Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Kallebäck –översiktlig trafikanalys

Förutsättningar

Kallebäcksområdet förutsätts i analysen vara utbyggt med:

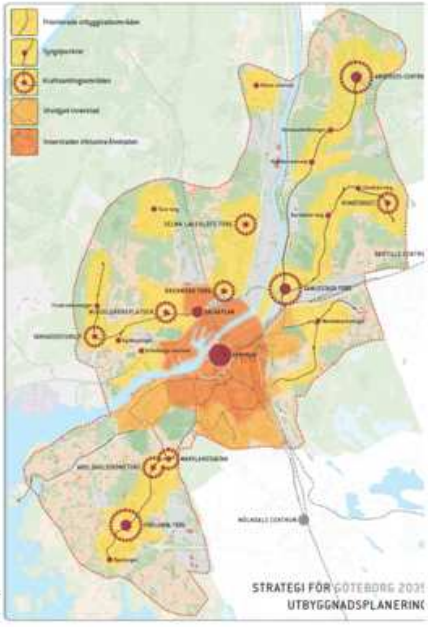
3 860 bostäder

7 st förskolor med 38 avdelningar och 684 barn

2 st F-3 skolor med 600 barn

1 st 4-9 skola med 650 barn

Då stadens prognos för 2035 inte innehåller någon ny exploatering i Kallebäck har denna lagts till i prognosen. Enligt Trafikkontorets riktlinjer antas i detta område (övriga mellanstaden) en alstring om 2 bilresor/bostad och dag.



I mellanstaden:	Alstring /lägenhet	Alstring/småhus
Innerstaden inklusive älvstaden	1	1,65
Utvidgad innerstad och kraftsamlingspunkter	1	1,65
Prioriterade utbyggnadsområden	1,5	2,5
Övriga mellanstaden	2	3,35
Utanför mellanstaden:		
Kollektivtrafiknära lägen med tätortskaraktär	1,5	2,5
Övriga lägen utanför mellanstaden (utanför tätort)	2,7	4,5
Trafikmängder i befintligt vägnät:	Generellt 2013-års nivå	

Figur 1 Riktlinjer för planeringstal

Ovanstående alstringstal har använts som utgångsläge för bostadsalstring 2013 och 2035. Då det aktuella området är beläget relativt nära gränsen för ”utvidgad innerstad” med ett alstringstal motsvarande halva talet för ”övriga mellanstaden” har en prognos även för denna alstring gjorts för 2035-scenariot. Denna prognos benämns ”2035-låg”

Förskolorna antas ha totalt 137 anställda och skolorna 377 anställda. 30 % av barnen antas bli körda med bil till skola/förskola. 50 % av dessa resor antas vara utförda av föräldrar som ändå gör resa till- eller från området. Vidare antas även ca 30 % av de anställda i området åka bil till- och från jobbet. Uppskattningen av bilandelen är gjord utifrån den nedbrytning av färdmedelsandelar på stadsdelsnivå som svarar mot måluppfyllelse enligt Trafikstrategin.

Sammantaget ger detta en total tillkommande alstring (om alstringstalet för bostäder antas till 2) om ca 9 300 resor per dygn till- och från det aktuella området.

Analyserade scenarion

Nedan ges en sammanställning av de analyserade scenarierna:

Scenarionamn	**Markanvändning**	**Infrastruktur**
Nuläge	Nuläge utan exploatering	Nuläge
Nuläge med exploatering i kallebäck	Exploatering i Kallebäck tillagt till nuläget.	Nuläge
Nuläge med exploatering i Kallebäck och ny koppling Kallebäck-Lackarebäck	Exploatering i Kallebäck tillagt till nuläget.	Nuläge samt ny koppling mellan Kallebäck och Lackarebäck.
2035 med exploatering i Kallebäck	2035 enligt UP samt exploatering i Kallebäck	Nuläge + Marieholmstunneln
2035 med exploatering i Kallebäck och ny koppling Kallebäck-Lackarebäck	2035 enligt UP samt exploatering i Kallebäck	Nuläge + Marieholmstunneln +Koppling Kallebäck-Lackarebäck
2035 -låg	2035 enligt UP samt exploatering i Kallebäck med lägre alstring till- och från bostäder.	Nuläge + Marieholmstunneln +Koppling Kallebäck-Lackarebäck

Tabell 1 Scenarier

Nuläge

Modellen över nuläget ger följande flöden på vägnätet:

Figur 2 Trafikflöden 2013

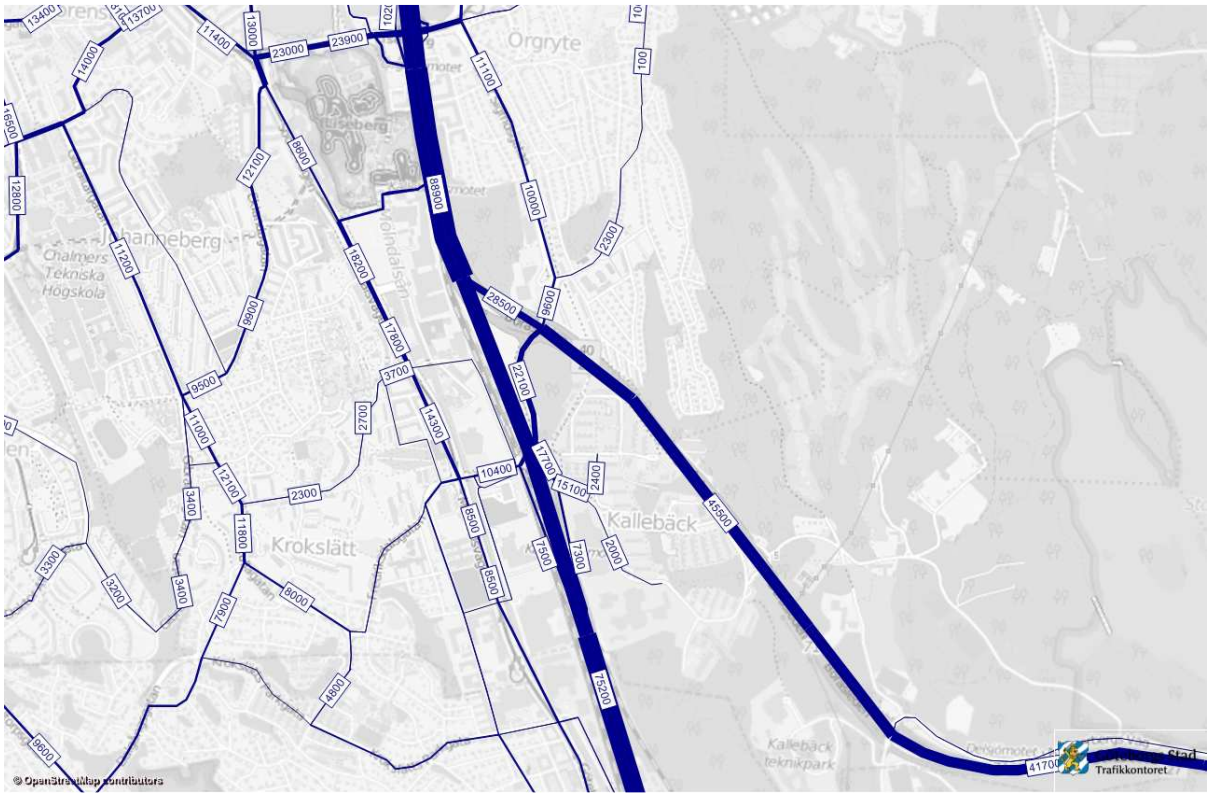
Överensstämmelsen med trafikräkningar i området varierar, vilket är viktigt att ha med sig då man studerar resultaten för framtida scenarier.

	Räkning	Modell
E6 (Kallebäcksmotet -Kommungränsen)	88 900 (2014)	74 700
Riksväg 40	59 200 (2014)	46 000
Sankt Sigfridsgatan (Riksväg 40- E6)	34 400 (2012)	21 300
Sankt Sigfridsgatan (E6-Mölndalsvägen)	21 400 (2012)	10 800
Mejerigatan	3 600 (2012)	5 900
Mölndalsvägen (Framnäsgatan-Fredriksdalsgatan)	9 700 (2013)	13 200
Mölndalsvägen (Fredriksdalsgatan-Varbergsgatan)	11 100 (2012)	7 400

