

DECEMBER 2024
SKÖVDE KOMMUN

KOMPLETTERING TILL FÖRDJUPAD TRAFIKUTREDNING FÖR SKÖVDE SCIENCE CITY

PM



DECEMBER 2024
SKÖVDE KOMMUN

KOMPLETTERING TILL FÖRDJUPAD TRAFIKUTREDNING FÖR SKÖVDE SCIENCE CITY

PM

PROJEKTNR.

A243495

DOKUMENTNR.

A243495-60-10-01-RAP-004

VERSION

1.0

UTGIVNINGSDATUM

2024-12-18

BESKRIVNING

Slutligt PM

UTARBETAD

Erik Frid

GRANSKAD

Erik Frid

GODKÄND

Erik Frid

INNEHÅLL

1	Inledning	7
1.1	Bakgrund	7
1.2	Syfte och mål	8
1.3	Omfattning och avgränsning	8
2	Trafikflöden	10
3	Kapacitetsanalyser	12
4	Slutsatser	14

1 Inledning

COWI AB har fått i uppdrag av Skövde kommun att ta fram en komplettering till den tidigare framtagna trafiktekniska bedömningen som redovisas i *Fördjupad trafikutredning för Skövde Science City* (COWI, 2024-12-18)¹, som underlag för beslut om inriktning för Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken som del i utvecklingsområde Mariesjö.

I detta kapitel beskrivs bakgrund, syfte och omfattning för den trafiktekniska bedömningen och detta PM.

1.1 Bakgrund

Kompletteringen avser en fördjupning av den tidigare trafikutredningens inriktning 4: "Kaplansgatans förlängning slopas genom Bangårdsparken". Bakgrunden till kompletteringen är kommunens behov av ett mer detaljerat underlag kring effekterna och konsekvenserna avseende trafikflödena och kapaciteten inom utvecklingsområdet Mariesjö för att kunna bedöma om dessa blir acceptabla som följd av att Kaplansgatans förlängning slopas genom Bangårdsparken. Motivet till att gå vidare med att slopa Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken framför andra av de studerade inriktningarna är möjligheten att tillskapa en tillräckligt stor stadsdelspark inom utvecklingsområdet.

Som underlag till denna komplettering har kommunen tagit beslut om att huvudgatans/Bangårdsgatans korsningar med Hasslumsvägen kommer att utformas som cirkulationsplatser i enlighet med variant 1b, se Figur 38 i *Fördjupad trafikutredning för Skövde Science City*, med huvudgatan/Bangårdsgatan/Södra Metallvägen som genomgående gata/väg.

Därtill har kommunen beslutat att inte gå vidare med inriktningen med Hasslumsvägen som huvudgata, se avsnitt 3.6 i *Fördjupad trafikutredning för Skövde Science City*. Motivet till att inte gå vidare med inriktningen är resultatet av kapacitetsberäkningar i korsningen Mariestadsvägen-Hasslumsvägen som

¹ Rapporten har bytt titel. Tidigare titel var *Trafikteknisk bedömningen för Kaplansgatans förlängning*, daterad 2024-04-11.

visar att korsningen, oavsett befintlig utformning eller eventuell trafiksinal, är känslig för trafikökningar. Kommunen planerar även för att begränsa biltrafikens framkomlighet i porten under Västra stambanan till ett körfält för båda riktningarna och till förmån för att bredda gång- och cykelbanan längs vägens södra sida. Detaljer kring kapacitetsberäkningarna i korsningen Mariestadsvägen-Hasslumsvägen redovisas i *Kapacitetsanalys för åtgärder längs Hasslumsvägen i port under Västra Stambanan* (COWI, 2024-12-18).

1.2 Syfte och mål

Denna komplettering till den trafiktekniska bedömningen syftar till att beskriva samt utreda effekterna och konsekvenserna för trafikflödena och kapaciteten i korsningarna för inriktning 4: "Kaplansgatans förlängning slopas genom Bangårdsparken".

Målet med kompletteringen är att analysera, identifiera och utvärdera den aktuella inriktningen för Kaplansgatans förlängning som underlag till eventuella val och bortval.

