

PM TRAFIK

UPPDRAGSNUMMER 30035894

Trafikutredning Locketorp



2022-04-12

ROLAND PETTERSSON/STEFAN ANDERSSON
CHARLOTTE BERGLUND

Sweco Sverige AB

Sammanfattning

Skövde arbetar med en ny detaljplan i Locketorp. Detaljplanen ska möjliggöra upp till cirka 935 000 m² byggnadsarea vilket kommer att resultera i fler resor och mer trafik på vägarna i närområdet. I föreliggande PM beskrivs detaljplanens trafikala effekter.

Två scenerier har beräknats, ett där i stort sett alla persontransporter sker med bil, dvs andelen som åker kollektivt eller cyklar är liten och ett scenario där en större andel väljer något annat färdssätt än bil.

Planförslaget, fullt utbyggt, beräknas alstra cirka 16 000 personresor under ett vardagsdygn. I ett bilscenario, där 90 % av personresorna sker med bil, medför detta cirka 12 000 personbilsförflyttningar per dygn. I ett kollektivtrafikscenario, där endast 70 % av personresorna sker med bil, beräknas antalet personbilsförflyttningar till cirka 9 500. Därutöver tillkommer cirka 1 600 lastbilsförflyttningar per vardagsdygn.

Den befintliga korsningen i det statliga vägnätet, väg 200, har inte tillräcklig kapacitet för den ökade trafikbelastningen. Området föreslås få två anslutningar, en i befintlig korsning vid Flygplatsvägen och en i områdets norra del i en ny korsning som ansluter till väg 200. För att klara trafiktopparna i maxtimmen samt för en ökad trafiksäkerhet då trafiken på väg 200 ökar föreslås dessa utformas som cirkulationsplatser. Cirkulationsplatserna är delvis tvåfältiga med en ytterradie på 25 m.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
2	Nulägesbeskrivning	2
2.1	Vägnät	2
2.2	Trafikmängder	4
3	Detaljplanens omfattning	5
4	Trafikanalys	8
4.1	Scenarier	8
4.2	Trafikalstring	8
4.3	Trafikfördelning	10
5	Förslag	12
5.1	Södra anslutningen	13
5.2	Norra anslutningen	14
5.3	Huvudvägen genom planområdet	15
5.4	Eventuellt stickspår för framtida godståg	16
6	Kapacitetsanalys	17
6.1	Resultat av kapacitetsberäkningarna, scenario Bil	18
6.2	Konsekvenser	19
7	Avfärdade alternativ	20
7.1	Norra anslutningen, alternativ mot väg 3011	20
7.2	Alternativ nordlig anslutning till Locketorp	21

1 Inledning

Skövde arbetar med en ny detaljplan i Locketorp. Detaljplanen ska möjliggöra upp till cirka 935 000 m² byggnadsarea vilket kommer att resultera i fler resor och mer trafik på vägarna i närområdet. I föreliggande PM beskrivs detaljplanens trafikala effekter.

Det finns även förslag på en järnvägskoppling i områdets södra del.

Två scenier har beräknats, ett där i stort sett all transport sker med bil och andelen som åker kollektivt eller cyklar är liten och ett scenario där en större andel väljer något annat färdssätt än bil.



Figur 1. Utredningsområde.

2 Nulägesbeskrivning

I kapitlet ges en nulägesbeskrivning för dagens vägnät och trafikförutsättningar.

2.1 Vägnät

Trafikverket är idag väghållare för väg 200 och även för Flygplatsvägen.

Flygplatsvägen ansluter i en korsning med vänstersvängfält och målade refuger. Korsningen saknar infrastruktur för fotgängare från dagens hållplatser och in i området.



Figur 2. Befintlig korsning väg 200 och Flygplatsvägen.

I anslutning till områdets norra del finns idag en parallell väg, Innervägen som har två anslutningar med väg 200. Dessa båda anslutningar har båda besvärliga vinklar och dålig sikt.



Figur 3. Ungefärligt läge för anslutning i norr, väster

Väg 3011 är smal och saknar mittseparering. Det går ingen kollektivtrafik i stråket och det saknas infrastruktur för fotgängare och cyklister.



Figur 4. Ungefärligt läge för anslutning i norr, öster

2.2 Trafikmängder

I detta avsnitt presenteras trafikmängder för totaltrafik, lastbilstrafik och kollektivtrafikens turutbud.

2.2.1 Biltrafik

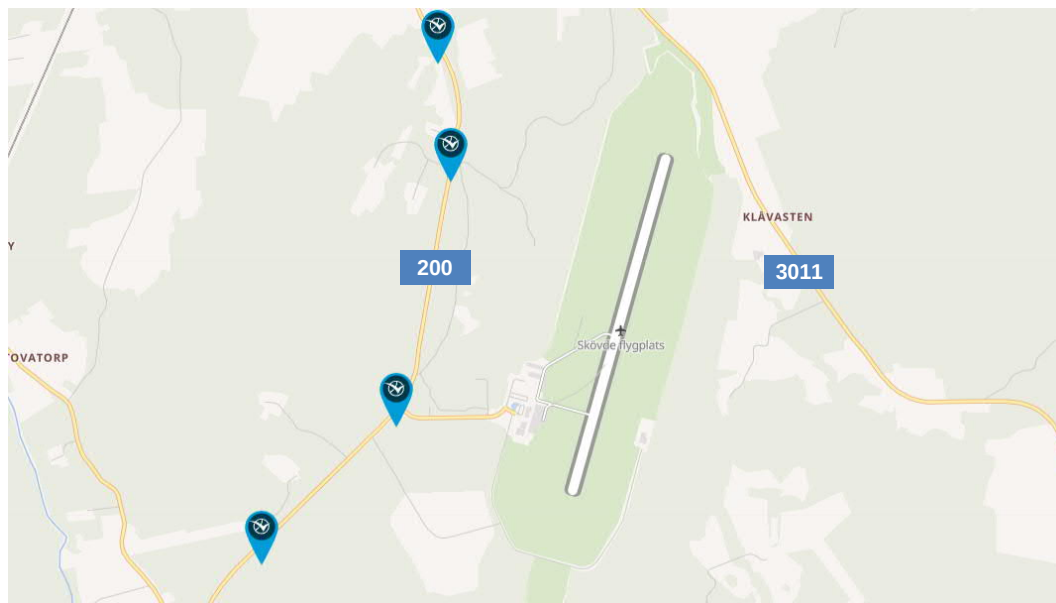
Trafikmängder för totaltrafik och lastbilstrafik har hämtats från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta på Internet.

