

Trafikutredning Vist

2025-04-10



Bouvier Advisory

Trafikutredning Vist

2025-04-10 Slutversion

KUND

Ulricehamns kommun

KONSULT

Bouvier Sverige AB

Org nr: 559414-8339

www.bouvier.se

Uppdraget har genomförts under vintern 2025 av en konsultgrupp bestående av Joel Roos och Joakim Janmyr, och granskats av Viktor Ivansson.

Kontaktperson: Joel Roos, joel.roos@bouvier.se

Viktor Ivansson, viktor.ivansson@swecsa.se

Sammanfattning

Ulricehamns kommun planerar att utveckla området kring skidbacken med fler övernattningsmöjligheter, utökad service, restaurang, sittlift, stugby samt en ny verksamhet vid Bjättnundavägen. För att undersöka hur detta påverkar trafiksystemet har en trafikutredning genomförts på uppdrag av kommunen via SWECSA.

Utredningen visar att det finns god tillgänglighet för biltrafik, och att det befintliga vägnätet har kapacitet att hantera den beräknade trafikökningen. Kapacitetsanalyser visar att belastningen i korsningarna är låg även under tider med hög trafik.

Tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms vara mer begränsade. Det föreslås därför vissa åtgärder, exempelvis förbättrad vägstandard, tydligare skyltning och bättre koppling till kollektivtrafik.

Slutsatsen är att den planerade utvecklingen ryms inom dagens infrastruktur, men att kompletterande insatser rekommenderas för att förbättra tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Innehåll

1	Inledning och bakgrund.....	1
1.1	Syfte.....	2
2	Nulägesbeskrivning.....	3
2.1	Område och bebyggelse.....	3
2.2	Biltrafik och parkering.....	3
2.3	Gång och cykeltrafik.....	4
2.4	Kollektivtrafik.....	5
2.5	Besöksstatistik.....	6
3	Trafik.....	7
3.1	Dagens trafikflöden.....	7
3.2	Trafikalstring.....	7
3.3	Trafikutveckling.....	8
3.4	Framtida trafikflöden.....	8
4	Kapacitetsanalys.....	10
4.1	Antaganden svängandelar.....	11
4.2	Resultat.....	11
5	Rekommendationer.....	13
6	Slutsats.....	14
7	Bilagor.....	15
7.1	Bilaga A.....	15
7.2	Bilaga B.....	16

1 Inledning och bakgrund

Detaljplanen Vist 10:11 med flera "Skidbacken" innefattar en utveckling av Ulricehamns skidbacke, där exploatören har framfört flera önskemål för området. Planerna inkluderar fler övernattningsmöjligheter, utökad uthyrning och handel, en större restaurang, en ny sittlift samt en mindre stugby. För att säkerställa att infrastrukturen och trafiksystemet kan hantera de förändringar som detta medför, behövs en trafikutredning som analyserar nuvarande och framtida trafikflöden samt påverkan på det omgivande trafiknätet.



Figur 1. Illustrationsplan Ulricehamns skidbacke.

Skidbacken i Ulricehamn är idag en populär destination med cirka 100 000 besökare per år under de tio månader verksamheten är öppen. Under vintertid når besöksantalet en maxnivå på 2000 personer per dag, vilket även förväntas vara den framtida maxkapaciteten på grund av begränsningar i backens storlek och fallhöjd. Sommartid planeras dock en ökning av besökarantalet till cirka 500–600 personer per dag, i linje med liknande anläggningar.

Utvecklingen av området inkluderar:

- Cirka 20 stugor
- 30–40 hotellrum/övernattningslägenheter
- 20 ställplatser för husbilar
- 15 000 kvm för parkering

Dessutom finns en potentiell etablering av en tillverkningsverksamhet vid korsningen vid Bjättlundavägen med:

- 2200 kvm för verksamhet, lager och kontor.

För att säkerställa att den framtida trafikbelastningen kan hanteras på ett effektivt sätt, kommer denna utredning att analysera trafikflödet och ge rekommendationer kring eventuella åtgärder som kan krävas för att minimera negativa konsekvenser för området och dess omgivning.

1.1 Syfte

Syftet med denna trafikutredning är att kartlägga trafikflödet till och från området samt bedöma hur de planerade förändringar och ett ökat sommarbesökarantal påverkar trafikflödet. Utredningen ska också analysera konsekvenserna för det omgivande trafiknätet och identifiera eventuella kapacitetsbegränsningar. Vidare syftar utredningen till att, vid behov, föreslå åtgärder för att säkerställa en fungerande trafiklösning som stödjer den planerade utvecklingen.