Figur 3 Räkningar och modellerade värden

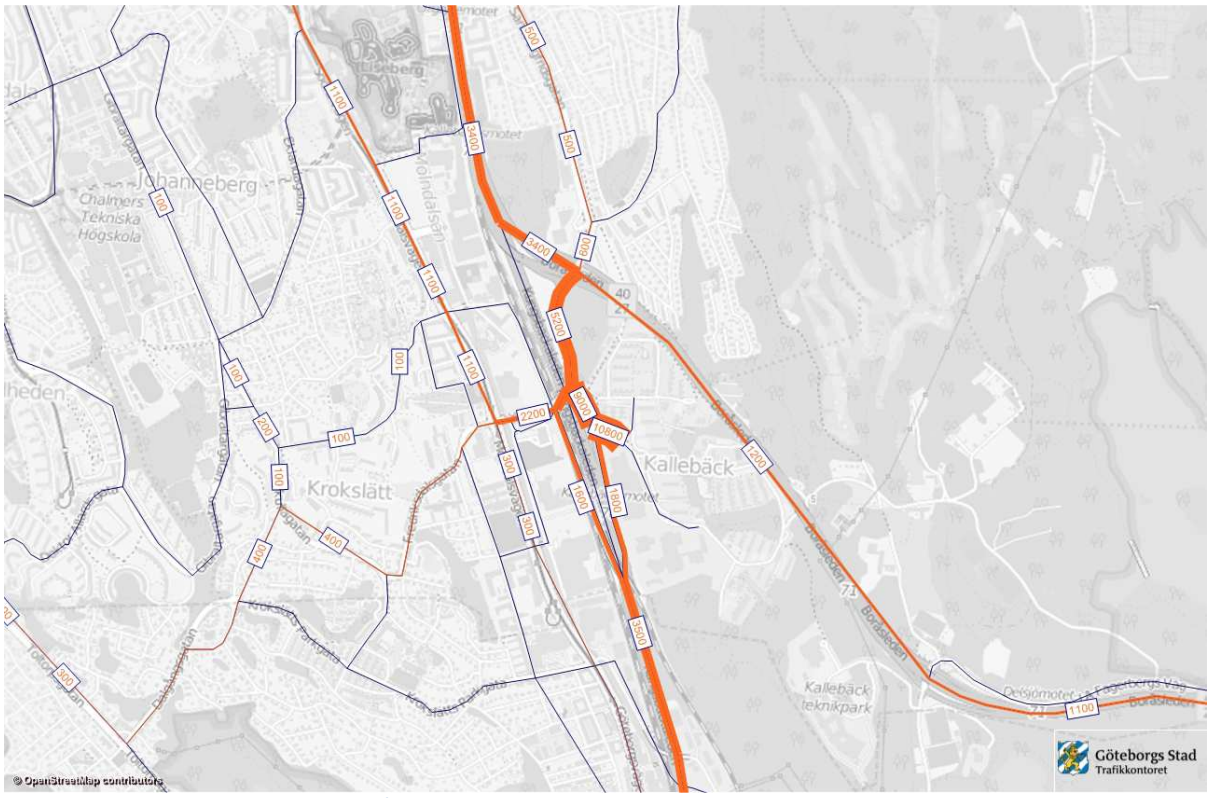
Nuläge med exploatering i Kallebäck

I detta scenario har den tillkommande exploateringen i Kallebäck lagts till nulägessituationen.



Figur 4 Trafikflöden 2013 med exploatering i Kallebäck

I nedanstående figur framgår hur trafiken till- och från Kallebäck fördelas på omkringliggande vägnät.

