

GÖTEBORGS STAD

## Trafikutredning Korsvägen Svenska Mässan

UPPDRAGSNUMMER 30041230



2022-05-27

SWECO

STEFAN ANDERSSON, THERESE WILSON



## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Syfte med trafikutredningen</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>2</b>
3.1	Planerad utbyggnad inom planområdet .....	2
<b>4</b>	<b>Vägstrukturer</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Kollektivtrafik</b>	<b>6</b>
5.1	Kollektivtrafik ÅDT .....	7
<b>6</b>	<b>Trafikalstring</b>	<b>9</b>
6.1	Allmänt.....	9
6.2	Trafikalstring från planområdet .....	9
6.2.1	Nyckeltal.....	9
6.2.2	Scenario 2 och 2b, flöden för miljöbedömning .....	11
6.2.3	Scenario 3, dimensionerande flöden.....	11
6.3	Trafikalstring från pågående planer inom närområdet .....	12
<b>7</b>	<b>Trafikmängder inom aktuellt utredningsområde</b>	<b>14</b>
7.1	Nuvarande trafikmängder .....	14
7.2	Nuvarande trafiksituation inklusive anpassning till framtida utformning, "Nollalternativ" .....	15
7.3	Scenario 1, trafikflöden utan att Svenska Mässan byggs ut .....	16
7.4	Trafikflöden som underlag till miljöberäkningar .....	18
7.4.1	Allmänna förutsättningar.....	18
7.4.2	Scenario 2, flöden för miljöbedömning .....	18
7.4.3	Scenario 2b, mellanår 2028.....	20
7.5	Scenario 3, dimensionerande flöden .....	21