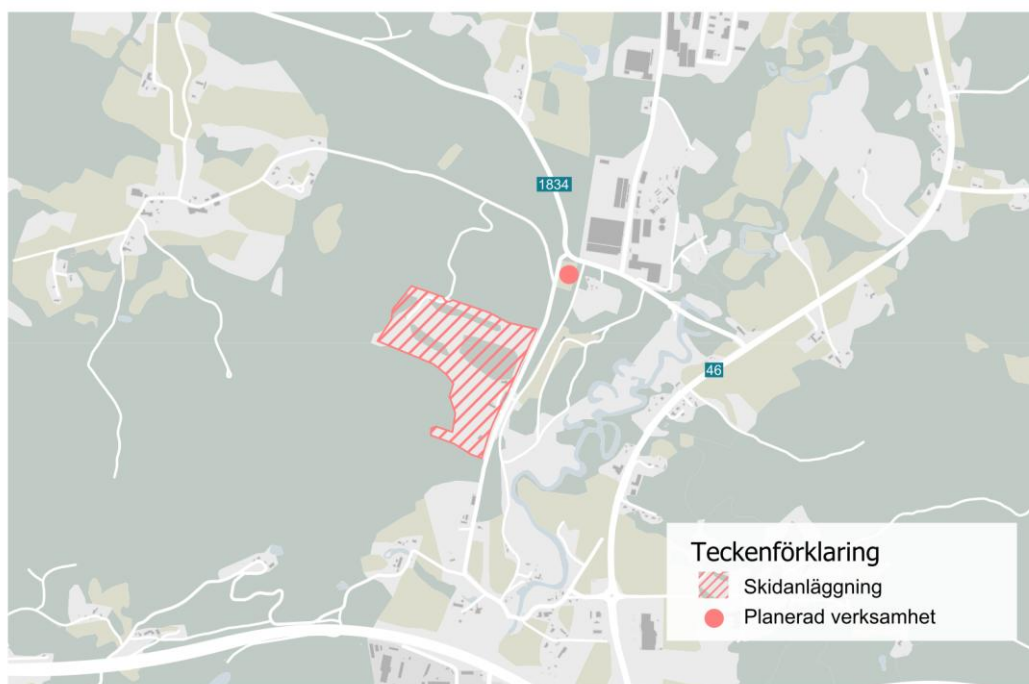
2 Nulägesbeskrivning

I detta avsnitt beskrivs nuläget, där det befintliga vägnätet bedöms i relation till alla individuella trafikslag.

2.1 Område och bebyggelse

Ulricehamns skidbacke är belägen i ett kuperat landskap norr om sjön Åsunden med närhet till Ulricehamns stadskärna. Den omgivande miljön består av skog och öppna ytor, vilket ger området en varierad terräng. Skidanläggningen ligger inom ett område som kombinerar naturområden med närhet till tätort, vilket möjliggör tillgänglighet både med bil och till viss del till fots eller med cykel.

Under vintersäsongen ökar antalet besökare markant, vilket medför ett ökat tryck på infrastruktur, transportlösningar och parkeringsmöjligheter i området. Bebyggelsen i närheten utgörs huvudsakligen av fritidshus, serviceanläggningar samt viss permanent bosättning. Figur 2 visar en översiktsbild för området.



Figur 2. Översiktsbild.

2.2 Biltrafik och parkering

Bil är det vanligaste transportmedlet för besökare till Ulricehamns skidbacke, vilket medför ett betydande trafikflöde till och från anläggningen, särskilt under helger och under vintersäsongens högbelastade perioder. I dagsläget finns det uppskattningsvis cirka 500 parkeringsplatser i direkt anslutning till skidområdet.

Parkeringsytan saknar linjemarkeringar och tydlig vägledning, vilket påverkar hur effektivt den utnyttjas och kan leda till oorganiserad parkering, särskilt vid hög belastning eller snöfall. Detta kan i sin tur medföra kapacitetsbrist, längre söktid efter plats samt försämrad framkomlighet för exempelvis service- eller utryckningsfordon.

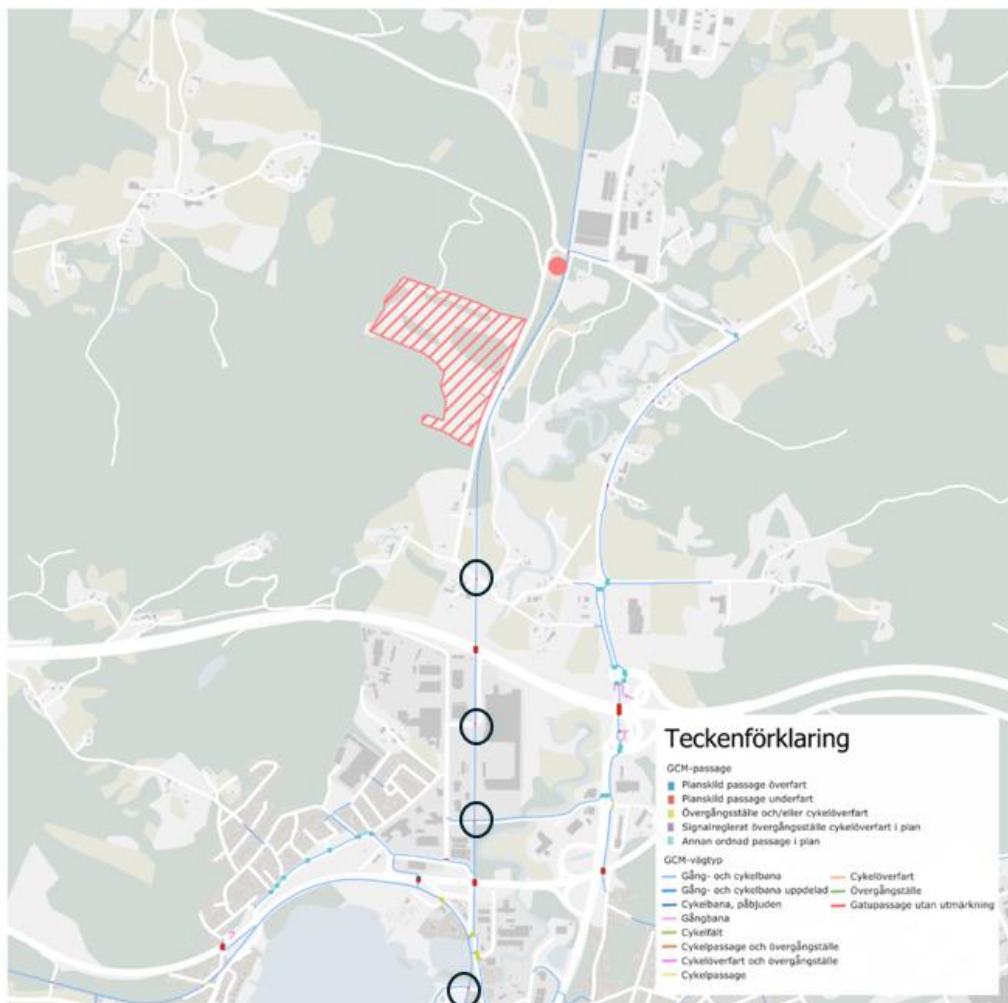
Skidbacken nås huvudsakligen via Väg 46, en större väg med hög genomfartstrafik, samt via Bjättnlundavägen, som ansluter till anläggningens norra del. Bjättnlundavägen och flera mindre anslutande vägar i området har en uppskattad bredd på mellan 5 och 6 meter. Vid snötäckta vägrenar eller felparkerade fordon kan utrymmet för mötande trafik vara begränsat. Detta kan leda till försämrad framkomlighet under perioder med högt trafiktryck. Hastighetsbegränsningarna på de aktuella vägsträckorna varierar mellan 40 och 70 km/h beroende på omgivning och vägens funktion.

