

Distansgatan Trafikanalys

2017-09-28 Andreas Almroth och Raja Ilijason



Projektinformation

Detaljplanen för Distansgatan i Högsbo möjliggör uppförandet av ca 430 nya bostäder och enstaka butikslokaler i bottenvåningarna.

Nuläge

Det specifika basområdet består idag (2016) av 651 bostadsrättslägenheter, som enligt trafikkontorets analysmodell alstrar ca 2350 bilar per dygn (allt resande med start- och målpunkt i detta område), dvs 3,61 bilar per lägenhet och dag.

Modellen som dessa siffror är hämtade från bygger på data från Trafikverkets trafikprognosmodell Sampers som därefter nedbrutits till det specifika basområdet. Det finns felmarginaler både i modellverktyget och i nedbrytningen på det aktuella basområdet, så siffrorna ska tolkas med viss försiktighet vad gäller detaljeringsgrad, men beräkningarna ger ändå en god bild av trafikens omfattning.

Alstringstal i modell:

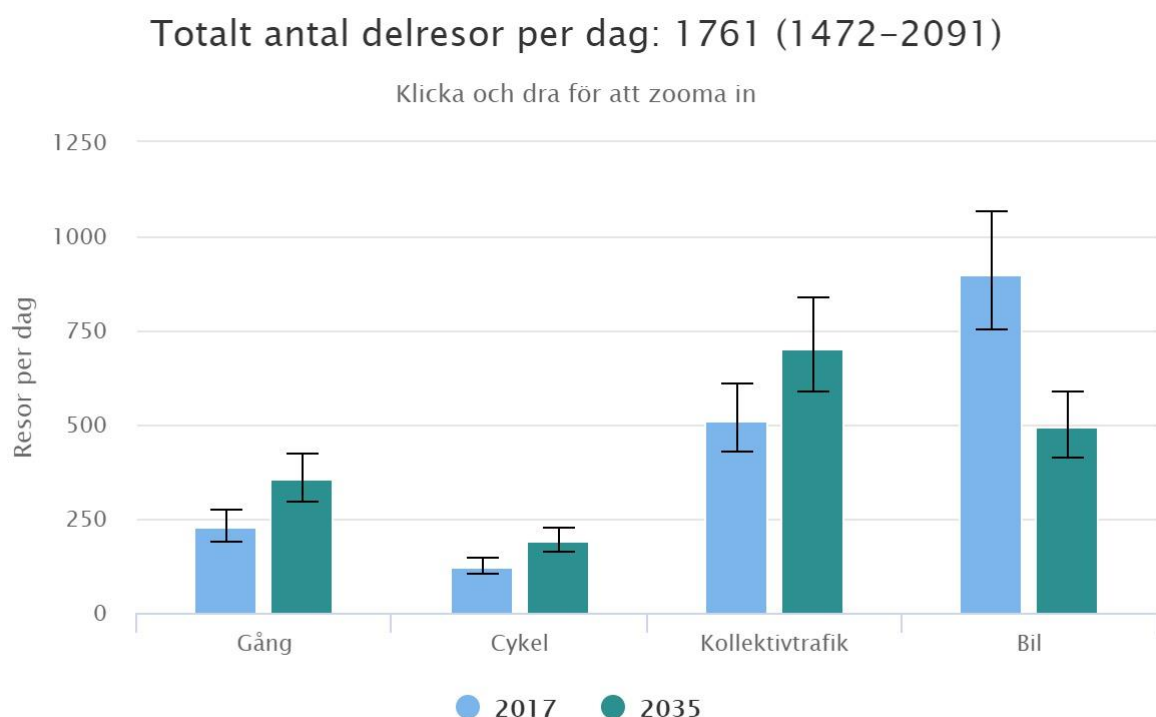
	Nuläge
Alstring [bilar/dygn]	2348
Boende	1250
Bostäder	651
Alstringstal [bilar/boende]	1,88
Alstringstal [bilar/bostad]	3,61

Trafikalstring

Planförslaget medger 430 lägenheter. De enstaka butikslokalerna i bottenplan ska försörja det lokala behovet och beräknas inte ge något nämnvärt tillskott av trafik.

Trafikkontorets verktyg Resekalkyl har använts för att beräkna trafikalstringen vid färdigställande före 2025. Verktöget bygger på statistik på en aggregerad nivå som motsvarar den äldre stadsdelsnämndsindelningen. För att hantera skillnaderna på färdmedelsfördelningen inom respektive stadsdelsnämnd redovisas ett intervall av resor för respektive färdmedel.