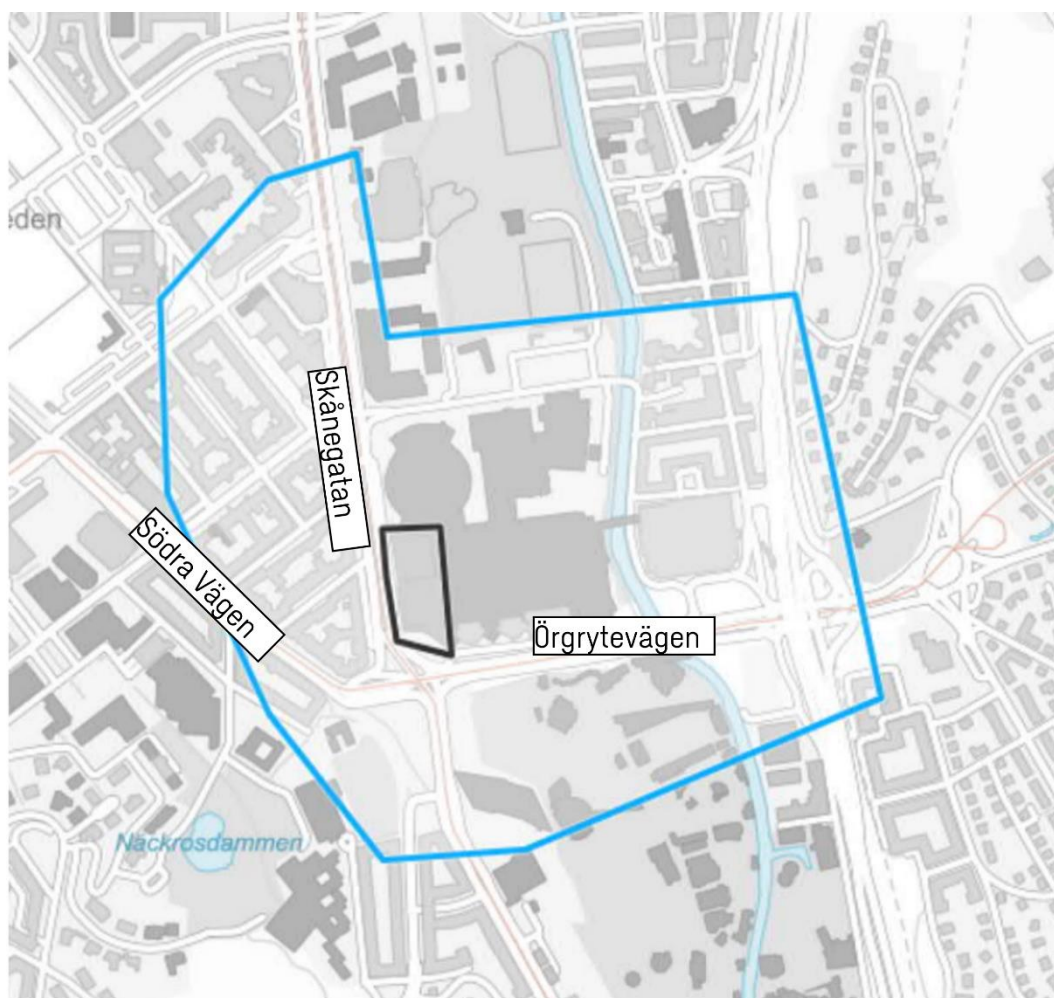


## 1 Inledning

Föreliggande trafikutredning är framtagen i samband med detaljplanearbete för Svenska Mässan, nytt höghus mot Korsvägen Heden 34:16 m.fl. inom stadsdelen Heden, där uppdraget syftar till att ta fram en makroanalys för planen.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av ett nytt höghus vid Korsvägen innehållande bland annat hotell, kontor, restaurang, konferens och kategoribostäder.

Ungefärlig geografisk avgränsning visas i illustrationen nedan. Svart ruta avser planområdet och blå markering visar det ungefärliga området för vilket makromodellen skall kunna besvara frågor.



Figur 1 Planområdet inom svart markering och makromodellens huvudsakliga upptagningsområde inom blå markering.

## 2 Syfte med trafikutredningen

Syftet med uppdraget är att med hjälp av makrosimulering, ta fram trafiksiffror som ska fungera som underlag för miljöutredningar (buller och luft) i samband med detaljplanens framtagande. Även trafiksiffror för dimensionering ska tas fram.

## 3 Förutsättningar

Planområdet ligger centralt med Korsvägens kollektivtrafiknod som närmsta granne, samt bostäder, kontor, butiker och nöjesfält etc.

De scenarion som analyseras är följande:

1. Scenario år 2035 där Svenska mässans exploatering inte byggs ut.
2. Scenario år 2035 där Svenska mässans exploatering byggs ut med hög exploatering samt den mest trafikalstrande användningen. Detta blir underlag för miljöbedömning.
  - I. Scenario 2b. Ett mellanår (2028) ska redovisas för att visa effekten av exploateringen i direkt anslutning till Västlänkens öppnande.
3. Scenario år 2035 där Svenska mässan byggs ut enligt "best guess" gällande exploateringsgrad och fördelning av ytor. Detta blir underlag för dimensionering.

### 3.1 Planerad utbyggnad inom planområdet

Scenario 2 och 3 avser utbyggnader inom Svenska Mässan där scenario 2 omfattar hotell, restaurang, kontor, konferens och handel. Scenario 3 utgår från scenario 2 men i detta blir en del av hotell och kontorsverksamheten istället kategoribostäder, vilket avser studentbostäder.

I Tabell 1 nedan visas den fördelning av yta till respektive användning som angivits i uppdraget (total yta 29 000 kvm BTA inkl. källare).

*Tabell 1 . Givna förutsättningar avseende fördelning av ytor (BTA) inom planen.*

Användning	Ytor (kvm BTA)	
	Scenario 2	Scenario 3
Restaurang/mötesytor/kontor	2 779	2 779
Kontor/hotell	19 790	13 490
Lobby/entré/mötesytor	1 933	1 933
Lobby/entré/mötesytor/restaurang/handel	3 798	3 798
Källare	700	700
Kategoribostäder	0	6 300

Till detta har antaganden gjorts för att specificera de olika ytornas storlek ytterligare, vilket visas i tabell nedan.

Tabell 2. Antaganden kring uppdelning av ytor.

Användning	Ytor (kvm BTA)		Antagen uppdelning
	Scenario 2	Scenario 3	
Restaurang/mötesytor/kontor	2 779	2 779	50%/ 25%/ 25%
Kontor/hotell	19 790	13 490	33%/ 67%
Lobby/entré/mötesytor/restaurang	1 933	1 933	10%/ 10%/ 70%/ 10%
Lobby/entré/mötesytor/restaurang/handel	3 798	3 798	7%/ 8%/ 25%/ 35%/ 25%
Källare	700	700	100%
Kategoribostäder (Scenario3)	-	6 300	100%

Den antagna uppdelningen av de olika kategorierna resulterar i ytor i respektive scenario såsom framgår av tabellerna nedan.

Scenario 2 respektive 2b.

Tabell 3. Antagen yta för respektive kategori i Scenario 2 och 2b, utifrån Tabell 2.

Ytor, kvm (BTA)					
Kontor	Restaurang	Mötesytor	Hotell	Handel	Lobby/Entré
695	1 390	695			
6 531			13 259		
	193	1353			193+193
	1 329	950		950	266+304

Scenario 3

Tabell 4. Antagen yta för respektive kategori i Scenario 3, utifrån Tabell 2.