2.3 Gång och cykeltrafik

Det finns möjlighet att ta sig till och från Ulricehamns skidanläggning till fots eller med cykel från Ulricehamns stad, främst via befintliga gång- och cykelvägar. Dessa stråk är till största del separerade från biltrafiken. Belysningen är längs med gång- och cykelvägarna är god, och sträckningen är belyst hela vägen fram till Bjättnlundavägen. Vägen prioriteras även vid snöröjning, vilket säkerställer god framkomlighet vintertid.

Från centrala Ulricehamn tar det ca 16 minuter med cykel till området. Sträckningen korsar bilvägar vid flera punkter, bland annat tre gånger söder om Väg 40 och en gång norr om Väg 40. Vid vissa av dessa korsningar saknas dock tydlig skyltning, uppmärkning eller fysiska trafiksäkerhetsanordningar såsom övergångsställen. Dessa korsningar visas i Figur 3.

På vissa avsnitt är gång- och cykelvägarna smala, med en bredd på cirka 2 meter. Dessutom är vägvisningen till anläggningen begränsad, vilket kan försvåra orienteringen, särskilt för ovana besökare. Figur 3 visar en översiktbild för gång- och cykelvägnätet kring Ulricehamns skidanläggning.



Figur 3. Gång- och cykelnät (Källa: Lastkajen, Trafikverket).

2.4 Kollektivtrafik

Ulricehamn trafikeras av flera regionala busslinjer som förbinder kommunen med omkringliggande orter såsom Falköping, Herrljunga och Trädet. Dessa linjer trafikerar Väg 46, som passerar i närheten av skidanläggningen.

De aktuella busslinjerna inkluderar:

- **Linjebuss 209** (Falköping – Ulricehamn)
- **Linjebuss 261** (Herrljunga – Ulricehamn)
- **Linjebuss 265** (Trädet – Ulricehamn)

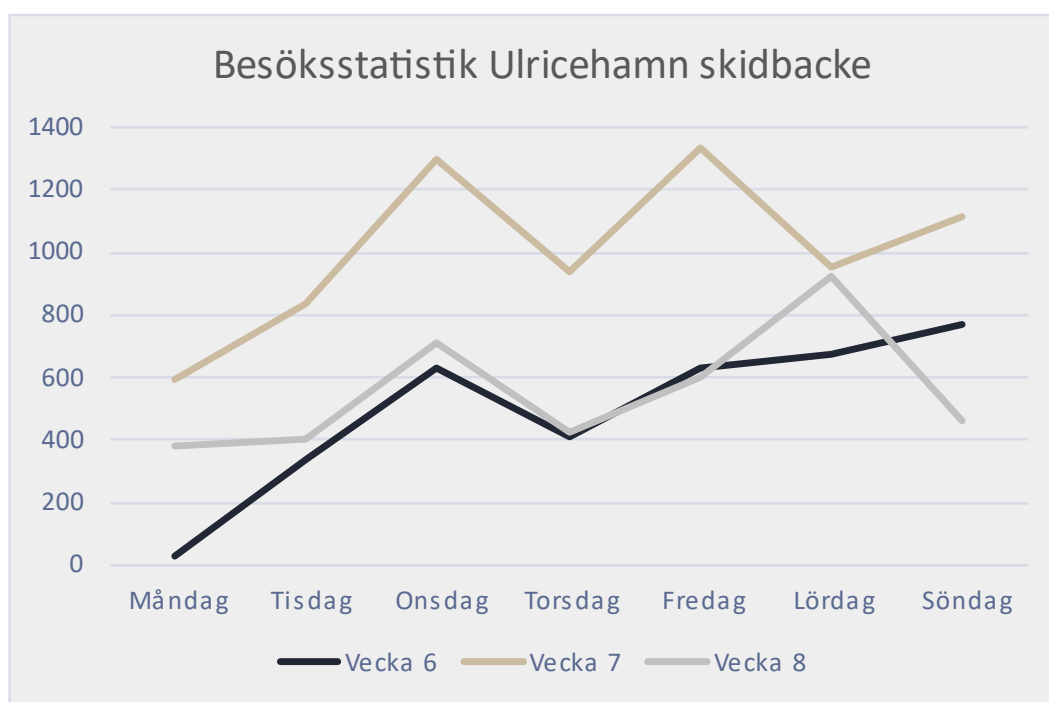
Det finns i dagsläget ingen direkt kollektivtrafikförbindelse till Ulricehamns skidbacke. Den närmaste busshållplatsen, som ligger vid väg 46 söder om korsningen med Bjättlundavägen, belägen cirka 1,5 km från anläggningen. Det innebär att resenärer behöver promenera en förhållandevis lång sträcka för att nå

skidområdet. Dessutom saknas gång- och cykelväg längs sträckan mellan busshållplats och skidanläggningen, vilket medför att fotgängare tvingas använda bilvägen.