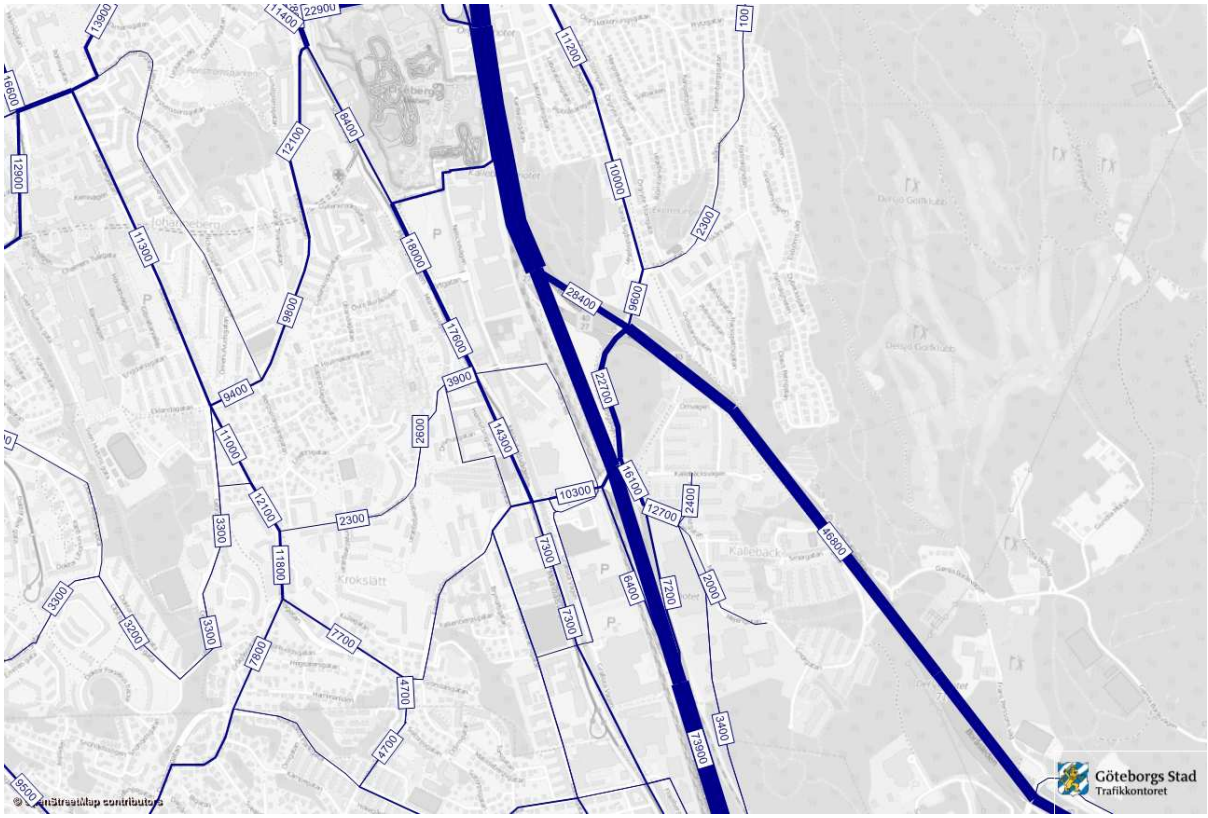


Figur 5 Trafikflöden 2013 till- och från Kallebäck med exploatering

Av figuren framgår att drygt 60 % av trafiken till och från Kallebäck använder E6. Riktningsfördelningen för denna trafik är relativt jämn. Vidare använder drygt 10 % väg 40 resp Mölndalsvägen. Resterande delar fördelas på det lokala vägnätet.

Nuläge med exploatering i Kallebäck och ny koppling Kallebäck-Lackarebäck

I detta scenario har en koppling lagts till mellan Kallebäck och Lackarebäcksmotet. Denna koppling är schematiskt inkodad och antas ha hastighetsgräns 50 km/h samt ett körfält i vardera riktningen.



Figur 6 Trafikflöden 2013 till med exploatering och ny koppling Kallebäck-Lackarebäck

Prognosen ger med dessa förutsättningar ett flöde på ca 3 400 fordon på den aktuella vägsträckan. E6:an avlastas med ca 1 300 fordon/dygn och Mölndalsvägen söder om Kallebäcksmotet med ca 1 200 fordon/dygn.

2035 med exploatering i Kallebäck

I scenariot för 2035 antas resorna med personbil ha minskat i enlighet med Trafikstrategins mål (-25 % jämfört med 2011). Prognosen bygger i övrigt på markanvändning enligt utbyggnadsplaneringen för 2035.