Ytor, kvm (BTA)						
Kontor	Restaurang	Mötesytor	Hotell	Handel	Lobby/Entré	Studentbostäder
695	1 390	695				
4 452			9 038			
	193	1 353			193+193	
	1 329	950		950	266+304	
						6300

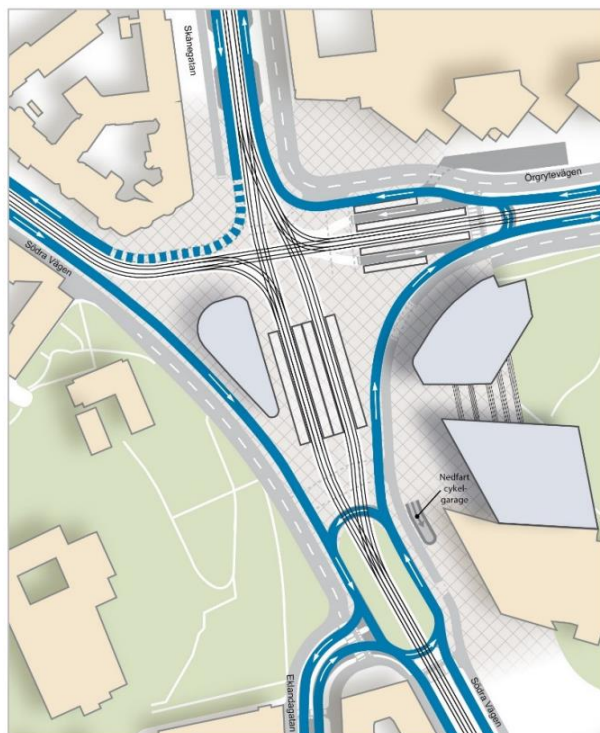
Tabell 5. Total antagen yta för respektive kategori i de olika scenarierna.

Användning	Totala ytor (kvm BTA)	
	Scenario 2 och 2b	Scenario 3
Kontor	7 225	5 146
Restaurang	2 912	2 912
Mötesytor	2 997	2 997
Hotell	13 259	9 038
Handel	950	950
Lobby/Entré	956	956
Studentbostäder		6300



## 4 Vägstrukturer

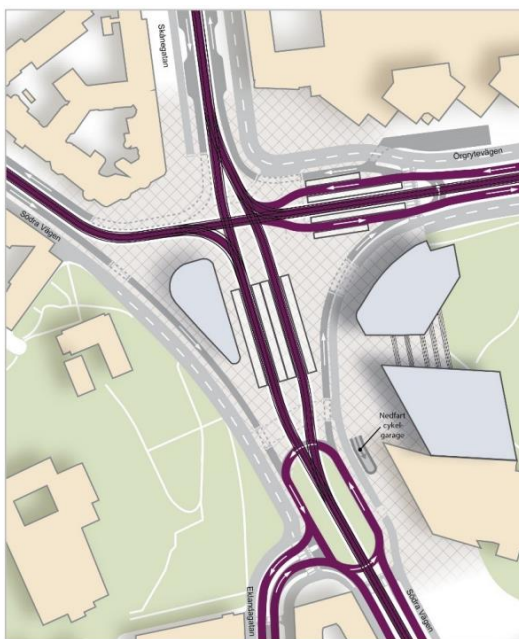
Ombyggnation pågår vid Korsvägen i anslutning till station för Västlänken, ombyggnationen kommer att medföra en betydande skillnad för hur fordonstrafiken kan röra sig i områdena i framtiden. Figuren nedan visar en illustration av biltrafikstråk vid Korsvägen 2035, efter ombyggnation.



Figur 2. Illustration av biltrafikstråk. Källa: Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg. Antagandehandling Mars 2019.

## 5 Kollektivtrafik

Korsvägen är en stor kollektivtrafikknypunkt som är under ombyggnation för att även inkludera en järnvägsstation för Västlänken. En illustration över kollektivtrafikstråk i den nya utformningen visas i figuren nedan.



Figur 3 Illustration av kollektivtrafikstråk. Källa: Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg. Antagandehandling Mars 2019.

Korsvägen trafikerades 2014 med sex spårvagnslinjer, två stombusslinjer och två expressbusslinjer. Därutöver finns det elva övriga busslinjer som har uppehåll i Korsvägen samt privata aktörer med bussar i linjetrafik såsom exempel Flygbussarna till Landvetter flygplats.

Kollektivtrafikens maxtimmesflöden för 2014 respektive 2035 hämtas från "Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg", mars 2019.

Vid jämförelse med dagens turutbud i Göteborg Stads strategiska trafikmodell (GSM) ses att maxtimmen utgör ca 15% av dygnstrafiken vid Korsvägen, vilket används för att räkna fram dygnsflödet. Motsvarande appliceras på turutbudet i maxtimmen för 2035, för att räkna fram ett dygnsflöde.