2.5 Besöksstatistik

I februari 2025 genomfördes en mätning av besöken vid Ulricehamns skidanläggning under en treveckorsperiod. Mätningarna genomfördes under vecka 6, 7 och 8, där vecka 7 sammanföll med sportlovet. Antalet besök varierade mellan cirka 30 och 1 400 per dag.

Om vecka 7 exkluderas från statistiken framträder onsdag och lördag som de mest besökta dagarna. Under sportlovsveckan var de två mest besökta dagarna onsdag och fredag. Det är rimligt att helgdagarna har höga besökssiffror, eftersom många är lediga då. De höga besökstalen på onsdagar och fredagar kan förklaras av att kvällsåkning erbjuds dessa dagar, då liftarna är öppna till kl. 20.00.



Figur 4. Besöksstatistik Ulricehamns skidbacke vecka 6-8 2024. Det som redovisas är antalet unika liftkort.

3 Trafik

3.1 Dagens trafikflöden

På Väg 46 och Väg 1834 (Bjättlundavägen) norr om korsningen till skidbacken finns det trafikmätningar från Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta, dessa genomfördes 2022. På Bjättlundavägen i höjd med bron över Ätran finns en trafikmätning från 2023. I samband med mätningarna för besöksstatistiken för skidanläggningen genomfördes även en trafikmätning på Bjättlundavägen, strax innan infarten till skidanläggningen. Trafikmängden för vägen längs skidanläggningen har beräknats med hänsyn till besöksstatistiken och antal personer per bil.

Antalet personer per bil antogs vara 1,4 per bil, detta med hänsyn till trafikmätningarna gjorda öster om infarten till skidanläggningen. Kvoten mellan trafikflödet i ena riktningen och antalet unika liftkort under en dag påvisar att 1,4 personer per bil är ett rimligt antagande.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för vägnätet visas i Figur 5.



Figur 5. Trafikflöden, årsdygnstrafik nuläge.

3.2 Trafikalstring

I detta avsnitt redovisas beräknad trafikstring för utvecklingen av skidanläggningen och den potentiella etableringen av verksamheten vid Bjättlundavägen. Beräkningarna är baserade på Trafikverkets alstringsverktyg.

Hotellrummen/övernattningslägenheterna och stugorna uppskattas alstra 234 respektive 164 ÅDT inklusive 5% nyttotrafik. Trafikalstring för hotellverksamhet/stugby är dock svårt att uppskatta med hög precision, då den i hög utsträckning kan variera beroende på geografisk placering, närhet till alternativa färdmedel etcetera. Bilandelen antogs vara 95%, detta då möjligheterna för de övriga färdmedlen är begränsade samt att man troligen har med en del utrustning som är otympliga att ta med utan bil.

Verksamheten som planeras, inkluderar tillverkning, lager och kontor. Den totala ytan är 2200 kvadratmeter och uppskattas alstra 273 ÅDT inklusive 10% nyttotrafik. Bilandelen för trafiken antogs vara 70%,

Det planeras även för 20 nya ställplatser i anslutning till skidanläggningen. Under högsäsong antas dessa vara fullbelagda och varje enhet genererar i genomsnitt 2 fordonsrörelser per dag, exklusive nyttotrafik. Detta innebär att det uppskattas alstra 40 ÅDT.

3.3 Trafikutveckling

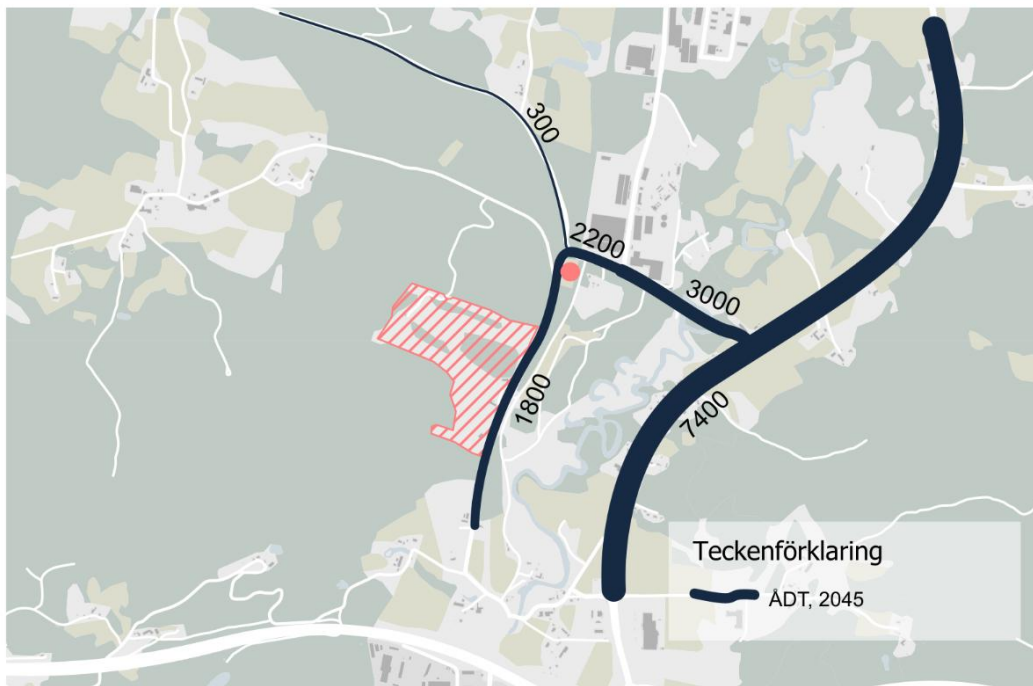
Trafikutvecklingstal används i trafikplanering för att uppskatta hur trafikvolymen förväntas förändras över tid. Dessa tal är ofta framtagna som genomsnitt för större geografiska områden, exempelvis i Trafikverkets Basprognoser. Ändå sker användningen ibland utan eftertanke, utan hänsyn till lokala variationer såsom vägtyp, omgivning eller exploatering. För att bedöma om ett visst trafikutvecklingstal är relevant bör man även analysera historiska trafikdata i närområdet, förväntad bebyggelseutveckling, samt andra faktorer som genomfartstrafik och särskilda lokala förhållanden. För Ulricehamns kommun ligger Trafikverkets utvecklingstal för perioden 2019–2045 på 1,27 % per år för lastbilstrafik och 0,87 % per år för personbilstrafik.