Figur 7 Trafikflöden 2035

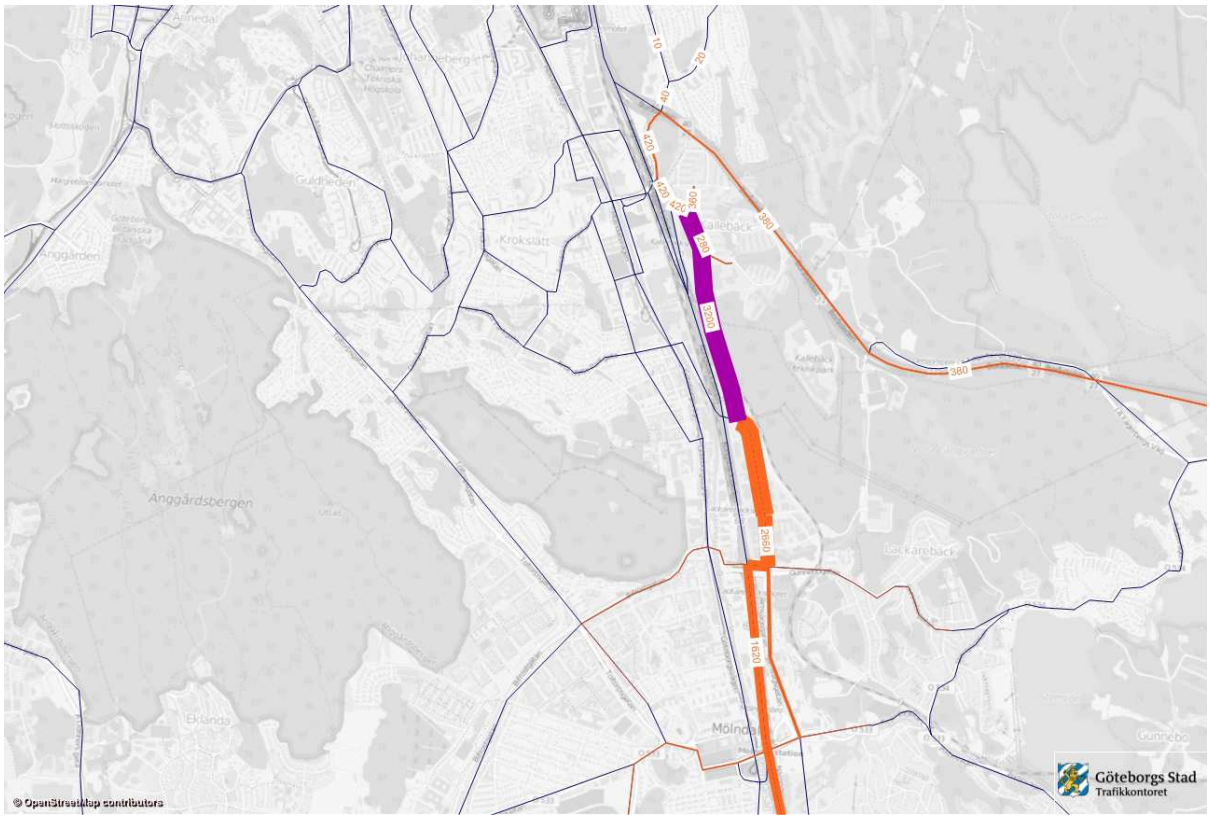
Prognosen för 2035 med exploatering ger totalflöden i storleksordningen som för 2013 utan exploatering utom på gatunätet i direkt anslutning till Kallebäck där flödena blir högre.

Göteborgs Stad
Trafikkontoret

2035 med exploatering i Kallebäck och ny koppling Kallebäck-Lackarebäck

Figur 8 Trafikflöden 2035 inkl. ny koppling Kallebäck-Lackarebäck

Den nya kopplingen får en trafik om drygt 3 000 fordon per dygn. Avlastningen av E6:an uppgår till ca 1 000 fordon per dygn.



Figur 9 Trafikflöden 2035 som använder ny koppling Kallebäck-Lackarebäck.

Enligt figuren ovan används den nya länken främst av trafik till- och från Kallebäcksområdet som har start- eller målpunkter söder ut mot E6. Knappt 15 % av trafiken på länken skall till- eller från väg 40.

2035 –låg

I scenario 2035-låg är alstringen från tillkommande bostäder i området justerad till 1 fordonsrörelse per bostad och dygn. Detta ger följande flöden:

Figur 10 Trafikflöden 2035 -låg inkl ny koppling Kallebäck-Lackarebäck.

Trafiken på den nya länken mellan Kallebäck och Lackarebäck uppgår i detta scenario till ca 2500 fordon/dygn. Flödet på Mejerigatan vid kopplingen till Sankt Sigfridsgatan minskar med knappt 2000 fordon/dygn jämfört med det högre alstringstalet.

Kommentarer

- Prognosen över området 2035 bygger på att målen gällande färdmedelsandelar enligt Göteborgs Stads trafikstrategi är uppnådda. För att nå målen krävs att ett flertal åtgärder genomförs för att minska biltrafiken och öka resandet med andra färdmedel.

- Vid bullerberäkningar skall Trafikverkets uppräkningstal till 2040 användas på Trafikverkets vägar enligt http://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/trafikupprakningstal_eva_160401.pdf

- Effekter av trängsel på E6:an representeras ej fullt ut i modellen. Vid hög belastningsgrad på E6:an kan tänkas att det lokala vägnätet blir hårdare belastat än vad analyserna visar.

- Osäkerheter finns i framtida markanvändning. Någon noggrannare genomgång av denna har ej gjorts specifikt inom ramen för denna analys.