1.3 Omfattning och avgränsning

Denna komplettering till den trafiktekniska bedömningen omfattar enbart inriktning 4: "Kaplansgatans förlängning slopas genom Bangårdsparken" samt aspekterna trafikflöden, korsningsutformning och kapacitet med fokus på biltrafiken. Strukturen för inriktningen redovisas i Figur 1.



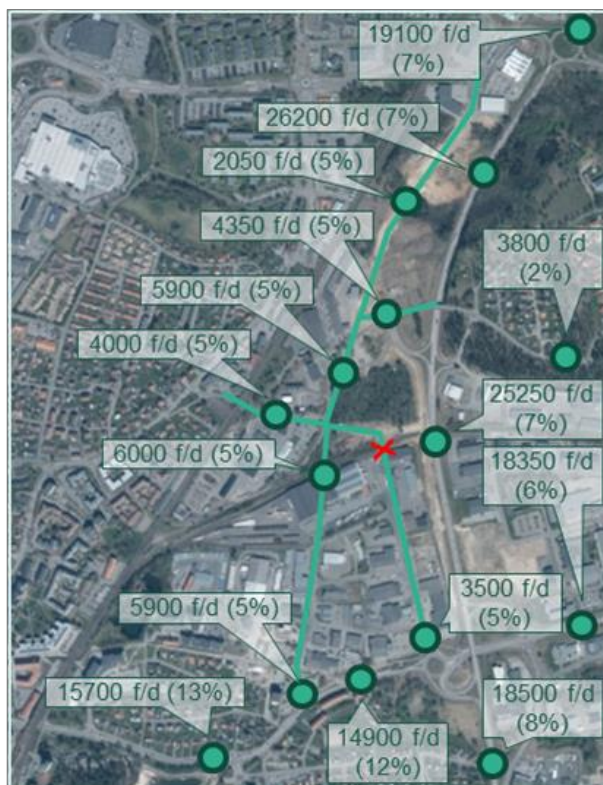
Figur 1. Struktur för inriktning 4: "Kaplansgatans förlängning slopas genom Bangårdsparken".
Mörkblå = Huvudgata, Orange = Matargata, Gul = Lokalgata och Grön = Parkgata.

2 Trafikflöden

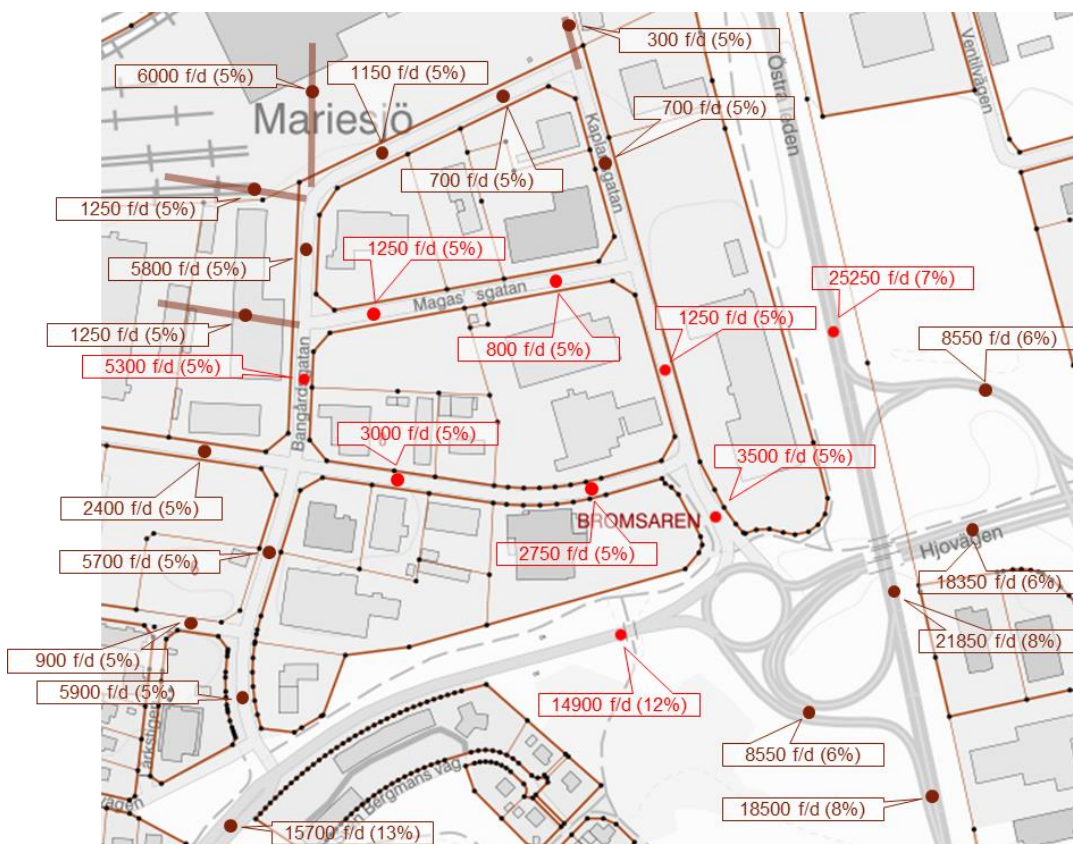
Med samma utgångspunkter som för framtagna uppdatering av trafikstring och trafikflöden enligt avsnitt 2.3 i *Fördjupad trafikutredning för Skövde Science City* har en omfördelning av trafiken i gatusystemet genomförts utifrån att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas. Resultatet är en trafikprognos för utbyggnadsalternativet vilken omfattar trafikflöden inom utredningsområdet för år 2040 och redovisas i Figur 2. En inzoomning av trafikflödena för den södra delen av utredningsområdet redovisas i Figur 3.

