarp. Till höger i bild ses en variabel skylt för att uppmärksamma bilister om att hålla skyltad hastighet. Foto: Trafikverket.



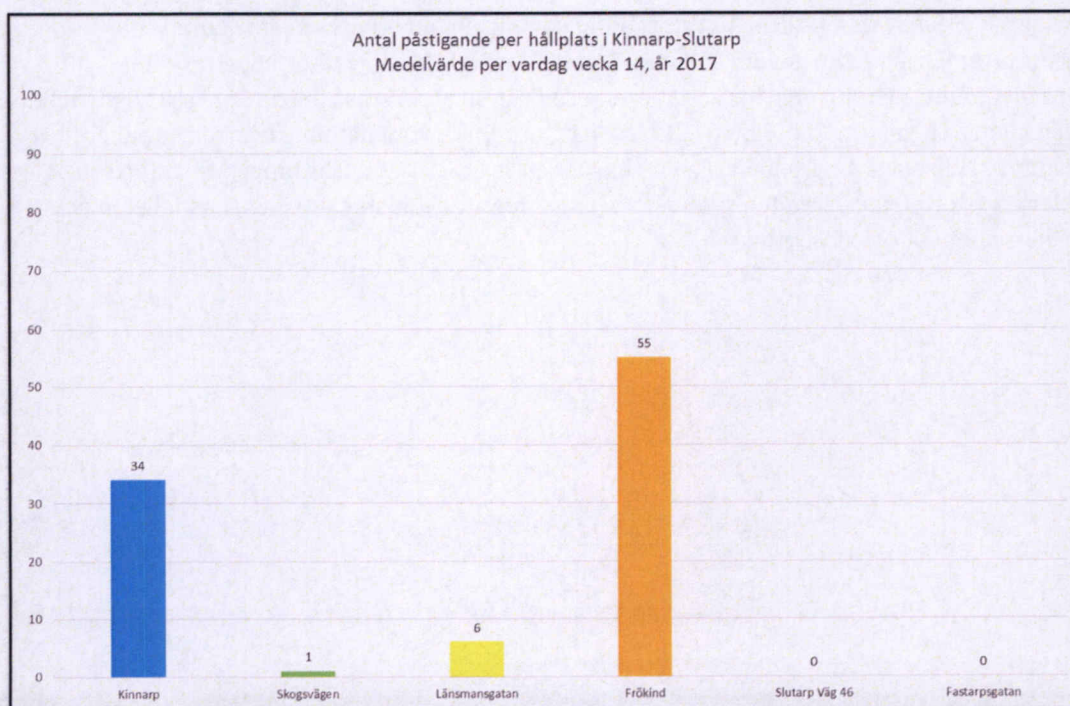
Figur 46. Passagen över väg 46 är placerad delvis mitt i en korsning med bristande koppling till trottoarerna på respektive sida av väg 46. Foto: Trafikverket.



Figur 47. Busshållplatser i Kinnarp-Slutarp.



Figur 48. Stophållplats Kinnarp i södergående riktning till vänster. Mittrefugen är tänkt att hindra fordon från att passera bussen när denna stannar vid hållplatsläget. Foto: Trafikverket.