Tabell 1 Nuvarande trafikmängder

Mätpunkt	Mätår	Total trafik	Varav lastbilar	Andel tung
Väg 200 ca 1 km norr Flygplatsvägen	2017	4550	320	7 %
Flygplatsvägen	2016	140	20	14 %
Väg 3011	2012	620	30	5 %

2.2.2 Kollektivtrafik

I Figur 5 visas hur kollektivtrafiken trafikerar i området. Väg 200 i anslutning till planområdet trafikeras av linje 505.

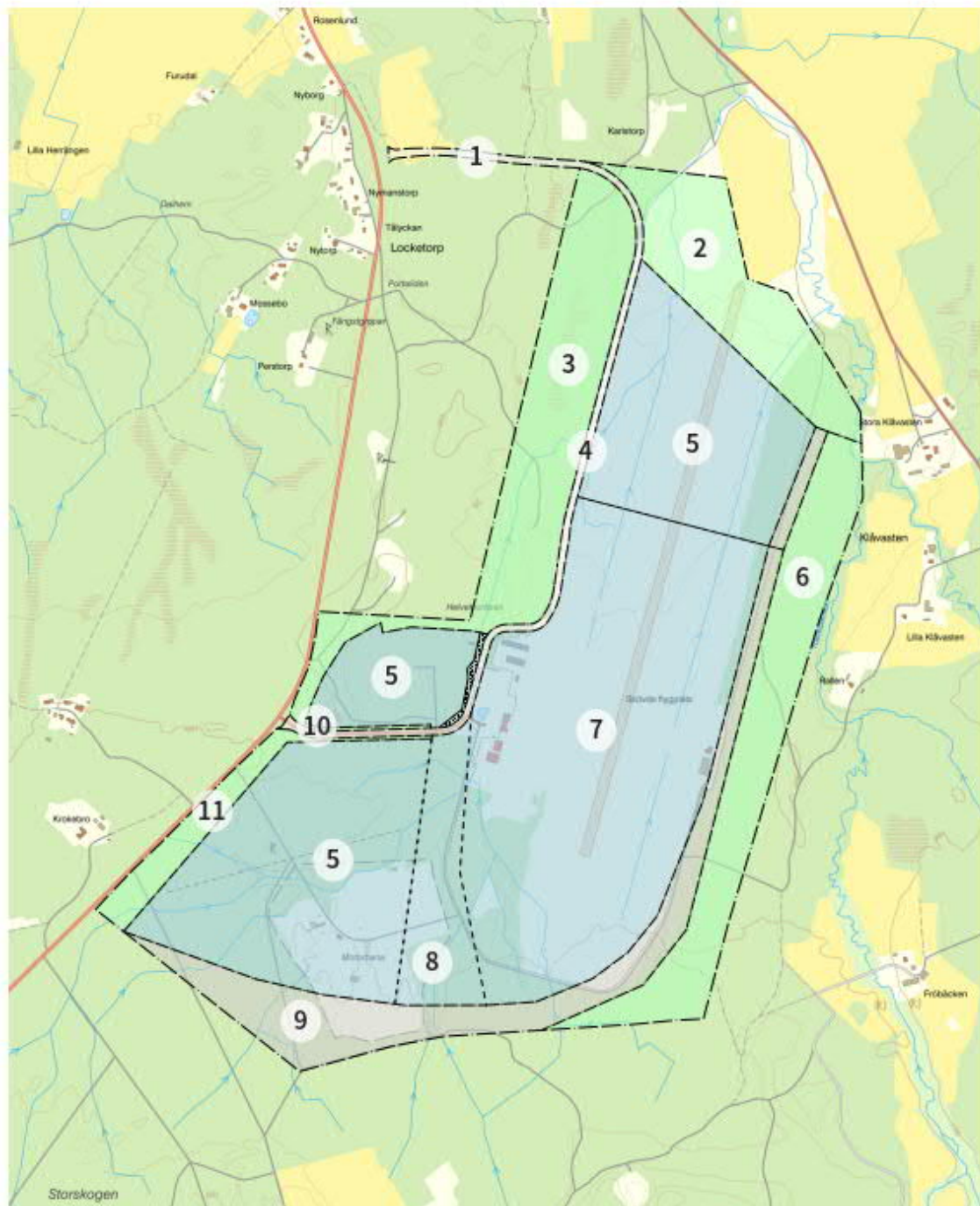


Figur 5. Trafikering kollektivtrafik

Buss 505 kör mellan Skövde och Töreboda med avgång en gång per timme och riktning under dagtid på vardagar mellan ca kl 05 och 18, övriga tider enstaka turer.

3 Detaljplanens omfattning

Detaljplanen innehåller ytor för industrifastigheter och tillhörande infrastruktur.