Antalet passager för bussar och spårvagnar<sup>1</sup> i linjetrafik under högtrafiktimme dagtid samt totalt antal busspassager per vardagsdygn för 2014 respektive 2035 visas i tabellerna nedan. Flödet avser trafik i båda riktningarna.

Tabell 6 Kollektivtrafikutbud i Korsvägen under vardagsdygn år 2014

2014	Högtrafiktimme, antal		Vardagsdygn, antal	
	Bussar	Spårvagnar	Bussar	Spårvagnar
Örgrytevägen	128	14	854	92
Södra Vägen, södra	12	60	80	400
Södra Vägen, västra	140	26	932	174
Skånegatan	-	48	-	320

Tabell 7 Kollektivtrafikutbud i Korsvägen under vardagsdygn år 2035

2035	Högtrafiktimme, antal		Vardagsdygn, antal	
	Bussar	Spårvagnar	Bussar	Spårvagnar
Örgrytevägen	94	20	627	134
Södra Vägen, södra	32	100	214	667
Södra Vägen, västra	126	40	840	266
Skånegatan	-	80	-	533

Utöver trafikeringen för 2014 och 2035 har flöden för år 2028 tagits fram, baserat på en linjär uppräknings av antalet avgångar mellan åren 2014 och 2035. Detta är alltså ett grovt antagande om att utvecklingen inom staden sker linjärt mellan dessa år och att kollektivtrafiken succesivt anpassas därefter.

Tabell 8. Kollektivtrafikutbud i Korsvägen under vardagsdygn år 2028, uppräknat flöde

2028	Högtrafiktimme, antal		Vardagsdygn, antal	
	Bussar	Spårvagnar	Bussar	Spårvagnar
Örgrytevägen	104	18	695	118
Södra Vägen, södra	23	84	154	562
Södra Vägen, västra	131	35	870	231
Skånegatan	-	67	-	450

## 5.1 Kollektivtrafik ÅDT

Kollektivtrafikflöden för vardagsdygn är omräknat med faktor 0,88 för att motsvara Årsmeldedygn (ÅDT). Detta tar hänsyn till att det går färre turer på helgdagar samt ett antagande om 30% färre turer under två månader på sommaren.

<sup>1</sup> Här avses spårvagnståg, d.v.s. samtliga sammankopplade vagnar som ger ett tåg (en tur)

Tabell 9 Kollektivtrafikutbud i Korsvägen under årsmedeldygn år 2014

2014, ÅDT	Högtrafiktimme, antal		Dygn (ÅDT), antal	
	Bussar	Spårvagnar	Bussar	Spårvagnar
Örgrytevägen	113	12	742	81
Södra Vägen, södra	11	52	70	352
Södra Vägen, västra	123	23	820	153
Skånegatan	-	42	-	282

Tabell 10 Kollektivtrafikutbud i Korsvägen under årsmedeldygn år 2035

2035, ÅDT	Högtrafiktimme, antal		Dygn (ÅDT), antal	
	Bussar	Spårvagnar	Bussar	Spårvagnar
Örgrytevägen	83	18	552	118
Södra Vägen, södra	28	88	188	587
Södra Vägen, västra	110	35	740	234
Skånegatan	-	70	-	470

Tabell 11. Kollektivtrafikutbud i Korsvägen under årsmedeldygn år 2028, uppräknat flöde

2028, ÅDT	Högtrafiktimme, antal		Dygn (ÅDT), antal	
	Bussar	Spårvagnar	Bussar	Spårvagnar
Örgrytevägen	92	16	612	104
Södra Vägen, södra	20	74	136	495
Södra Vägen, västra	115	31	766	203
Skånegatan	-	59	-	396

## 6 Trafikalstring

### 6.1 Allmänt

Trafikkontorets verktyg Resekalkyl har använts till viss del för att beräkna trafikstringen för de tillkommande bostäderna och verksamheterna. Verktöget bygger på statistik på en aggregerad nivå som motsvarar den äldre stadsdelsnämndsindelningen. För att hantera osäkerheterna i indata redovisas ett intervall av resor för respektive färdmedel. Den aktuella planen genomförs inom området Centrum, vilket är indata för de färdmedelsandelar som ska användas i kalkylen.

Alstringsverktyget redovisar hur det totala resandet ser ut till och från området i dagsläget (2018) och år 2035 för ett scenario med förutsättningen att färdmedelsfördelningen enligt trafikstrategins mål uppnås. Alstringsverktyget ger som resultat antal personresor för respektive färdmedel. För att översätta antal personresor med bil till antal bilförflyttningar måste hänsyn tas till personbilsbeläggningen i varje bil, som för generellt är ca 1,2 personer/bil.