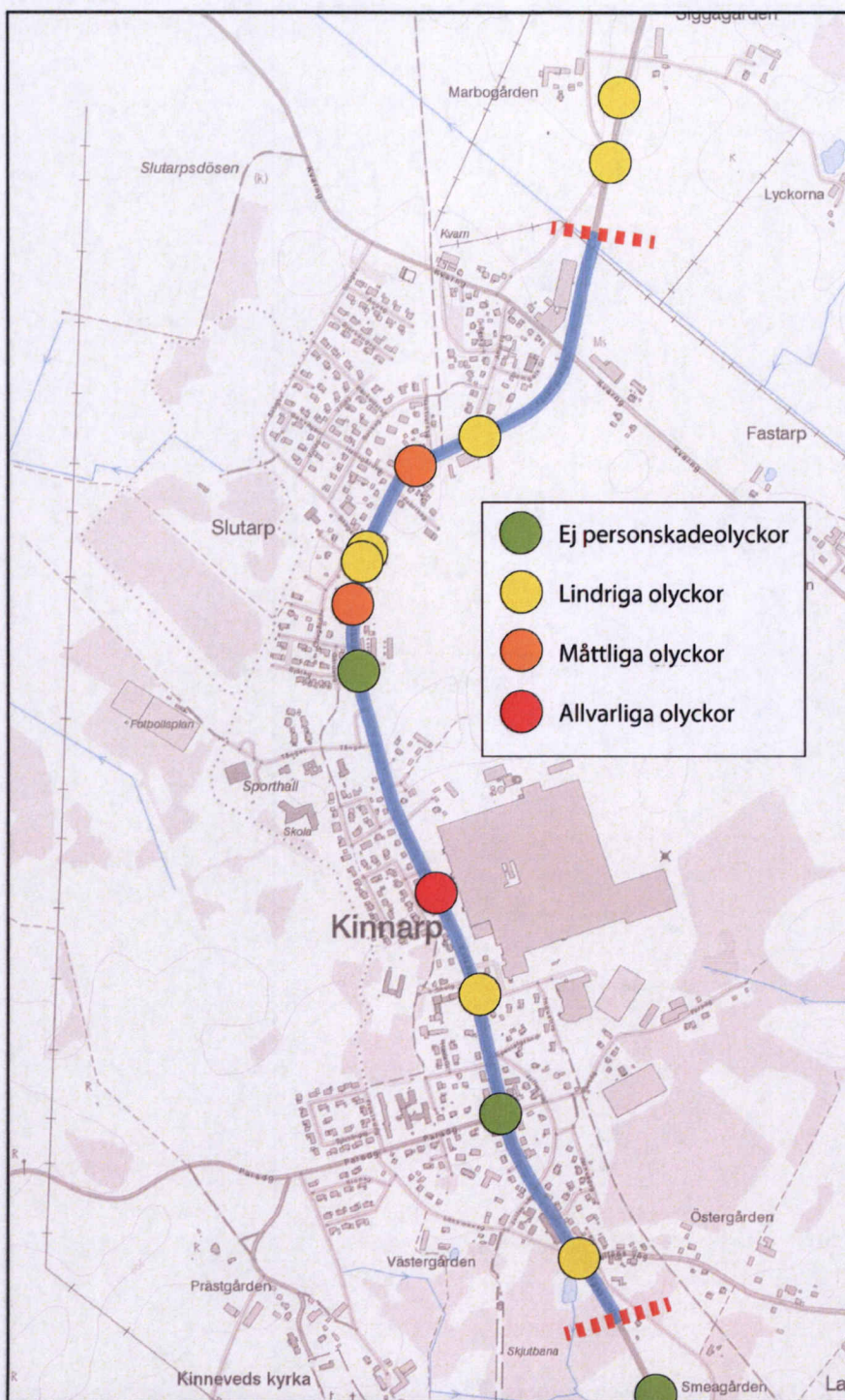
Figur 49. Antal stämplande per hållplats och dygn i Kinnarp-Slutarp, vecka 14 år 2017. Källa: Västrafik.

Trafiksäkerhet

Ett utdrag har gjorts från Transportstyrelsens databas för trafikolyckor i Sverige, STRADA. I *Figur 50* redovisas en sammanställning över olyckorna som har registrerats inom utredningsområdet i Kinnarp-Slutarp under 2006-01-01 till 2016-12-31. Olyckorna i STRADA är uppdelade på fyra svårighetsgrader för personskadeolyckor, dödsolycka, allvarlig olycka, måttlig olycka och lindrig olycka, samt ej personskadeolycka. Dödsolyckor är trafikolyckor där personen avlidit inom 30 dagar från olyckstillfället. Svåra olyckor är, något förenklat, då personer behöver uppsöka sjukvård efter trafikolycka. Måttliga och lindriga olyckor är personskada men utan att den drabbade måste uppsöka sjukvård.