Bedömningarna utefter den historiska trafikutveckling på vägarna inom det behandlade området är att det endast är Väg 46 som anses följa de trafikutvecklingstal som är framtagna från Trafikverkets basprognoser. Väg 46 har en årlig trafikökning på 1,8% per år mellan 2014 och 2022.

De planerade byggnationerna i området kring skidanläggningen inom denna analys väntas motsvara den kommande trafikutveckling på vägen vid skidanläggningen och Bjättnundavägen. Vilket innebär att på dessa vägar används inte Trafikverkets uppräkningsstal.

3.4 Framtida trafikflöden

I Figur 6 presenteras de framtida trafikflödena utefter de prognosticerade ökningarna presenterade i tidigare avsnitt.



Figur 6. Trafikflöden, Prognos för årsdygnstrafik 2045.

4 Kapacitetsanalys

I detta kapitel presenteras resultatet från kapacitetsanalysen. Kapacitetsanalysen genomfördes i verktyget Capcal och detta verktyg används för att beräkna kapacitet och framkomlighetseffekter för oreglerade och reglerade korsningar samt cirkulationsplatser. Resultatet från verktyget kan genereras i form av till exempel belastningsgrad och/eller genomsnittliga kölängder vid varje ben i korsningspunkten. Belastningsgraden är förhållandet mellan faktiskt flöde och kapacitet. Enligt VGU finns riktvärden för belastningen i olika typer av korsningspunkter. För en oreglerad korsningspunkt är riktvärdet 0,6 och för en cirkulationsplats är det 0,8. En belastningsgrad större än 1 påvisar en ohållbar trafiksituation där köer byggs upp snabbare än de hinner avvecklas. Se Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Gränsvärde på belastningsgrad för olika servicenivåer.

Korsningstyp	Önskvärd belastningsgrad	Godtagbar belastningsgrad	Ej godtagbar belastningsgrad
Väjningsplikt och stopplikt	$b < 0,6$	$0,6 < b < 1,0$	$b > 1,0$
Cirkulationsplats	$b < 0,8$	$0,8 < b < 1,0$	$b > 1,0$
Signalreglerad korsning	$b < 0,8$	$0,8 < b < 1,0$	$b > 1,0$

En kapacitetsanalys genomfördes i två korsningar, dessa korsningar var Bjättnlundavägen/Skidanläggningsvägen och Bjättnlundavägen/Väg 46. Detta gjordes under för- och eftermiddagens maxtimme. Vilken timme på dygnets som representerade maxtimmesflödet beräknades utifrån ett genomsnittligt flöde på vägen under för- och eftermiddagstopparna. Det innebär att maxtimmesandelen grundar sig på ett medelvärde som representerar den högsta belastningen under dessa tidsperioder. Maxtimmesandelarna presenteras i Tabell 2.

Tabell 2. Maxtimmesandelar.

Maxtimmesandel	Förmiddag	Eftermiddag
Bjättnlundavägen	16%	12%
Väg 46	10%	12%

4.1 Antaganden svängandelar

För korsningen Bjättnlundavägen/Skidanläggningensvägen har svängandelarna fastställts baserat på data från genomförda trafikmätningar under sportlovsveckan. Dessa har visualiserats i Bilaga A (Figur 9- Figur 12). Vid tillämpning av trafikallstring (Figur 11 och Figur 12) har dessa svängandelar kombinerats med den beräknade nya trafiken som genererats av utbyggnationerna. Utifrån dessa mätningar har medelvärden för riktningsfördelningen under för- och eftermiddagstrafik tagits fram. Dessa medelvärden har därefter använts som grund för att bestämma svängandelarna i korsningen. Följande antaganden gjordes:

- Förmiddag
 - 23% mot öst / 77% mot väst
- Eftermiddag
 - 83% mot öst / 17% mot väst

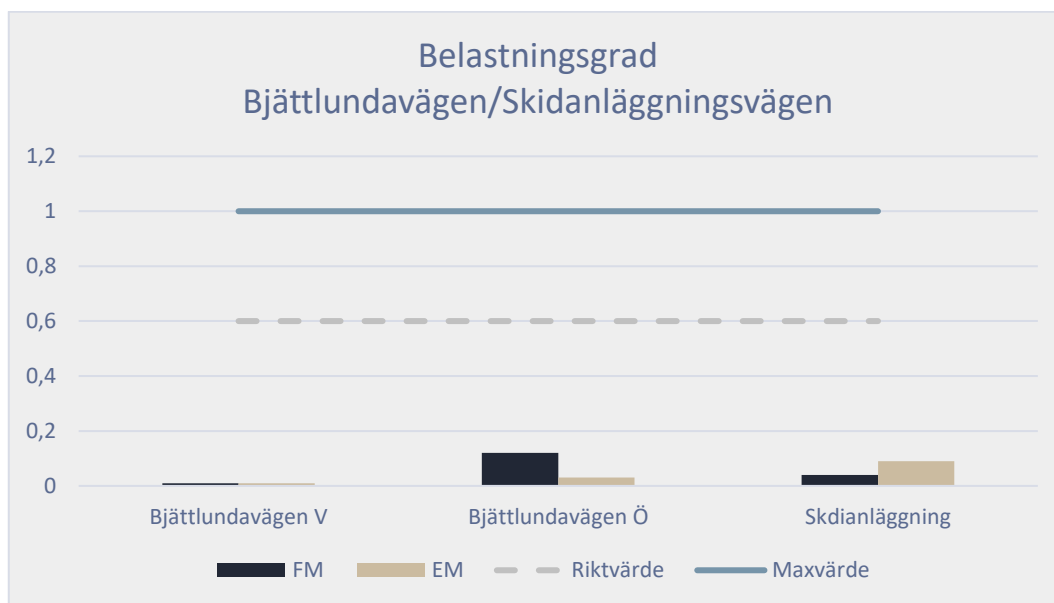
På liknande sätt har riktningsfördelningen på Väg 46 tagit fram, detta baserat på den trafikmätning som genomfördes 2022. Följande antaganden gjordes.