Den faktiska alstringen beror i hög grad på hur planen utformas och vilka mobilitetsåtgärder som genomförs inom denna, men även vilka generella förutsättningar för de olika trafikslagen som området erbjuder.

### 6.2 Trafikalstring från planområdet

Då alstringsverktyget är begränsat i vilka kategorier som kan beräknas så har lokala anpassningar till det studerade planområdet behövt göras, och flertalet antaganden har gjorts gällande de olika verksamhetstyperna.

#### 6.2.1 Nyckeltal

De nyckeltal som använts vid trafikstringsberäkningarna inom planområdet redovisas i Tabell 12 nedan, både som generella tal (vedertagna siffror samt antaganden) och som lokala anpassningar till de olika scenarierna i denna utredning. Ytterligare beskrivning om antaganden finns nedanför tabellen.

Tabell 12. Nyckeltal för trafikstring.

Restaurang	Generella tal	Anpassning Scenario 2	Anpassning Scenario 3	Kommentar
Gäster / 1000 kvm BTA	100			
Resor/person/dag	2.1		2	
Personal/1000 kvm	20			
Resor/personal/dag	2.2			
Taxiresor, andel av gäster	0.05			Antagande
Ger resor/1000 kvm	254		244	
Ger Taxiresor/1000 kvm	10			ToR-resa
Godsleveranser	3			Uppgift från Svenska Mässan

<b>Kontor</b>				
kvm BTA/anställd	24	18		
Resor/anställd/dag	2.2			
Godsleveranser/1000 kvm	0.4			
Ger resor/1000 kvm	92	122		
<b>Mötesytor</b>				
kvm BTA/pers	10			
Resor/pers/dag	2			
Ger resor/1000 kvm	200			
<b>Handel</b>				
kvm BTA/person	5			
Resor/pers/dag	2			
Godsleveranser/ 1000 kvm	2.3			
Ger resor/1000 kvm	400			
<b>Hotell</b>				
Gäster / 1000 kvm BTA	25			
Taxiresor: andel av rummen	0.04			
Resor/gäst/dag	2.5			
Personal/ 1000 kvm	5			
Resor/personal/dag	2.5			
kvm BTA/rum	35			
Ger resor/1000 kvm	75			
Ger Taxiresor/1000 kvm	2			ToR-resa
Godsleveranser	0.13			Uppgift från Svenska Mässan
<b>Studentbostäder</b>				
kvm /lgh	35			
Resor/lgh/dag	2.6		0.26	
Ger resor/1000 kvm	74			

Vid beräkning av trafikallsträng har följande antaganden gjorts beträffande tillkommande bruttoareor:

- Restaurang: Gällande godsleveranser har uppgift fåtts från Svenska Mässan att man idag har 100 livsmedelstransporter på 6 dagar och med ett fjärde torn kan räkna med en faktor 1,4. Detta har tolkats som att den tillkommande trafikallsträngen till det fjärde tornet motsvarar 0,4 av vad dagens tre torn alstrar. Motsvarande uppgift har lämnats gällande hotellverksamheten, där det uppges att man idag har 4 transporter på 6 dagar och att det med ett fjärde torn kan antas en faktor 1,2 på antalet transporter.
- Studentbostäder: Enligt Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad är P-talet för studentbostäder endast 10% jämfört bostäder. Med

antagande om att detta även gäller för trafikstring antalet resor per lägenhet justeras ner till 10%.

- Kategorin "Mötesytor" antas innebära konferensverksamhet.
- I scenariot för dimensionering tas hänsyn till att många av verksamheterna hör ihop och alstrar "samma besökare", till exempel att det är hotell- eller konferensgäster som äter i restaurangen etc. Detta har tagits hänsyn till genom att justera ner resorna som genereras till restaurang samt mötesytor med 50% vardera.

### 6.2.2 Scenario 2 och 2b, flöden för miljöbedömning

Antal personresor per vardagsdygn som alstras av den tillkommande bebyggelsen inom planområdet framgår av nedanstående tabell. Trafiken fördelas ut enligt färdmedelsfördelning för nuläge 2014. Antalet genererade fordonsrörelser redovisas med hänsyn taget till beläggning i varje fordon.