Totalt har 13 trafikolyckor inträffat i tätorten Kinnarp-Slutarp under den studerade elvaårsperioden. I tio av olyckorna har personskada varit följden. Ingen dödsolycka finns registrerad, dock är en olycka klassad som allvarlig och två klassade som måttliga olyckor. Åtta av de tio olyckorna med personskada är singelolyckor. I fem fall, en måttlig olycka och fyra lindriga olyckor, har motorfordon varit involverade. I ett fall, lindrig olycka, har moped varit involverad och i två fall, en måttlig och lindrig olycka, har olyckorna skett till fots. De två andra olyckorna utgörs av en avsvängningsolycka, lindrig olycka, och en olycka mellan fotgängare och motorfordon, lindrig olycka. Baserat på antal olyckor och studerad tidsperiod har cirka en olycka skett varje år och endast enstaka olyckor har allvarliga följder. I detta sammanhang bör det konstateras att flertalet av olyckorna med personskada är singelolyckor, vilka är svåra att helt undvika och ofta ett resultat av slumpen och den specifika situationen där och då.

Som framgår av *Figur 51* finns ett relativt stort antal korsningspunkter och ett stort antal fastighetsutfarter längs väg 46 genom Kinnarp-Slutarp. I södra delen av tätorten, strax efter tätortsportalen, finns en mittrefug för att få fordon söderifrån att bromsa in och anpassa hastigheten genom tätorten, se *Figur 52*. I höjd med hållplats Kinnarp finns, som nämnts ovan, en variabel skylt för att påminna bilisterna om att hålla skyltad hastighet, se *Figur 45*. I anslutningen till tätortsportalen i norra delen av tätorten har körfälten smalnats av något för att få bilister att sänka hastigheten och anpassa den genom tätorten, se *Figur 53*.



Figur 50. Registrerade olyckor inom utredningsområdet, perioden 2006-2016.



Figur 51. Korsningspunkter och fastighetsutfarter längs väg 46 genom Kinnarp-Slutarp.



Figur 52. Mittrefug och avsmalnade körfält i södra delen av tätorten för att få fordonen att sänka hastigheten.
Foto: Trafikverket.



Figur 53. Avsmalning av körfält i anslutning till tätortsportalen i norra delen av tätorten Kinnarp-Slutarp. Foto:
Trafikverket.

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien

Den historiska trafikutvecklingen längs väg 46 mellan år 2006 och år 2014, baserat på sju mätpunkter i och i anslutning till de fyra tätorterna, visar på en procentuell ökning av personbilstrafik med en knapp procent per år. För lastbilstrafiken, den tunga trafiken, uppgår ökningen till cirka två procent per år. En jämförelse med Trafikverkets nationella prognos för hur trafiken bedöms utvecklas fram till år 2040 visar att den historiska trafikutvecklingen längs väg 46 ligger i linje med den nationella prognosen. ÅDT-mätningar utförs var fjärde år.