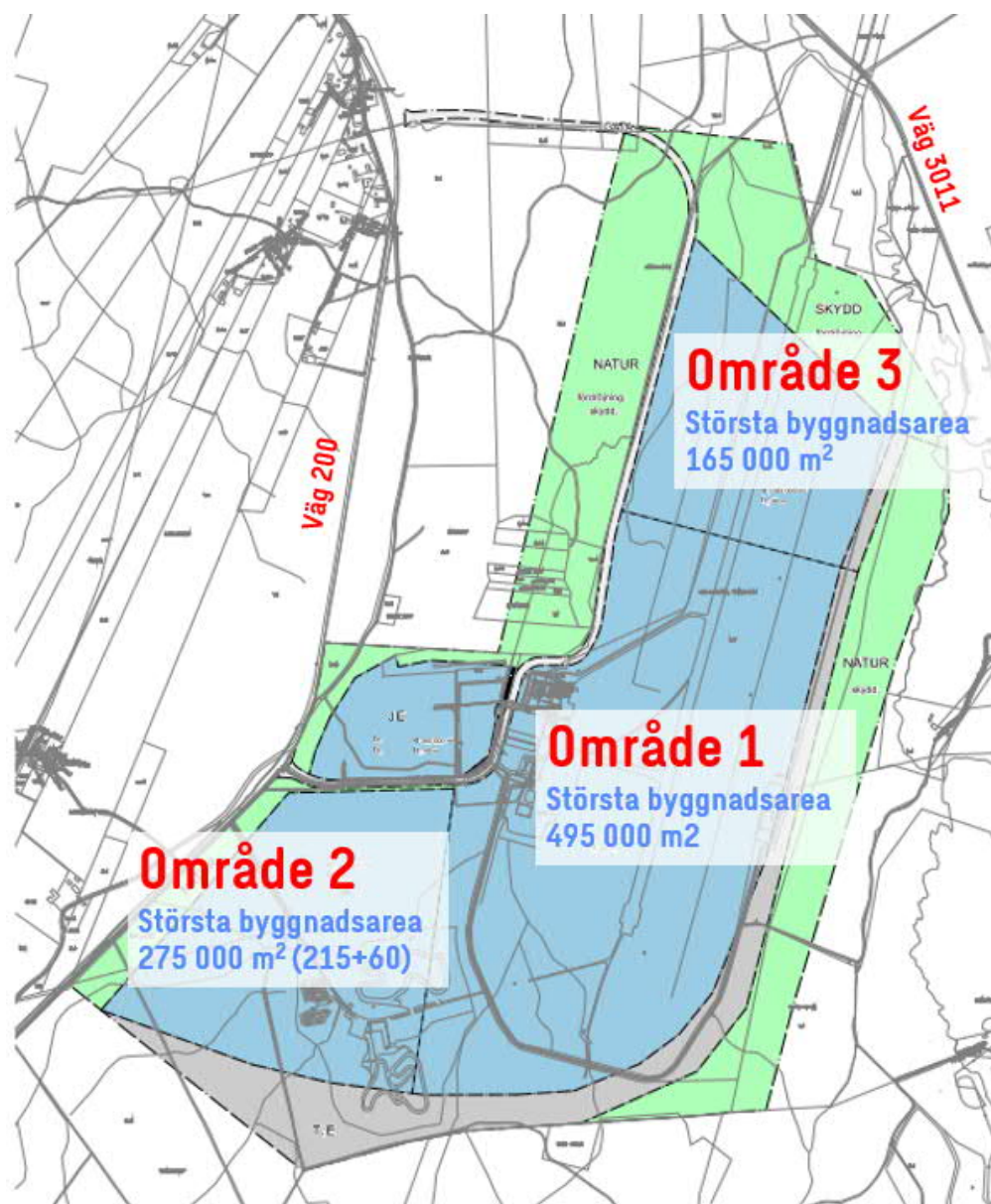


Figur 6 Illustration, i samrådsförslaget, över planområdet

1. Yta för möjlig anslutning till väg 200.
2. Yta för hantering av dagvatten och skyfall. Fördröjningsmagasin för dagvatten är _____ anpassad efter dagvatten och skyfallsutredningens beräknade volymer. Ytan är även till som riskhanteringsavstånd till industriverksamheten.
3. Yta för naturmark som är till för riskhanteringsavstånd till industriverksamheten samt för hantering av dagvatten och skyfall. Fördröjningsmagasin för dagvatten är anpassad efter dagvatten och skyfallsutredningens beräknade volymer.
4. Yta möjlig för gata genom planområdet. Här finns även möjlighet att anlägga gång- och cykelväg samt hållplatslägen för kollektivtrafik.
5. Yta möjlig för industriverksamhet och tekniska anläggningar. 50 % av ytan får bebyggas. Byggnader tillåts ha en nockhöjd på maximalt 40 meter.
6. Yta för naturmark som är till för riskhanteringsavstånd till industriverksamheten.
7. Yta möjlig för industriverksamhet med inriktning mot Sevesoverksamhet samt tekniska anläggningar. 50 % av ytan får bebyggas. Byggnader tillåts ha en nockhöjd på maximalt 40 meter.
8. Yta möjlig för hantering av dagvatten- och skyfallsstråk inom kvartersmark. Ytan får bebyggas.
9. Yta möjlig för järnväg (industrispår) och tekniska anläggningar.
10. Befintlig anslutning till väg 200 (Flygplatsvägen).
11. Yta för riskhanteringsavstånd mot väg 200 i form av naturmark. Här kan även gång- och cykelväg anläggas.

Detaljplanen omfattar 3 delområden med planerad industriverksamhet. Det kan vara lite olika karaktär i de olika delarna. Områdena antas vara storskalig industri, logistik och småindustri mm med största tillåtna byggnadsareor enligt nedanstående figur. Där område 1 förväntas innehålla mer storskalig industri och logistik medan de övriga förväntas bli lite mer blandat.

Område 2 har ytor på norra och södra sidan om Flygplatsvägen som i den följande analysen är dom sammanslagna till område 2.



Figur 7. Detaljplanens delområden

4 Trafikanalys

I detta kapitel presenteras planområdets trafikstring samt hur trafiken fördelas på vägnätet.

4.1 Scenarier

Två scenerier har beräknats; ett bilsscenario där 90 % av personresorna sker med bil och ett kollektivtrafikscenario, där 70 % av personresorna sker med bil.

4.2 Trafikalstring

Vid beräkning av trafikstring i tidiga skeden i planeringsprocessen utgår man ofta från schablonvärden, så kallade alstringstal, för olika typer av verksamheter. Alstringstalet uttrycks då ofta som antal delresor som varje anställd ger upphov till. För att få en uppfattning om antal anställda, i de fall detta inte är känt, utgår man även här från schablontal. I detta fall antal anställda per 1 000 m² BTA.

Bruttoarea (BTA) per anställd

BTA per anställd varierar med innehållet i området.

I ett område med småindustri, andra mindre verksamhetslokaler och med ett visst inslag av mindre kontorslokaler bedöms att ytanspråket uppgår till cirka 100 m² BTA per anställd.

I ett område med småindustri, en del industriverksamhet med större ytanspråk per anställd och med ett visst inslag av lagerverksamhet bedöms att ytanspråket uppgår till cirka 250 m² BTA per anställd.

För renodlade kontorslokaler räknar man med cirka 25 m² BTA per anställd.

Område 1

I Område 1 räknar vi på ett innehåll med ytanspråk på 170 m² BTA per anställd.

Område 2

I Område 2 räknar vi på ett innehåll med ytanspråk på 100 m² BTA per anställd.

Område 3

I Område 3 räknar vi på ett innehåll med ytanspråk på 250 m² BTA per anställd.

Alstringstal

För verksamhetsområden med i huvudsak industrietableringar uppgår antal personresor per anställd till 2,5 – 3,0 delresor per vardagsdygn, vilket avser samtliga personresor som görs till och från planområdet. Det inkluderar då även besöksresor, hantverkare som åker

till och från området, anställda som exempelvis gör något ärende på lunchrasten med mera. I denna utredning har vi utgått från alstringstalet 2,7.

För att räkna om personresor med bil till antal bilar (personbilsförflyttningar) måste även hänsyn tas till den genomsnittliga belägningsgraden per bil. I denna utredning har vi räknat med belägningsgraden 1,2 personer per bil.

I scenario Bil har antagits en lastbilsandel på 10 %. Med samma antal lastbilstransporter i scenario Kollektivtrafik blir lastbilsandelen 13 %.