Den aktuella planen genomförs inom området Högsbo (enligt gamla stadsdelsnämndsindelningen), vilket är indatat för vilka färdmedelsandelar som ska användas i kalkylen.



Genererad: 2017-09-27, version: Release-20170629-1

	2017		2035	
	Median	Min/Max	Median	Min/Max
Gång	229	191-272	356	297-422
Cykel	123	103-146	192	160-228
Kollektivtrafik	511	427-606	704	589-836
Bil	898	751-1066	495	414-588

Alstringsverktyget visar (enligt figuren och tabellen ovan) hur det totala resandet till och från området skulle bli från de nya 430 bostäderna, dels med dagens resmönster (2017) och dels med ett resmönster år 2035 under förutsättning att färdmedelsfördelningen enligt trafikstrategins mål uppnås.

Detta ger en god bild av inom vilket intervall det är rimligt att alstring från denna plan bidrar med. Men den faktiska alstringen beror i stor grad på hur planen utformas och vilka mobilitetsåtgärder

som genomförs inom denna, samt även vilka generella förutsättningar för de olika trafikslagen som området erbjuder. I detta arbete används alstring enligt dagens (2017 års) färdmedelsfördelning.

I det här fallet bedöms trafiken som planen alstrar ligga i genomsnittet (median) för Högsbo, detta pga att man här har närhet till god kollektivtrafik (hpl Musikvägen och Nymilsgatan) men även god tillgänglighet med bil.

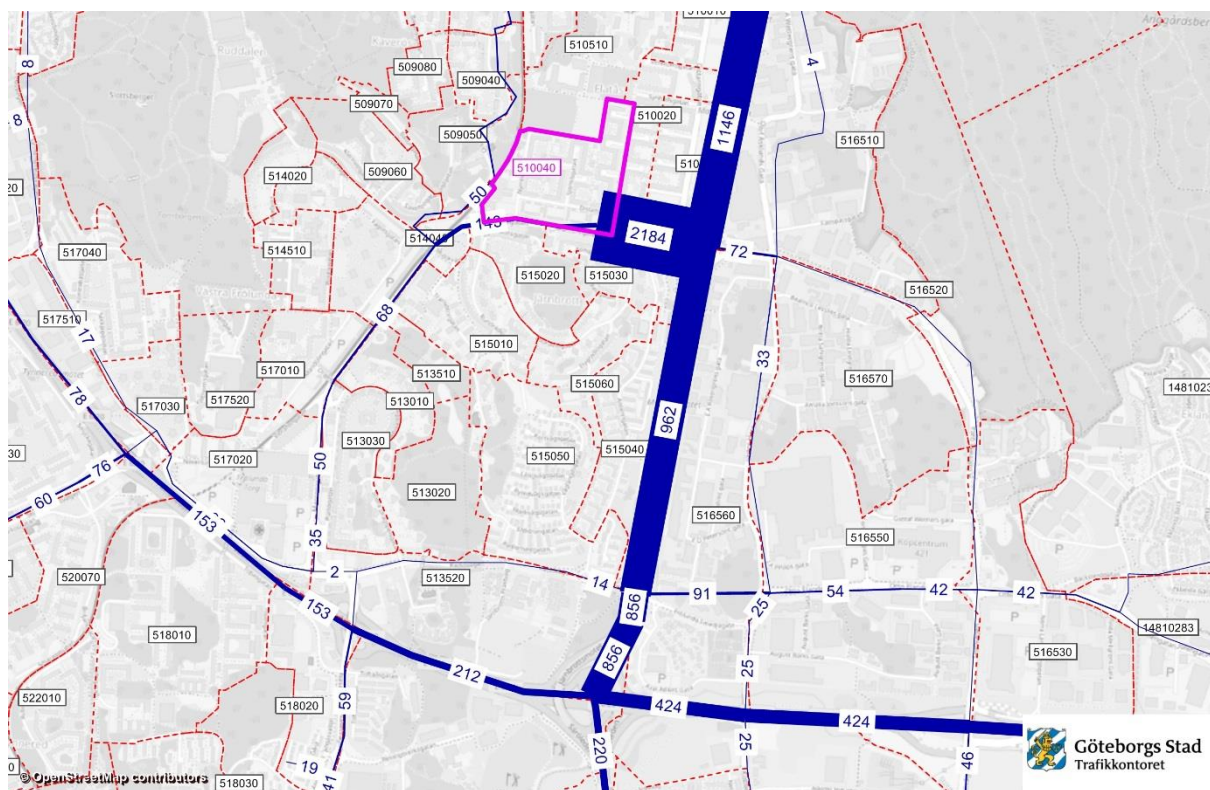
Alstring av bilresor från de nya bostäderna uppgår alltså till knappt ca 900 bilresor per dygn. Omräknat till antal bilförflyttningar måste hänsyn tas till personbilsbeläggningen i varje bil, som för Göteborg är ca 1,2 personer/bil. Den totala tillkommande biltrafiken med start- eller slutpunkt i detta område blir således ca 750 bilar per dygn.