- Förmiddag
 - 41% mot nord / 59% mot syd
- Eftermiddag
 - 60% mot nord / 40% mot syd

För den tillkommande trafikmängden, som den utbyggda skidanläggningen och den nya verksamheten medför, sker fördelningen enligt tidigare antaganden. Trafiken som alstras antas ankomma/lämna via Bjättnlundavägen och Väg 46. Vid korsningen ut mot Väg 46 fördelas den nya trafiken med samma fördelning som ovan trafikmätningar från 2022. Svängandelarna för korsningen vid Väg 46 visualiseras i Bilaga B (Figur 13-Figur 16).

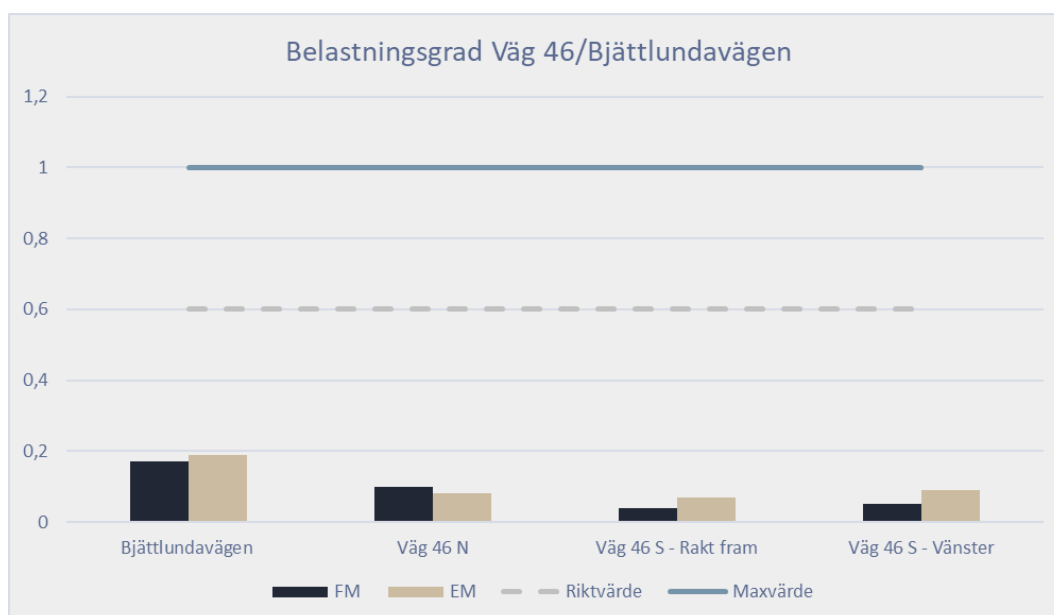
4.2 Resultat

I Figur 7 presenteras resultaten för korsningen Bjättnlundavägen och vägen till skidanläggningen. Resultaten visar att belastningen i korsningen är mycket låg. Bjättnlundavägen Ö har den högsta belastningsgraden av de tre korsningsbenen, men det ligger fortfarande långt under riktvärdet. Bjättnlundavägen V och vägen utanför skidbacken har ännu lägre belastningsgrader, vilket indikerar att dessa korsningsben hanterar trafikflödet utan problem.



Figur 7. Belastningsgrad korsning Bjättlundavägen/skidanläggningensvägen.

I Figur 8 presenteras resultaten för korsningen med Väg 46 och Bjättlundavägen. Resultaten visar att belastningen är relativt låg. Bjättlundavägen har den högsta belastningsgraden av de tre korsningsbenen, men ligger fortfarande långt under riktvärdet. Vilket anses vara rimligt med tanke på att trafik från Bjättlundavägen har väjningsplikt mot trafik på Väg 46. Väg 46 norrut har en något lägre belastningsgrad medan de två södergående alternativen (rakt fram och vänstersväng) uppvisar de lägsta belastningsgraderna.



Figur 8. Belastningsgrad korsning Väg 46/Bjättlundavägen.

5 Rekommendationer

För att stärka tillgängligheten till Ulricehamns skidbacke, särskilt för de som reser kollektivt, till fots eller med cykel, är det viktigt att dra nytta av de goda förutsättningar som finns, och komplettera med riktade förbättringar där det behövs.

Under vinterhalvåret är det fortsatt vanligt att resa med bil till skidbacken, inte minst på eftersom det är vanligt att besökare tar med sig egen utrustning, vilket kan göra bilen mer praktisk. Däremot kan sommarsäsongen, i takt med att verksamheten utvecklas, erbjuda bättre förutsättningar för att lämna bilen hemma. Under sommaren kan det vara mer attraktivt att ta sig till anläggningen till fots, med cykel eller kollektivtrafik, eftersom behovet av att transportera skrymmande utrustning ofta är mindre.

Samtidigt kan den planerade verksamheten vid Bjättnundavägen medföra att fler behöver kunna ta sig till området utan bil, vilket ställer krav på fungerande gång-, cykel- och kollektivtrafiklösningar.