Resultat av alstringsberäkning, scenario Bil (per vardagsdygn)

Område	Personresor	Personbils-förflyttningar	Lastbils-förflyttningar	Lastbilsandel	Totalt (VADT)
1	6 750	5 063	690	12 %	5 743
2	7 425	5 569	759	12 %	6 328
3	1 782	1 337	182	12 %	1 519
Totalt	15 957	11 969	1 631	12 %	13 590

Som jämförelse har trafikstringen även beräknats med Trafikverkets trafikstring-verktyg, se Bilaga. Med detta beräkningsverktyg uppgick alstringen till cirka 29 000 fordon, VADT, sammantaget för de tre delområdena. Vår bedömning är dock att områdets karaktär inte kommer att ge upphov till så stor trafikstring.

Resultat av alstringsberäkning, scenario Kollektivtrafik (per vardagsdygn)

Område	Personresor	Personbils-förflyttningar	Lastbils-förflyttningar	Lastbilsandel	Totalt
1	6 750	3 938	695	15 %	4 633
2	7 425	4 331	764	15 %	5 095
3	1 782	1 040	183	15 %	1 223
Totalt	15 957	9 309	1 642	15 %	10 951

Om det kommer att byggas ett järnvägsspår för godstransporter minskar antalet lastbilstransporter. Uppskattningsvis motsvarar ett godståg i snitt 20-22 lastbilar¹.

Det är också rimligt att tro att det i snitt kan komma upp till två godståg per dygn givet att det blir ett uppställningsspår. Detta innebär att antalet lastbilsförflyttningar skulle minska från cirka 1 640 till 1 600 under ett vardagsdygn.

¹ <https://www.greencargo.com/sv/hallbar-logistik/klimatsmarta-transporter/>

4.3 Trafikfördelning

Utgående från inpendlingsstatistik till Skövde kommun från kringliggande kommuner bedöms att 80 % av de anställda inom planområdet kommer söderifrån på väg 200 och 20 % norrifrån.

Trafiken på väg 200 har räknats upp till år 2040, vilket används som indata till kapacitetsanalysen. Trafikuppräknings har gjorts med Trafikverkets gällande uppräkningsfaktorer² enligt nedanstående tabell.

Tabell 2 Trafikuppräkningsstal enligt "Väganalys – EVA"

			2017– 2040
Östra VVÄ		Personbil	1,22
Västra Götaland		Lastbil	1,48

Tabellen nedan visar antalet lastbilar, personbilar och totalt antal fordon per årsmedeldygn respektive vardagsmedeldygn uppräknat till år 2040. Trafikmätningen visar att under eftermiddagens maxtimme är 75 % av trafiken riktad norrut på väg 200.

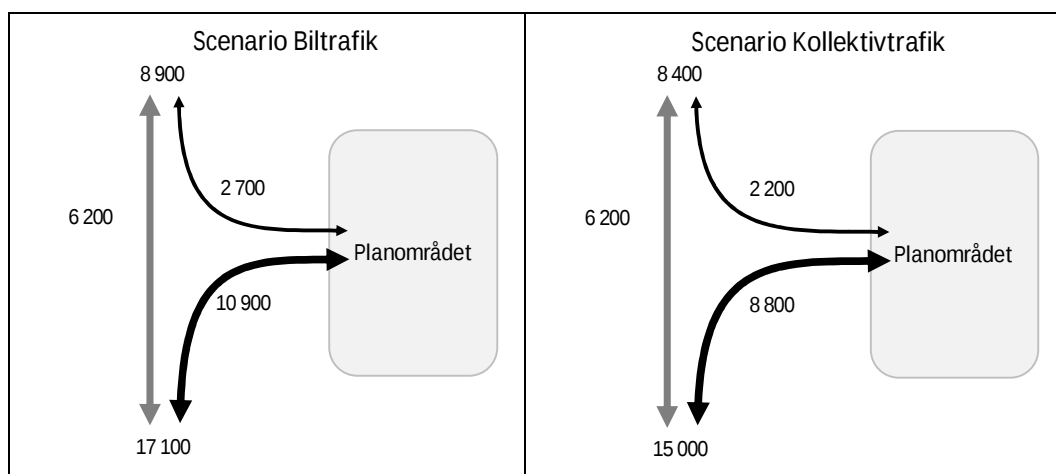
Tabell 3 Trafikflöden år 2040 på väg 200

		Andel Lb	Lb	Pb	Totalt	Andel maxtimme	Maxtim	Andel norrut	Antal norrut	Andel söderut	Antal söderut
Väg 200	ÅDT	8%	474	5161	5634	12%	676	75%	507	25%	127
Väg 200	VADT	9%	558	5640	6198	12%	744	75%	558	25%	139

Som indata till kapacitetsanalysen används vardagsdygnstrafik för år 2040.

² Trafikuppräkningsstal – Väganalys EVA och manuella beräkningar 2021-06-11

Utbyggnaden av planområdet innebär att trafiken på väg 200 kommer att öka både norr och söder om tillfartsvägarna till området. Med ovanstående antaganden beräknas trafiken på väg 200 år 2040 för scenario Bil respektive scenario Kollektivtrafik bli enligt nedanstående figur.



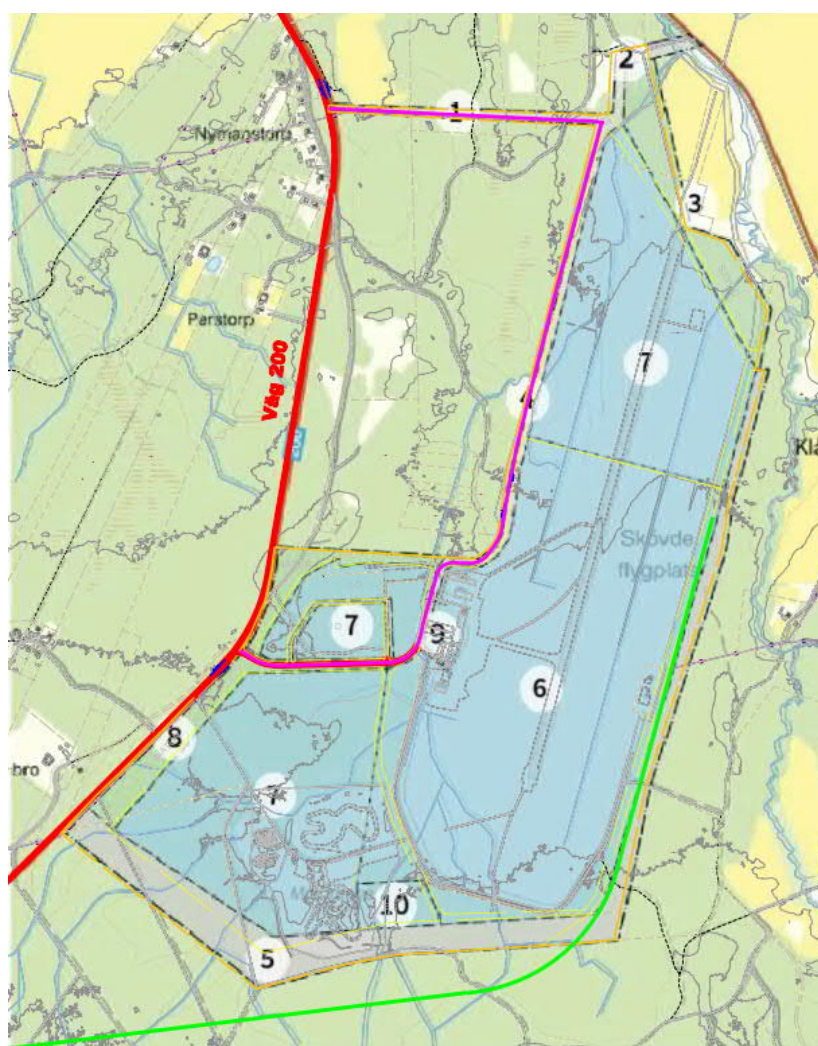
Figur 8. Beräknade trafikflöden till och från området år 2040, VADT.