*Tabell 13 Antal personresor per vardagsdygn som alstras av den tillkommande bebyggelsen inom planområdet i Scenario 2 och 2b*

Totalt per kategori	Yta (kvm,BTA)	Tot antal resor	Leveranser (fordonsrör.)	Beläggning (pers./bil)	Bil 25%	Koll 44%	Cykel 9%	Gång 22%	Antal Fordonsrör.
Kontor	7 225	883		1.2	221	389	79	194	184
Restaurang	2 912	740	27	1.5	185	325	67	163	123
Mötesytor	2 997	599		1.2	150	264	54	132	125
Hotell	13 259	994	0	1.5	249	438	90	219	166
Handel	950	380	2	1.2	95	167	34	84	79
Lobby/Entré	956								
Summa	28 299	<b>3597</b>	<b>29</b>		<b>899</b>	<b>1582</b>	<b>324</b>	<b>791</b>	<b>677</b>
								Inkl. Taxi	<b>736</b>

### 6.2.3 Scenario 3, dimensionerande flöden

Antal personresor per vardagsdygn som alstras av den tillkommande bebyggelsen inom planområdet framgår av nedanstående tabell. Trafiken fördelas ut enligt färdmedelsfördelning för Trafikstrategi 2035. Antalet genererade fordonsrörelser redovisas med hänsyn taget till beläggning i varje fordon.

Tabell 14 Antal personresor per vardagsdygn som alstras av den tillkommande bebyggelsen inom planområdet i Scenario 3

Totalt per kategori	Ca kvm	Tot antal resor	Leveranser (fordonsrör.)	Beläggning	Bil 11%	Koll 53%	Cykel 13%	Gång 24%	Antal Fordonsrör.
Kontor	5 146	472		1.2	52	250	61	113	43
Restaurang	2 912	355	13	1.5	39	188	46	85	26
Mötesytor	2 997	300		1.2	33	159	39	72	27
Hotell	9 038	0	0	1.5	0	0	0	0	0
Handel	950	380	2	1.2	42	201	49	91	35
Lobby/Entré	956								
Kategoribostäder	6 300	47		1.2	5	25	6	11	4
<b>Summa</b>	<b>28 299</b>	<b>1507</b>	<b>16</b>		<b>171</b>	<b>823</b>	<b>202</b>	<b>373</b>	<b>136</b>
								Inkl. Taxi	<b>186</b>

### 6.3 Trafikalstring från pågående planer inom närområdet

Vid beräkning av framtida trafik på de vägar som i första hand berörs av utbyggnaden av planområdet ska även hänsyn tas till andra pågående planer som kan påverka trafiksituationen på dessa vägar. De pågående planer som bedöms påverka trafiksituationen inom närområdet framgår av nedanstående tabell.

Tabell 15. Planer i närområdet som bedöms kunna påverka trafiksituationen vid Korsvägen

Benämning	Typ	Antal bostäder
Cirkus Lorensberg, bost, verk, parkering, dp	Bostäder - Flerbostadshus	100
Lennart Torstenssonsgatan 9, bostäder vid, dp	Bostäder - Flerbostadshus	8
Gibraltarg, Krokslätt, studbost, ändring dp, dp	Bostäder - Studentbostäder	42
Gibraltargatan	Bostäder - Studentbostäder	90
Eklandagatan/Bergsprängaregatan, Krokslätt, bostad	Bostäder - Flerbostadshus	25
Almedals fabriker, Krokslätt, dp	Bostäder - Flerbostadshus	230
Ebbe Lieberathsgatan, väster om, dp jubel	Bostäder - Flerbostadshus	186
Ebbe Lieberathsgatan, väster om, skola, förskola och bostäder, dp	Bostäder - Flerbostadshus	132
Falkenbergsgatan, bostäder och verksamheter	Bostäder - Flerbostadshus	636
Fredriksdalsgatan, söder om, Krokslätt, bost m.m dp	Bostäder - Flerbostadshus	536
Mölnsdalsvägen, Krokslätt, studentbostäder, dp	Bostäder - Studentbostäder	100
Olofshöjd, studentbostäder, dp, jubel	Bostäder - Studentbostäder	101
Ebbe Lieberathsgatan / Katrinelundsgatan	Bostäder - Flerbostadshus	280
Mölnsdalsvägen / Varbergsgatan	Bostäder - Flerbostadshus	80



Benämning	Typ	Antal bostäder
Utlandagatan	Bostäder - Flerbostadshus	60

De olika planerna är uppdelade efter lokalisering och förenkling har gjorts i modellen genom att alla planer som ligger i närheten av varandra är placerade i samma zon, då de ändå kommer röra sig till/från Korsvägen via samma vägar. De tre samlade områdena är Lorensberg/Södra Vägen, Johanneberg/Eklandagatan samt Krokslätt/Mölnaldsvägen.

De tre nederst listade planerna har planerat byggår efter 2028, och inkluderas alltså inte i Scenario 2b.

För studentbostäder har samma antagande som för det studerade planområdet gjorts, avseende en fiktiv bostadsyta om 10% av den faktiska, för att ta hänsyn till den låga bilandelen för studenter.