Utifrån figurerna framgår att slopandet av Kaplansgatans förlängning medför ökade trafikflöden längs huvudgatan/Bangårdsgatan. Trafikflödet längs huvudgatan/Bangårdsgatan beräknas på så sätt uppgå till 6 000 fordon/dygn söder om Hasslumsvägen, vilket är cirka 1 800 fordon/dygn fler än motsvarande med Kaplansgatans förlängning. I södra delen av utredningsområdet beräknas trafikflödet fortsatt uppgå till 9-10 000 fordon/dygn men med en ökad andel trafik längs nya huvudgatan/Bangårdsgatan i förhållande till Kaplansgatan. Fördelningen innebär att cirka 63 % av trafikflödet trafikerar via huvudgatan/Bangårdsgatan och att cirka 37 % trafikerar via Kaplansgatan. Visst ökat trafikflöde erhålls också längs lokalgatorna mellan huvudgatan/Bangårdsgatan och Kaplansgatan Östra. Bakgrunden är att huvudgatan/Bangårdsgatan, för fallet utan Kaplansgatans förlängning, utgör enda kopplingen norrut till och från utredningsområdet och att trafiken behöver trafikera via lokalgatorna i stället för Kaplansgatan Östra.

Norr om Hasslumsvägen har slopandet av Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken ingen påverkan på trafikflödena inom utredningsområdet.



Figur 2. Trafikflöden för utbyggnadsalternativet, år 2040, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.



Figur 3. Inzoomning av trafikflödena, år 2040, för den södra delen av utredningsområdet, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.

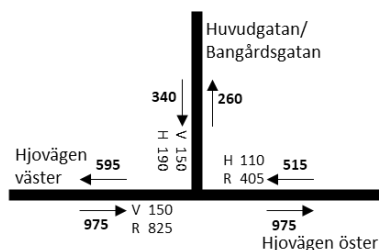
3 Kapacitetsanalyser

Med hänsyn till omfördelningen av trafikflödena inom den södra delen av utredningsområdet har även kapacitetsanalyserna enligt avsnitt 4.1-4.3 i *Fördjupad trafikutredning för Skövde Science City* genomförts för den nya trafikprognosen. Kapacitetsanalyserna har genomförts och bedömts på samma sätt som tidigare analyser. I Figur 4, Figur 6 och Figur 8 redovisas studerade trafikflöden baserat på den nya trafikprognosen.