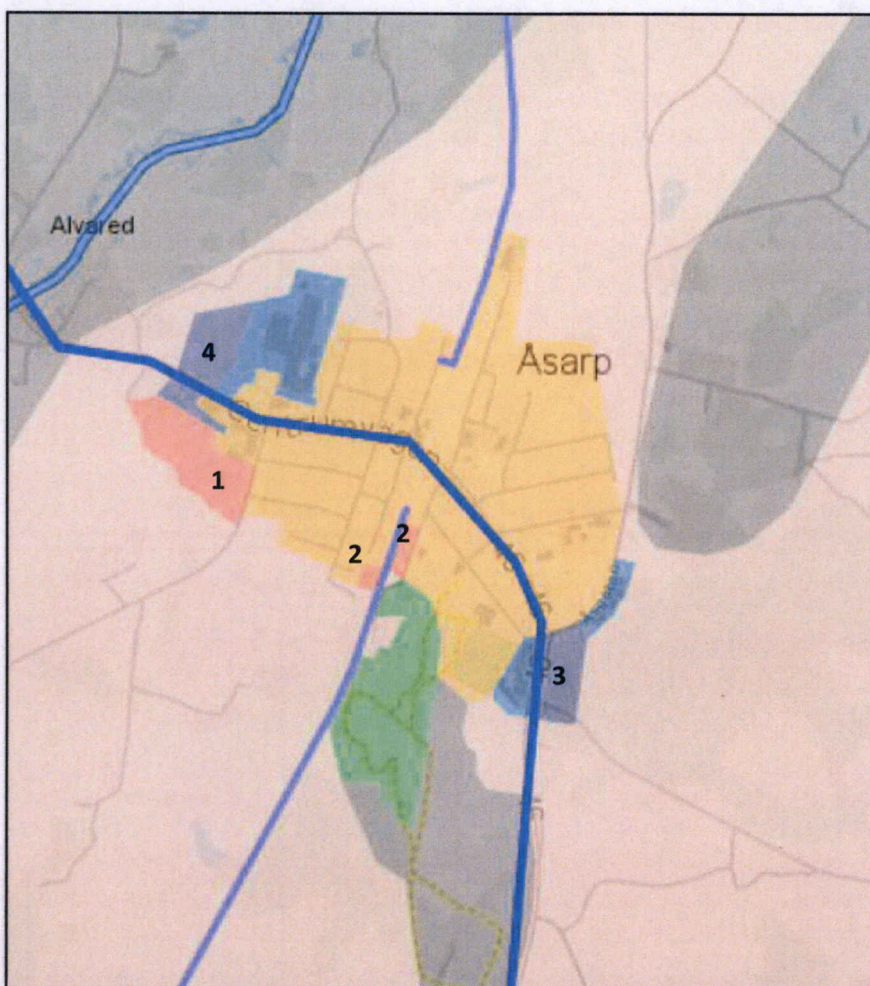
I **Falköpings kommuns** förslag till översiktsplan, som är utställd för samråd med allmänheten mellan augusti och oktober 2017, finns förslag till utveckling av tätorterna Kinnarp-Slutarp och Åsarp.

I Åsarp finns två utpekade områden för tätortsutbyggnad och två utpekade områden för framtida verksamheter, se *Figur 54*. De två områdena för tätortsutbyggnad är Alvared (Nr 1 i *Figur 54*), söder om väg 46 i nordvästra delen av tätorten och Lundavägen/Redvägsgatan (2), söder om väg 46 i centrala delen av tätorten. De utpekade områdena för verksamheter är Sydost om cirkulationsplatsen (3), öster om väg 46 i anslutning till cirkulationsplatsen i södra delen av tätorten och Västgötagården (4), i anslutning till väg 46 i västra delen av tätorten.