Om även den genomgående trafiken på väg 200 skulle minska i samma utsträckning som trafiken till/från planområdet i scenario Kollektivtrafik skulle den kunna bli cirka 5 000 fordon/dygn.

5 Förslag

I detta kapitel redovisas tänkbara trafiklösningar för anslutningarna till väg 200 samt lokalvägar i området.

Utmed väg 200 föreslås en ny gång- och cykelväg från Skövde. Den utreds i ett annat projekt. Det utreds även en möjlighet med järnvägskoppling till området i ett annat projekt. Arbetet med dessa utredningar pågår ännu och inget resultat finns att redovisa nu men hänsyn har tagits i utformningen nedan.



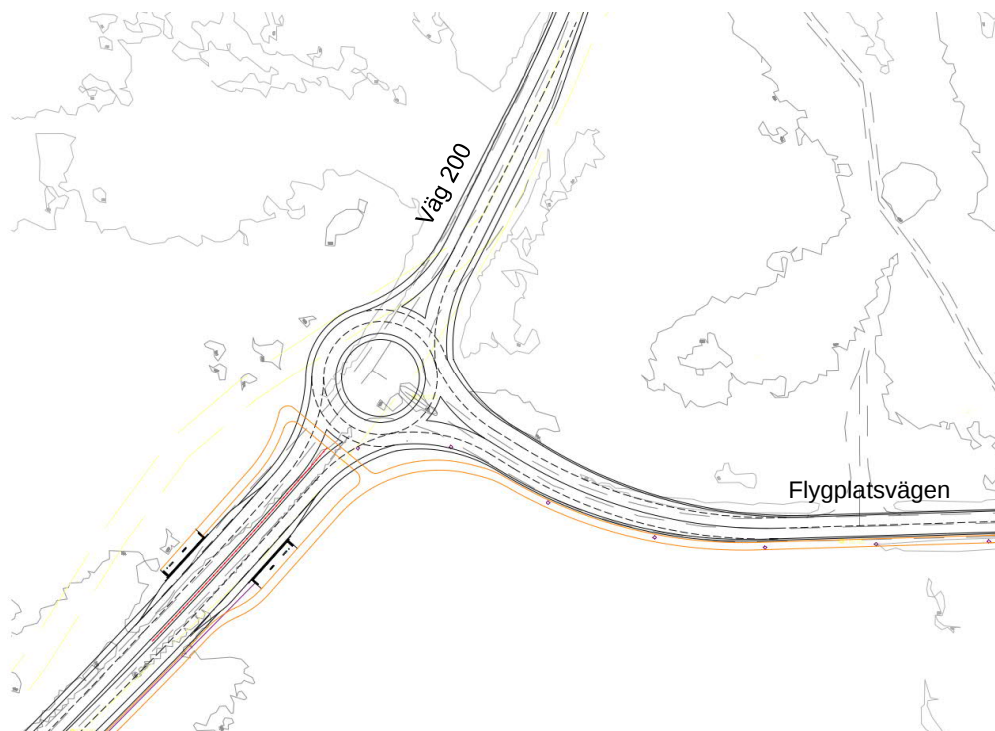
Röd = bef väg (väg 200)
Gul = plangräns
Grön = föreslagen järnväg
Rosa = föreslagen ny huvudväg i området

Figur 9. Översiktligt gatunät

Söder om Locketorp ligger Fjället utmed väg 200. I samband med detta arbete föreslås en flytt av väg 200 för att minska trafikpåverkan på Fjället. Arbetet med detta pågår ännu och inget resultat finns att redovisa nu.

5.1 Södra anslutningen

Den södra anslutningen föreslås bli en delvis tvåfältig cirkulationsplats med tre anslutande ben.



Figur 10. Södra anslutningen

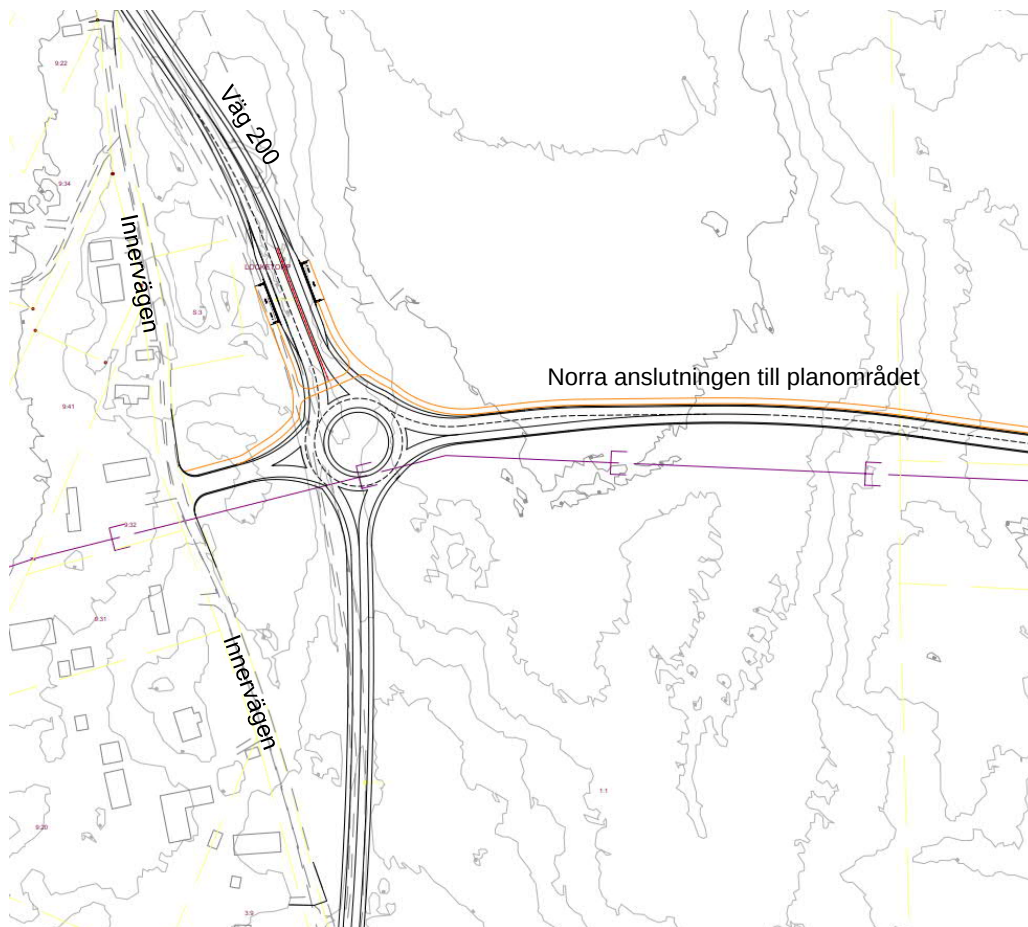
Förslaget innebär att hållplatser anläggs söder om korsningen. Detta för att möjliggöra att bussen kan köra antingen direkt vidare på väg 200 eller köra via den föreslagna huvudvägen genom området.