Följande åtgärder föreslås för att förbättra tillgängligheten:

- **Förbättring av gång- och cykelvägar inklusive korsningar och vägvisning:** Även om huvudstråket via banvallen är välfungerande och erbjuder en belyst, snöröjd och friliggande väg hela vägen till Bjättnundavägen, finns det behov av att förbättra anslutningar och vägvisningen för att öka tryggheten och tillgängligheten. Särskilt viktigt är att se över korsningar med bilvägar genom åtgärder som upphöjda passager, tydligare vägmarkering och förbättrad skyltning. Samtidigt bör vägvisningen längs gång- och cykelvägar kompletteras för att underlätta orienteringen till anläggningen, särskilt för ovana besökare och turister.
- **Kollektivtrafikanslutning:** För att förbättra tillgängligheten för både besökare och anställda föreslås en hållplats och en ny busslinje längs med Bjättnundavägen. Ett alternativ är också att införa säsongsanpassade turer under högsäsong.
- **Sammanhängande gång- och cykelväg från busshållplats till anläggningen:** Sträckan mellan befintlig busshållplats och skidanläggningen saknar i dagsläget separat gång- och cykelväg. Att anlägga en säker anslutning här skulle förbättra tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer.

Åtgärderna innebär att tillgängligheten inte enbart blir god för biltrafiken, utan även förbättras för de som reser med andra färdssätt – både till anläggningen och till den planerade verksamheten i området.

6 Slutsats

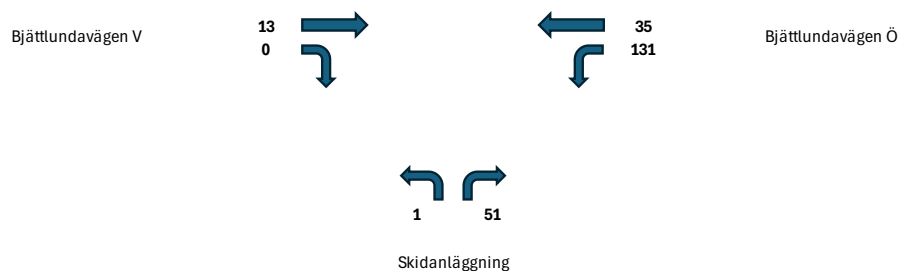
Utifrån den genomförda trafikutredningen, som baserats på trafikflöden under sportlovsperioden – en av årets mest trafiktäta veckor – kan det konstateras att den framtida trafikbelastningen inte förväntas överstiga de nivåer som redan analyserats. Detta innebär att de planerade förändringarna vid Ulricehamns skidbacke, inklusive ökad sommarverksamhet, utbyggnad av övernattningsmöjligheter och etablering av nya verksamheter, ryms inom kapaciteten för det befintliga vägnätet.

Kapacitetsanalysen visar att korsningarna Bjättnundavägen/Skidanläggningsvägen och Bjättnundavägen/Väg 46 har god marginal till riktvärden för belastningsgrad, även under maxtimmarna. Trafikflödet bedöms kunna hanteras utan att köbildning eller framkomlighetsproblem uppstår.

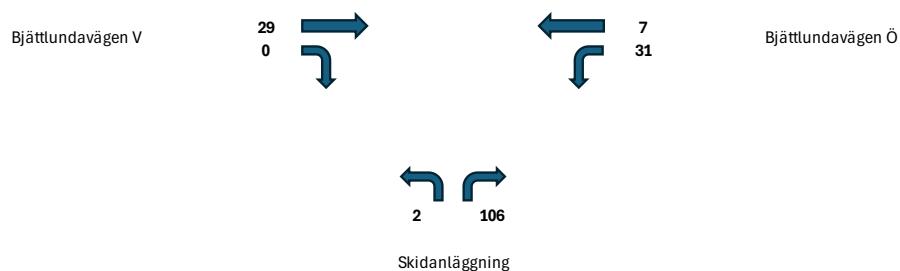
En positiv effekt ur ett trafikperspektiv är att det i samband med utvecklingen planeras för nya, tydligt strukturerade parkeringsytor. Detta bidrar till förbättrad logistik och kapacitet under högsäsong. Den planerade sommarverksamheten innebär ett utökat nyttjande av anläggningen, men innebär också att trafikinfrastrukturen behöver fungera året runt, snarare än enbart vintertid.

7 Bilagor

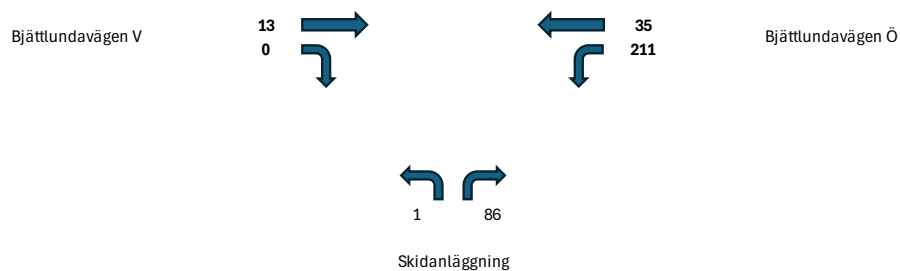
7.1 Bilaga A



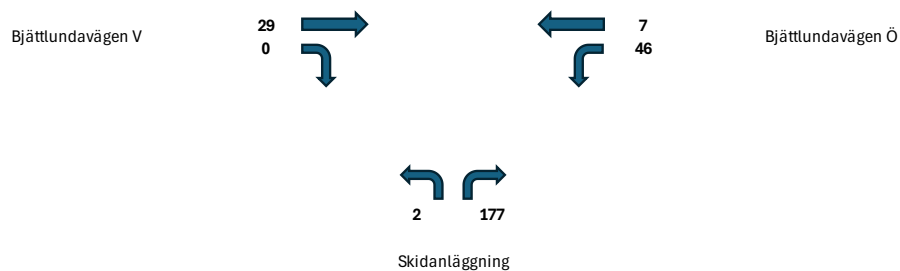
Figur 9. Svängandelar korsning Bjättlundavägen/Skidanläggningsvägen FM.