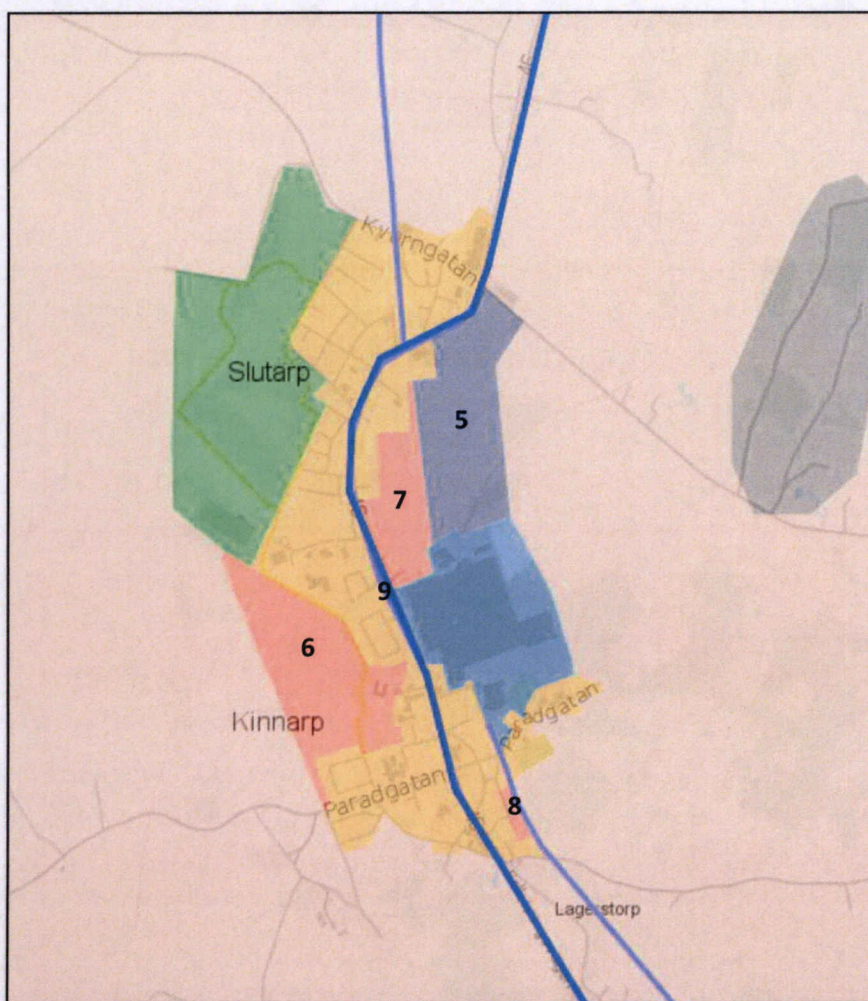
I Kinnarp-Slutarp finns tre utpekade områden för tätortsutbyggnad och ett utpekat område för framtida verksamheter, se *Figur 55*. Det utpekade området för verksamheter är beläget norr om Kinnarps fabrik (Nr 5 i *Figur 55*). De tre utpekade områdena för tätortsutbyggnad är dels ett område, Kinneved (6), väster om väg 46 i tätortens utkant, dels ett område, Öster om Falköpingsvägen (7), mellan väg 46 och framtida område för verksamheter samt ett område öster om väg 46 i södra delen av tätorten, Öster om Järnvägsgatan (8), beläget längs gång- och cykelvägen på den gamla banvallen. I förslag till översiktsplan finns också en ny gång- och cykelväg utmed väg 46 genom tätorten (9).

I **Ulricehamns kommuns** översiktsplan finns inga utpekade utvecklingsplaner för tätorterna Timmele och Trädet.

Med bakgrund i den historiska trafikutvecklingen i kombination med kommunernas planer bedöms trafikenutvecklingen fortsätta på samma sätt längs väg 46. Eventuellt kan något högre trafikutveckling förväntas längs den norra delen som följd av planerad utveckling i tätorterna Kinnarp-Slutarp och Åsarp. För den tunga trafiken, och särskilt den tunga trafiken till och från godsterminalerna i och i anslutning till Falköping, förväntas en högre trafikutveckling än för trafiken generellt med hänsyn till fortsatt utveckling av godsterminalerna.



Figur 54. Falköpings kommuns förslag till ny översiktsplan för Åsarp. Numrering i kartan enligt hänvisning i texten ovan. Teckenförklaring: Gula ytor – befintliga bostadsområden, Ljusblå ytor – befintliga verksamhetsområden, Gröna ytor – befintliga grönområden, Orange områden – förslag till tätortsutbyggnad, Mörkblå ytor – förslag till verksamhetsområden, Blå linje – befintlig väg 46 och Ljuslila linje – befintlig gång- och cykelväg. Källa: Falköpings kommun.



Figur 55. Falköpings kommuns förslag till ny översiktplan för Kinnarp-Slutarp. Numrering i kartan enligt hänvisning i texten ovan. Teckenförklaring: Gula ytor – befintliga bostadsområden, Ljusblå ytor – befintliga verksamhetsområden, Gröna ytor – befintliga grönområden, Orange områden – förslag till tätortsutbyggnad, Mörkblå ytor – förslag till verksamhetsområden, Blå linje – befintlig väg 46 och Ljuslila linje – befintlig och förslag till ny gång- och cykelväg. Källa: Falköpings kommun.