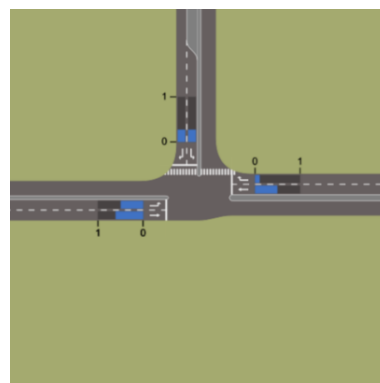
I korsningen Hjovägen-Huvudgatan/Bangårdsgatan beräknas högsta belastningsgraden för utbyggnadsalternativet år 2040 uppgå till 0,61 för körfältet för trafik rakt fram i tillfarten från Hjovägen väster, se Figur 5. Nästa nivå på belastningsgraden uppgår till 0,50 för körfältet för trafik rakt fram i tillfarten från Hjovägen öster och körfältet för vänstersvängande i tillfarten från Hjovägen väster. Omfördelningen av trafikflödena med hänsyn till slopandet av Kaplansgatans förlängning har liten påverkan kapaciteten i korsningen. Något högre belastningsgrad erhålls dock i konflikten mellan vänstersvängande från väster mot utredningsområdet och trafik rakt fram västerut längs Hjovägen. Korsningen beräknas dock fortsatt ha god kapacitet även beaktat omfördelningen av trafik till och från utvecklingsområdet.

I korsningen Hjovägen-Kaplansgatan Östra beräknas högsta belastningsgraden för utbyggnadsalternativet år 2040 uppgå till 0,70 i tillfarten från Hjovägen väster, se Figur 7. Nästa nivå på belastningsgraden uppgår till 0,47 för körfältet för trafik rakt fram och högersvängande i tillfarten från Hjovägen öster. Omfördelningen av trafikflödena med hänsyn till slopandet av Kaplansgatans förlängning har liten till ingen påverkan på kapaciteten i korsningen. Korsningen beräknas fortsatt ha god kapacitet även beaktat omfördelningen av trafik till och från utvecklingsområdet.

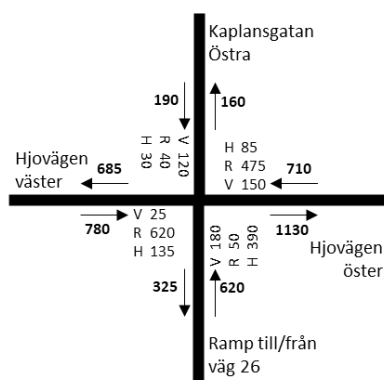
I korsningen huvudgatan/Bangårdsgatan-Kaplansgatan Västra beräknas högsta belastningsgraden för utbyggnadsalternativet år 2040 uppgå till 0,23 i tillfarten från Kaplansgatan öster, se Figur 9. Nästa nivå på belastningsgraden uppgår till 0,19 för tillfarten från norr längs huvudgatan/Bangårdsgatan respektive i tillfarten från Kaplansgatan väster. Omfördelningen av trafikflödena med hänsyn till slopandet av Kaplansgatans förlängning har liten påverkan på kapaciteten i korsningen. Något högre belastningsgrad erhålls dock i de tillfarter som berörs mest av ökade trafikflöden som följd av omfördelningen. Korsningen beräknas fortsatt ha god kapacitet även beaktat omfördelningen av trafik till och från utvecklingsområdet.



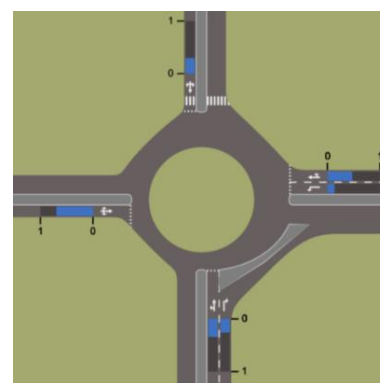
Figur 4. Trafikflöden i korsningen Hjovägen-Huvudgatan/Bangårdsgatan för utbyggnadsalternativet år 2040, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.