Inom planerna som tas fram inom Bostad 2021 finns möjlighet att minska antalet parkeringsplatser upp till 25% jämfört med den gällande parkeringstal, mot att fastighetsägaren inom planen genomför ett antal mobilitetsåtgärder för att minska bilanvändningen. I planen för Distansgatan har exploatörerna beslutat att genomföra mobilitetsåtgärder i den utsträckningen så att man får minska antalet parkeringar med 20%. I beräkningarna har det antagits minska biltrafikalstringen i samma omfattning. Med de planerade mobilitetsåtgärderna som genomförs inom planen beräknas de nya bostäderna därmed alstra ca 600 bilar per dygn.

Alstringen från de nya 430 bostäderna beräknas till ca 600 bilar vilket motsvarar ett alstringstal på 1,40 bilar per lägenhet och dag. Detta är ett mycket lägre alstringstal än det som gäller idag i det aktuella basområdet (3,61). Skillnaden kan delvis förklaras med att basområdet har förskola och stadsdelsförvaltning och dessutom ligger i direkt anslutning till Flatåsskolan, ett lokalt centrum och en del andra verksamheter. Det finns också vissa osäkerheter i modellen som beskrivs ovan att ta hänsyn till vid jämförelsen. Det lägre alstringstalet för den nya bebyggelsen motiveras också av ett 20% lägre parkeringstal, samt att det kommer att genomföras en rad mobilitetsåtgärder som minskar bilresandet. Bedömningen är att även den befintliga bebyggelsen kommer att påverkas av mobilitetsåtgärderna och den förändrade parkeringssituationen med nytt parkeringshus. Effekten av minskat resande hos befintliga boende beaktas inte direkt i beräkningarna, men de redovisade trafikmängderna kan med anledning av detta i praktiken bli lägre än redovisat.

Trafikflödesfördelning

Riktningfördelning för resor till och från det aktuella området antas bli samma som idag. Underlaget har hämtats från Trafikkontorets analysmodell Visum. Nedan illustreras hur dagens trafik som har start- eller målpunkt i det aktuella basområdet fördelas i vägnätet (utan tillskott från nybyggnationen).



Figuren ovan visar hur dagens trafik till området fördelas på vägarna i området. Den nya exploateringen ger ett tillskott om totalt (båda riktningar) ca 600 fordon per dygn enligt fördelningen nedan:

Gata	Vägdela	Andel	Antal
Marconigatan	Öster om Bilradiogatan	93%	560
Marconigatan	Väster om Bilradiogatan	6%	40
Västerleden	Väster om Järnbrottsmotet	9%	50
Väster-/Söderleden	Öster om Järnbrottsmotet	18%	110
Dag Hammarskjöldsleden	Norr om Marconimotet	49%	290

Sammanfattningsvis gäller alltså att den nya bebyggelsens biltrafik huvudsakligen kommer att belasta Marconimotet och Dag Hammarskjöldsleden, främst i riktning norrut. På Västerleden väster om Järnbrottsmotet förväntas det bli ett tillskott på drygt 100 fordon per dygn, vilket motsvarar ca 10 fordon under maxtimmen. På Söderleden öster om Järnbrottsmotet blir ökningen knappt 300 fordon per dygn, vilket motsvarar ca 30 fordon under maxtimmen.

Stadens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är marginell och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation.

Staden gör vidare den generella bedömningen att bostadsutbyggnad i Göteborg, även i de fall bebyggelsen lokaliseras nära en statlig väg, i lägre grad kommer att bidra till trafikbelastningar på de statliga vägarna än vad som skulle ske om motsvarande mängd bostäder skulle byggas längre från regionens kärna som utgörs av Göteborgs centrum. Utbyggnader i Göteborg är att föredra med hänvisning till att boende i Göteborg har betydligt lägre bilanvändning än vad som är fallet i andra delar av regionen. Bilanvändningen bland göteborgarna kommer också ytterligare minska genom att staden har uttalade mål för arbete med mobilitetsplanering för minskat bilresande. Inom BoStad2021 förstärks trovärdigheten i detta arbete av de 10-åriga mobilitetsavtal som kommunen skriver med exploatörerna, och som ålägger båda parter att aktivt arbeta med frågorna.