Förslaget ansluter till en planerad gång- och cykelbana på den östra sidan längs väg 200 söderut. Gångväg anläggs till hållplatsen och en mittrefug gör att fotgängare enbart korsar en körriktning i taget och i anslutning till cirkulationen.

5.2 Norra anslutningen

Den norra anslutningen kan göras antingen åt öster till väg 3011 eller åt väster till väg 200. I detta skede i utredningsarbetet förespråkas att anslutning till väg 200 väljs.

Korsningen med väg 200 föreslås bli en delvis tvåfältig cirkulationsplats med fyra anslutande ben. Innervägens båda befintliga korsningar med väg 200 stängs och istället ansluts Innervägen som det fjärde benet i den föreslagna cirkulationsplatsen.



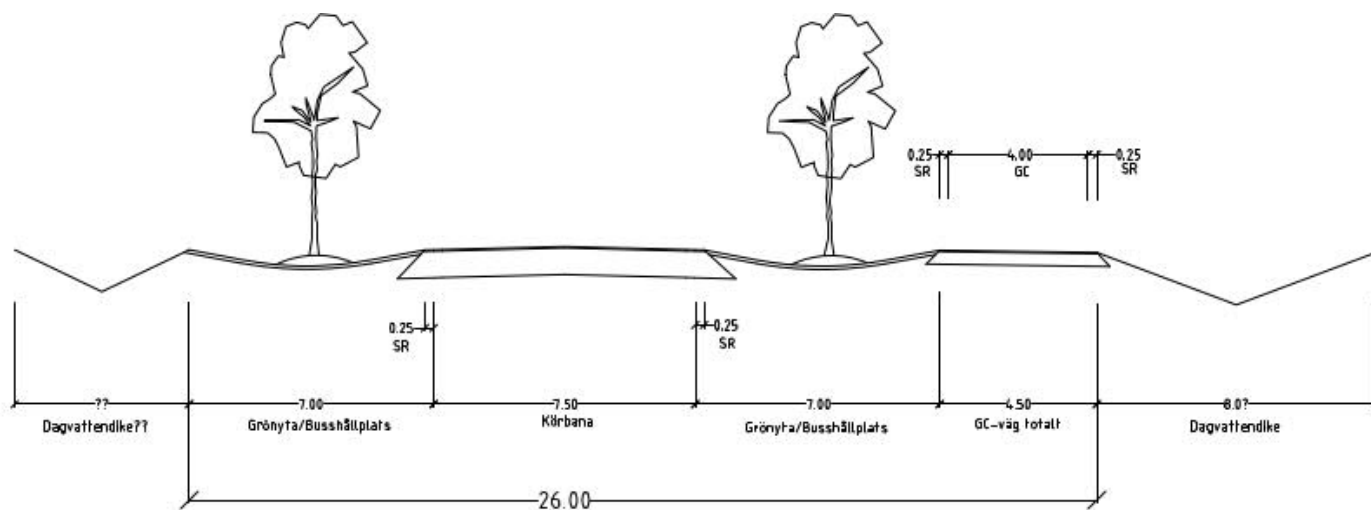
Figur 11. Norra anslutningen till väg 200

Förslaget innebär att hållplatser anläggs norr om korsningen. Detta för att möjliggöra att bussen kan köra antingen direkt vidare på väg 200 eller köra via den föreslagna huvudvägen genom området.

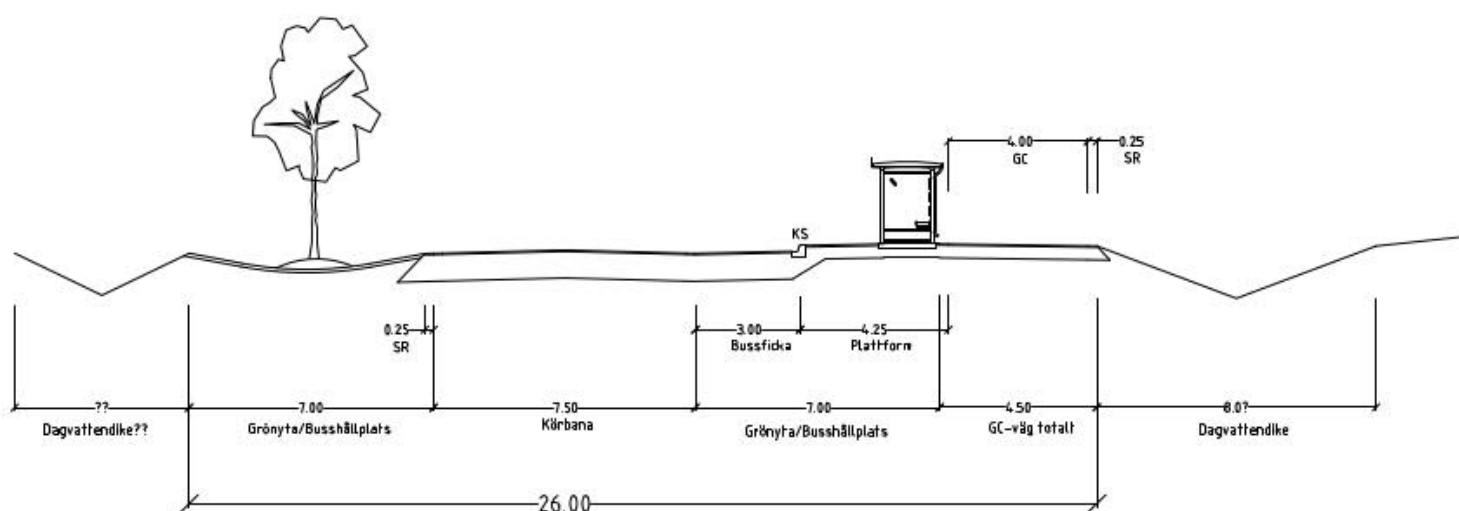
Gångväg anläggs till hållplatsen och en mittrefug gör att fotgängare enbart korsar en körriktning i taget och i anslutning till cirkulationen. En gång- och cykelbana föreslås utmed den nya huvudvägen in i området och hållplatserna ansluts till den. Även utmed den nya anslutningen till Innervägen anläggs en gångbana.