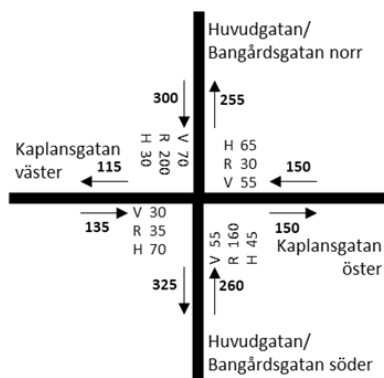
Figur 5. Beräknade belastningsgrader i korsningen Hjovägen-Huvudgatan/Bangårdsgatan för utbyggnadsalternativet år 2040, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.



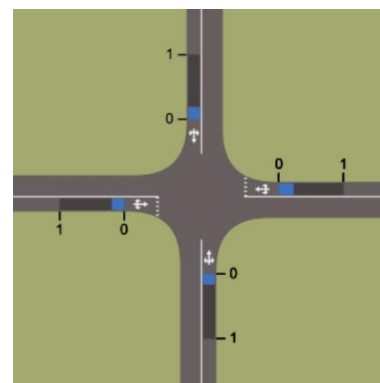
Figur 6. Trafikflöden i korsningen Hjovägen-Kaplansgatan Östra för utbyggnadsalternativet år 2040, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.



Figur 7. Beräknade belastningsgrader i korsningen Hjovägen-Kaplansgatan Östra för utbyggnadsalternativet år 2040, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.



Figur 8. Trafikflöden i korsningen Huvudgatan/Bangårdsgatan-Kaplansgatan Västra för utbyggnadsalternativet år 2040, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.



Figur 9. Beräknade belastningsgrader i korsningen Huvudgatan/Bangårdsgatan-Kaplansgatan Västra för utbyggnadsalternativet år 2040, beaktat att Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken slopas.

4 Slutsatser

Sammantaget innebär inriktning 4: "Kaplansgatans förlängning slopas genom Bangårdsparken" högre trafikflöden längs huvudgatan/Bangårdsgatan och lägre trafikflöden längs Kaplansgatan Östra. Omfördelningen uppgår till storleksordningen 1 800 fordon/dygn längs huvudgatan/Bangårdsgatan genom planerad stadsdelspark. I södra delen av utredningsområdet, närmast Hjovägen, omfördelas en lägre andel trafik, motsvarande cirka 650 fordon/dygn från Kaplansgatan Östra till huvudgatan/Bangårdsgatan. Visst ökat trafikflöde erhålls längs lokalgatorna mellan huvudgatan/Bangårdsgatan och Kaplansgatan Östra.

Genomförda kapacitetsberäkningar visar att omfördelningen av trafikflödena har liten påverkan på kapaciteten i korsningarna längs Hjovägen respektive huvudgatan/Bangårdsgatan.

Resultaten för inriktning 4: "Kaplansgatans förlängning slopas genom Bangårdsparken" stärker därmed tidigare rekommendation "att Kaplansgatans förlängning klassas ned till lokalgata" samt "att passagen genom parken så långt det är möjligt utformas och anpassas till parken (genom att inspireras av utformningen för parkgata)". Bakgrunden är att effekterna och konsekvenserna av att slopa förlängningen genom Bangårdsparken inte har påtagliga effekter eller konsekvenser för trafikflödena eller framkomligheten eller kapaciteten längs Hjovägen eller i trafikplats Mariesjö.

Genom att slopa Kaplansgatans förlängning genom Bangårdsparken förbättras trafiksituationen för oskyddade trafikanter längs den planerade gång- och cykelvägen längs Kaplansgatan och framför allt delen genom parken. Förbättringen utgörs av en lugnare trafiksituation samt mer utrymme och därigenom högre prioritering och tillgänglighet genom parken där biltrafiken slopas, men även längs övriga delar som följd av ett lägre trafikflöde längs gatan. Borttagande av biltrafiken respektive det lägre trafikflödet innebär också ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna längs den planerade gång- och cykelvägen.