Antal personresor per vardagsdygn som alstras av den tillkommande bebyggelsen inom planområdet framgår av nedanstående tabell. Skillnaden mellan de olika scenarierna ligger, förutom planerat byggår, i färdmedelsfördelningen.

*Tabell 16 Tillkommande fordonsförflyttningar från tillkommande planerade bostäder och verksamheter inom närområdet.*

	Fordonsförflyttningar alstrade av planer i närområdet		
	Scenario 2	Scenario 2b	Scenario 3
Lorensberg	100	100	40
Johanneberg	100	40	40
Krokslätt	2100	1800	980
<b>Summa</b>	<b>2300</b>	<b>1940</b>	<b>1060</b>

Omräkningen till antal bilar har gjorts med beläggningsgrad 1,2 personer per bil för samtliga kategorier förutom skola och förskola, där beläggningsgraden istället är 1,5. Dessutom har tillkommande biltrafik till och från skola/förskola justerats ner då dessa planeras i ett område med mycket bostäder, vilket föranleder att majoriteten av eleverna bor i närområdet. Orsaken till nedskrivningen är att minska risken för dubbelräkning av resor då resan till och från skola redan i viss mån finns inräknad i resealstringen för bostäderna.

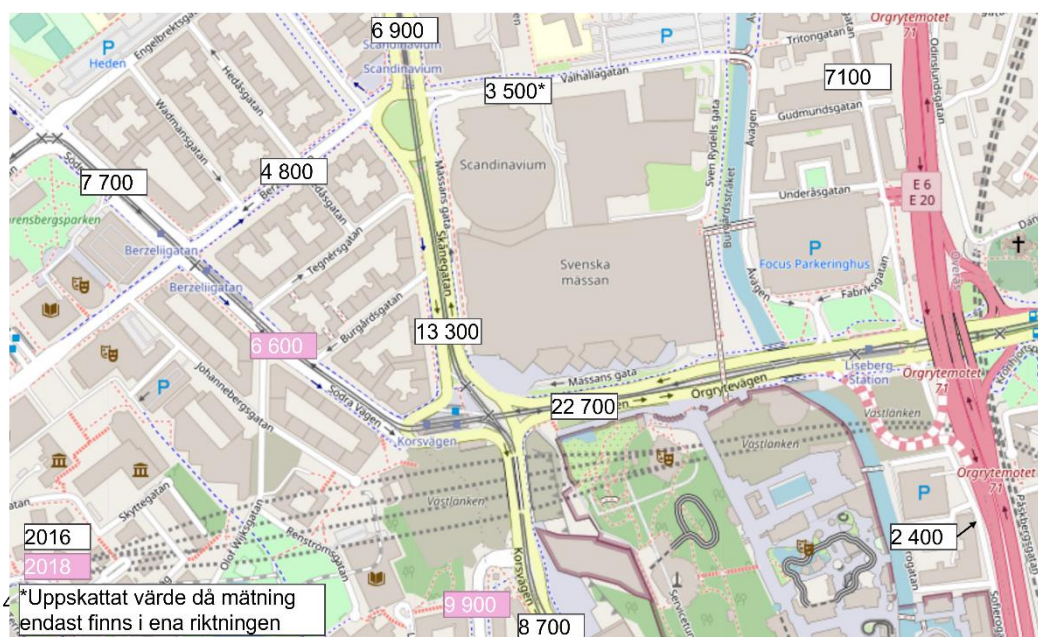
## 7 Trafikmängder inom aktuellt utredningsområde

Bedömning av hur trafiken fördelas i vägnätet har gjorts med hjälp av Trafikkontorets analysmodell Visum, som är en övergripande trafikmodell för hela staden. En så pass övergripande modell har vissa begränsningar i exaktheten då man kommer ner på enskilda gator och korsningar i systemet, men ger en god indikation på i vilken riktning trafiken från olika områden fördelar sig.