5.3 Huvudvägen genom planområdet

Genom områdets västra kant föreslås en nu huvudväg med en sektion enligt nedan.



FÖRSLAG TYPSEKTION



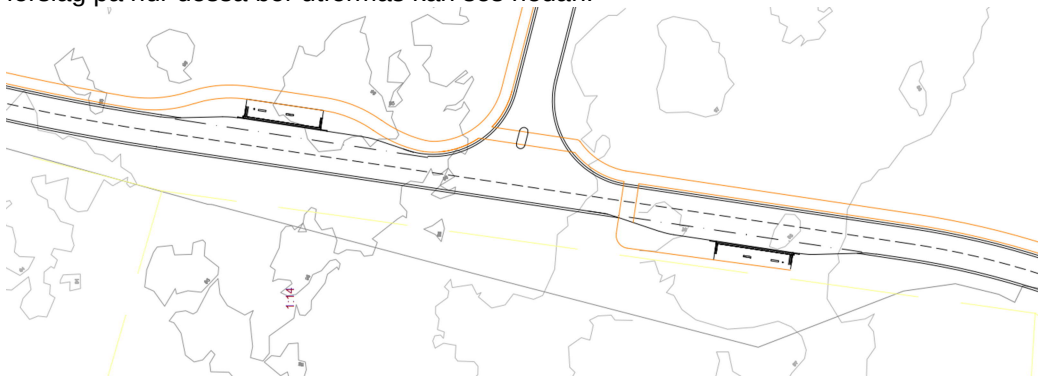
FÖRSLAG TYPSEKTION
MED BUSSHÅLLPLATS

Figur 12. Sektion, föreslagen huvudgata inom planområdet

Gång- och cykelbanan föreslås ligga på vägens östra sida för att på ett naturligt sätt ansluta till fastigheternas entréer och områdets lokalvägar.

I området kommer att finnas ett antal lokalvägar samt infarter till de olika fastigheterna. Dessa bör vara utformade för tunga transporter.

På ca två ställen bör hållplatser för en industribuss anläggas. Dessa ligger lämpligen i anslutning till lokalvägarnas korsningspunkter för att serva så många trafikanter som möjligt. Exakt placering får utredas i samarbete med de verksamheter som flyttar in, förslag på hur dessa bör utformas kan ses nedan.



Figur 13. Förslag till korsningspunkt med hållplats i området

Vänstersvängfält behövs för att klara kapaciteten in till de större parkeringsplatserna i området och ut från vissa parkeringsplatser kan dubbla körfält, ett höger och ett vänster krävas. Detta bör studeras i samband med planeringen av parkeringsytorna.

5.4 Eventuellt stickspår för framtida godståg

I Sverige är tillåten maxlängd för godståg är idag 630 meter men utredning pågår om att öka den till 750 meter. Godstågens längd varierar normalt mellan 300 och 560 meter.

Högsta tillåtna hastighet på godståg är 100 km/tim. För detta område kommer järnvägen att bli ett stickspår med väsentligt lägre hastigheter. Lämplig hastighet är beroende av längden på stickspåret och sista delen inne i området innebär ju att tåget skall stå still.

6 Kapacitetsanalys

Förklaring av begrepp

Planområdet föreslås ansluta till väg 200 i två cirkulationsplatser, en i den befintliga korsningen vid Flygplatsvägen och en i den nya korsningen vid den norra anslutningen.

Kapacitetsanalys har gjorts med programvaran Capcal version 4.7.0.0 för eftermiddagens maxtimme.

Som resultat från beräkningarna erhålls bland annat:

- Belastningsgrad
- Kölängd vid 90-percentilen

Belastningsgraden avser förhållandet mellan det verkliga trafikflödet och det teoretiska mättnadsflödet (kapacitetsgräns). Exempelvis innebär ett verkligt trafikflöde om 700 fordon/timma och ett mättnadsflöde om 1 000 fordon/timma att belastningsgraden uppgår till 0,7.

Kölängd vid 90-percentil. Under 90% av den analyserade timman, dvs 54 minuter, är antalet fordon i kö mindre än detta värde.

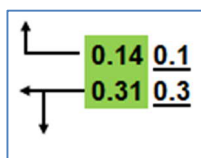
Trafikverket och Sveriges kommuner genom SKL har tagit fram riktvärden för att kunna förhålla sig till de resultat i form av belastningstal som erhålles från CAPCAL.

Enligt aktuell version av VGU³ bör korsningar av typ cirkulationsplats ha en belastningsgrad som inte överstiger 0,8.

³ Vägars och Gators Utformning, KRAV, Trafikverkets publikation 2022:001

6.1 Resultat av kapacitetsberäkningarna, scenario Bil

Teckenförklaring till nedanstående resultatfigurer



Siffror inom färgade fält visar belastningsgrad för respektive körfält. Färgmarkeringarna är enligt tabellen ovan. Understrukna siffror anger körlängd uttryckt som antal fordon under 90-percentilen.

Ny korsning, norra anslutningsvägen-väg 200

Beräkningsalternativ	Trafikmängder (fordon/timma)	Resultat från kapacitetsanalys
Scenario Bil 2040 års trafik		

Den föreslagna korsningsutformningen vid den norra anslutningen, alternativ 1, uppfyller kraven för önskvärd servicenivå. Väg 200 från söder får högst belastning med belastningsgrad 0,45.