Figur 10. Svängandelar korsning Bjättlundavägen/Skidanläggningsvägen EM.

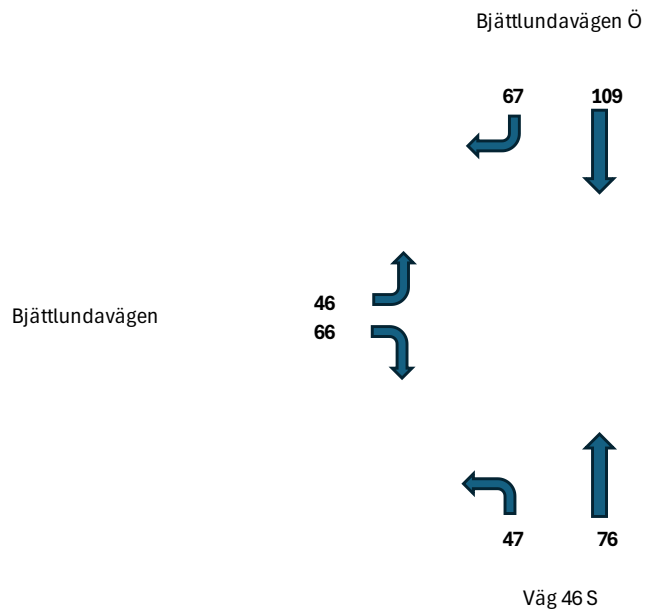


Figur 11. Svängandelar korsning Bjättlundavägen/Skidanläggningsvägen FM med alstring.

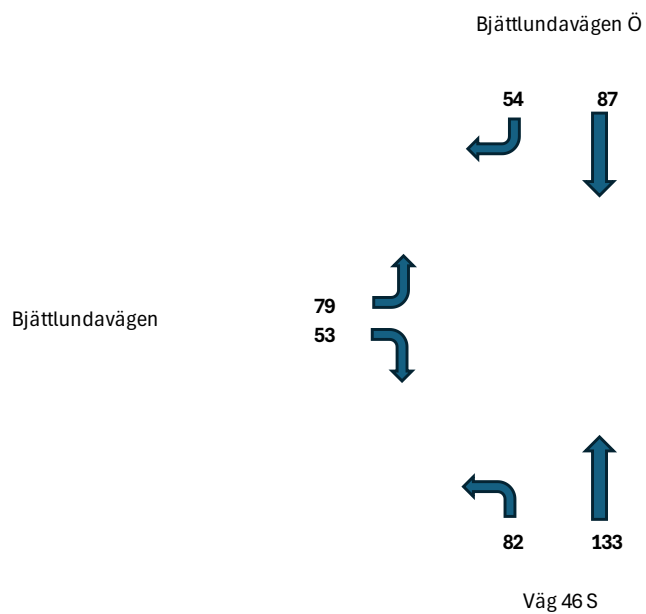


Figur 12. Svängandelar korsning Bjättlundavägen/Skidanläggningsvägen EM med alstring.

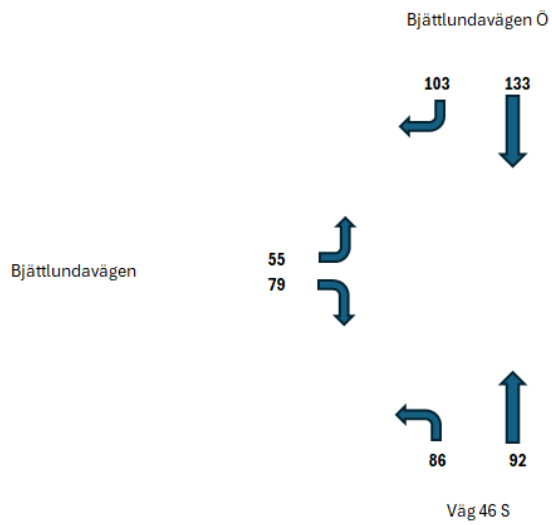
7.2 Bilaga B



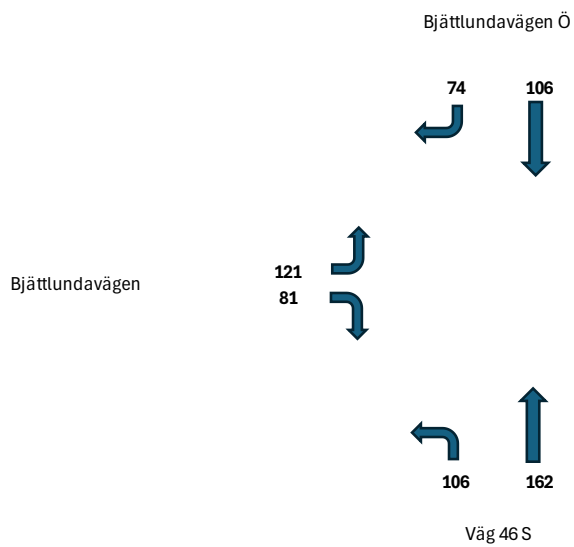
Figur 13. Svängandelar korsning Väg 46/Bjättnundavägen FM.



Figur 14. Svängandelar korsning Väg 46/Bjättnundavägen EM.



Figur 15. Svängandelar korsning Väg 46/Bjättnundavägen FM med alstring och trafikutveckling enligt prognos 2045.



Figur 16. Svängandelar korsning Väg 46/Bjättnundavägen EM med alstring och trafikutveckling enligt prognos 2045.



Bouvier Advisory

www.bouvier.se