Korsningen Flygplatsvägen-väg 200

Beräkningsalternativ	Trafikmängder (fordon/timma)	Resultat från kapacitetsanalys
Scenario Bil 2040 års trafik	Väg 200 270 4 Flygplatsvägen 33 1175 590 294 Väg 200	Väg 200 från norr 1.5 0.0 0.48 0.01 Flygplatsvägen 0.68 2.4 0.68 2.9 Väg 200 från söder 0.41 0.20 0.0 0.0

Den föreslagna korsningsutformningen vid den södra anslutningen uppfyller kraven för önskvärd servicenivå. Flygplatsvägen från väster från söder får högst belastning med belastningsgrad 0,68.

6.2 Konsekvenser

Analyserna visar att om korsningarna med väg 200 utformas som delvis tvåfältiga cirkulationsplatser bedöms kapaciteten var tillräcklig och uppfylla riktlinjerna för önskvärd standard.

Det finns också en möjlighet att göra en separat högersväng in i området (helt utan att komma in i cirkulationen) och ut från området i den södra anslutningen. Kapacitetsberäkningarna visar i dagsläget inget behov av detta.

Trafikökningen på väg 200 blir betydande och det har en påverkan på boende nära vägen, särskilt gäller detta för området Fjället där flera fastigheter ligger nära vägen och där trafiken beräknas öka till cirka 17 000 fordon/dygn (VADT) år 2040, jämfört med dagens cirka 5 000 fordon/dygn (VADT).

Mindre anslutningar och enskilda fastighetsutfarter kan få svårt att ta sig ut på väg 200 på grund av det ökade trafikflödet på väg 200. Även trafiksäkerheten vid dessa påverkas negativt och behov av vänstersvängfält kan uppkomma.

7 Avfärdade alternativ

7.1 Norra anslutningen, alternativ mot väg 3011

I ett skede i utredningen diskuterades möjligheten att planområdets norra anslutning skulle ske mot väg 3011 i stället för mot väg 200, se figur 9 punkt 2.

7.1.1 Trafik

Tabellen nedan visar antalet lastbilar, personbilar och totalt antal fordon per årsmedeldygn respektive vardagsmedeldygn uppräknat till år 2040. Trafikmätningen visar att under eftermiddagens maxtimme är 75 % av trafiken riktad norrut på väg 3011.

Tabell 4 Trafikflöden uppräknat till år 2040 på väg 3011

		Andel Lb	Lb	Pb	Totalt	Andel maxtimme	Maxtim	Andel norrut	Antal norrut	Andel söderut	Antal söderut
Väg 3011	ÅDT	6%	48	752	800	10%	76	63%	48	37%	18
Väg 3011	VADT	6%	53	827	880	11%	97	63%	61	37%	23

Som indata till kapacitetsanalysen används vardagsdygnstrafik för år 2040.

Korsningen öster ut föreslås bli en väjningsplikts reglerad korsning med vänster svängfält på väg 3011 och två körfält, ett höger och ett vänster på den nya anslutande vägen.



Figur 14 Norra anslutningen till väg 3011

På väg 3011 finns inga hållplatser och standarden för gång- och cykeltrafik är låg så i detta alternativ föreslås gång- och cykelbanan avslutas i samband med den nordligaste lokalgatan eller infarten.

Väg 3011 är idag smal, mindre än 6 meter bred, vilket innebär att korsningen, om den utformas med vänstersvängfält breddar upp vägen avsevärt. Väg 3011 bör ses över i hela sträckningen Ulväng (väg 200) ner till anslutningen till väg 49 om den östra anslutningen väljs.

Den föreslagna (och bortvalda) korsningen bedöms inte få några kapacitetsproblem.

7.2 Alternativ nordlig anslutning till Locketorp

En ny anslutning till planområdet norr har föreslagits norr om den befintliga Flygplatsvägen, mitt emellan Innervägens två anslutningar till väg 200. Den nya anslutningen till väg 200 innebär att dessa två befintliga anslutningar kan stängas. Istället ansluts dessa till den föreslagna cirkulationen, vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Ett alternativ till den föreslagna anslutningen som nämns ovan är att ansluta områdets norra del till befintlig korsning mellan vägarna 200/2936/3011. Denna korsning ligger cirka 1 km norr om föreslagen ny anslutning och är en fyrvägs-korsning med stopplikt.

En anslutning av planområdet i korsningen 200/2936/3011 kan ske på minst två sätt; en stor fembent cirkulation alternativt att den nya vägen ansluts i befintlig korsning och att väg 3011 blir sekundär.

Att ansluta planområdets norra del i befintlig korsning bedöms som mindre lämpligt bland annat för att:

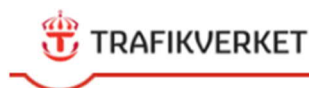
- Ny vägutbyggnad i jordbruksmark och naturmark.
- Jordbruksmarken nära korsningen blir uppdelad vilket försvårar ett rationellt brukande av marken.
- Parallella vägdragningar som inte föranleds av ökat kapacitetsbehov.
- Högre byggkostnad och framtida större drift och underhållskostnader.
- Kollektivtrafikförsörjning av planområdet blir mindre rationell.

Väg 200 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor samt för kollektivtrafik och godstransporter. Den är även utpekad som rekommenderad väg för transport av farligt gods. De två föreslagna cirkulationerna kommer att påverka framkomligheten för genomfartstrafiken på väg 200 genom viss ökad restid, däremot ökar trafiksäkerheten för såväl genomgående som anslutande trafik.

Restidsförlusten för den genomgående trafiken vid cirkulationsplatserna kan minskas genom att anlägga separata genomgående körfält och att anpassa geometrin.

Sammantaget bedöms detta alternativ mindre lämpligt då markintrång och kostnad bedöms vara allt för stora i förhållande till den eventuella nyttan.

Bilaga



[Till Trafikverket.se](#)

Trafikalstringsverktyg - Locketorp

[Användarhandledning](#) (pdf)

☒ Visa resultat ☒ Visa indata

Allmänt om projektet

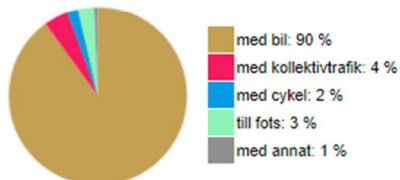
Projektet	
Projektnamn	Locketorp
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2022-01-17 13:30
Verktöget	
Version	1.0

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 40 003 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



Osäkerhet

Andelen av resorna som är baserade på trafikstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	36 002	1 778	783	1 190	251	40 003

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Större industri	36 002	1 778	783	1 190	251	40 003
Totalt	36 002	1 778	783	1 190	251	40 003

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl. nyttotrafik: 36 002 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 26 504 bilar ($\frac{36\,002}{1,36}$),

vilket motsvarar ungefär 29 449 $\frac{26\,504}{0,9}$ ÅVDT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor

22(22)

PM TRAFIK
2022-04-12