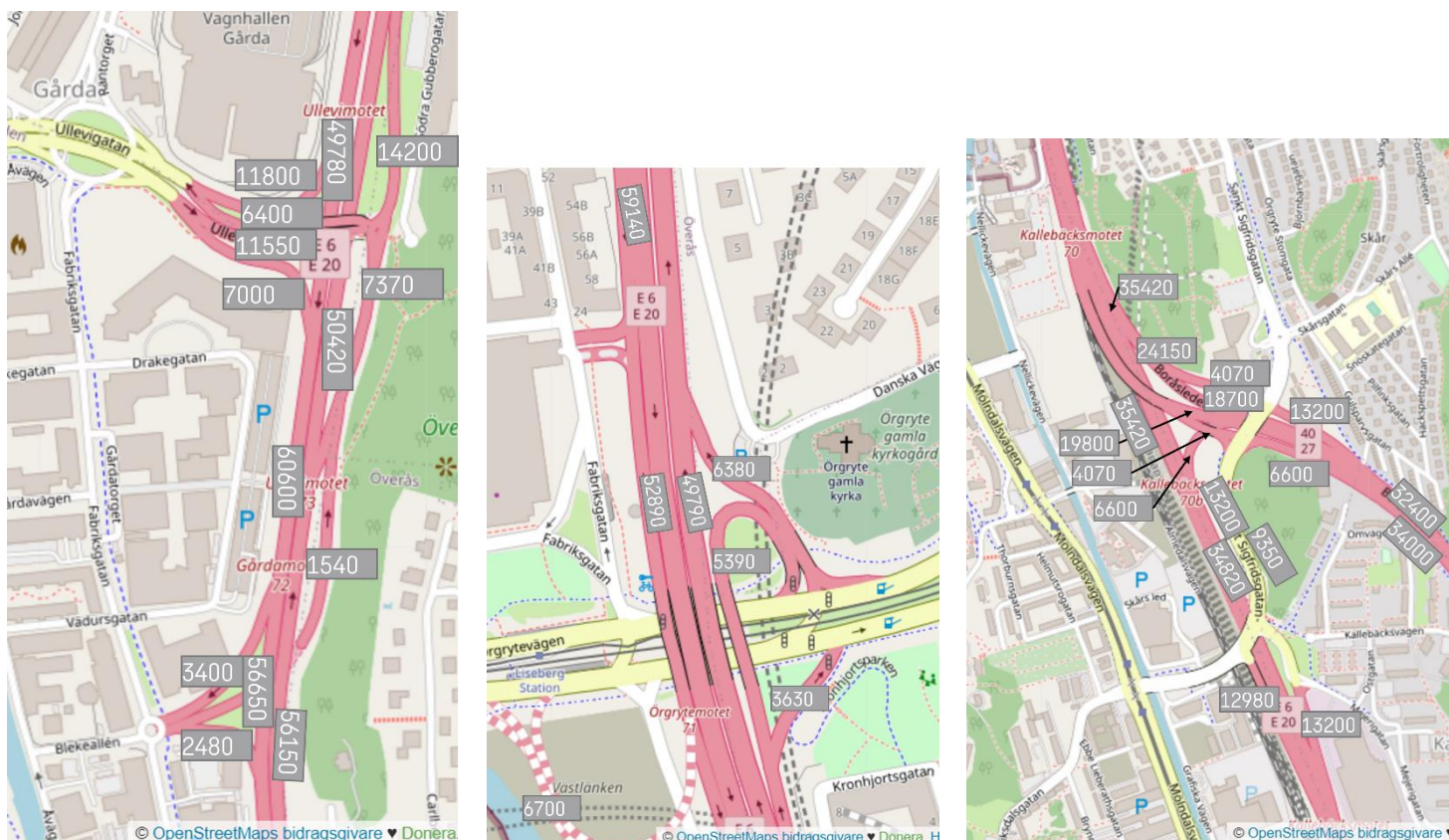
Den tillkommande biltrafiken från det aktuella planområdet och från de pågående planerna i närområdet har antagits få samma resmönster som nuvarande boende och verksamma inom närliggande områden.

### 7.1 Nuvarande trafikmängder

I figuren nedan visas uppmätta trafikmängder på vägnätet i anslutning till planområdet. Trafikmängder anges som årsmedelvardagsdygn, ÅMVD. Mätvärden från 2016 har framförallt varit av intresse då det senare påbörjades stora ombyggnationer i området som inte ger en representativ bild av nuläget. För E6 har trafikmängder hämtats från Trafikverkets NVDB, där siffrorna som uppges är från 2019.



Figur 4 Nuvarande trafikflöden, uppmätta värden från 2016 (stödmätningar från 2018 på ett par platser då det saknas mätning från 2016). Källa: Trafikkontoret, Göteborgs Stad.



Figur 5. Nuvarande trafikflöden på E6 (2019). Omräknade till ÅMVD med faktor 1,1. Källa: NVDB Trafikverket.

## 7.2 Nuvarande trafiksituation inklusive anpassning till framtida utformning, "Nollalternativ"

I och med att Korsvägen är under pågående ombyggnation som vid färdigställande kommer ha stor påverkan på hur trafiken rör sig i området så har hänsyn tagits till den framtida utformningen. Skillnaden i trafikflöde på berörda vägar har applicerats på trafikmätningarna. Skillnaden har hämtats från Göteborg Stads Visummodell där ett nulägesscenario jämförts mot ett scenario med Korsvägens nya utformning.

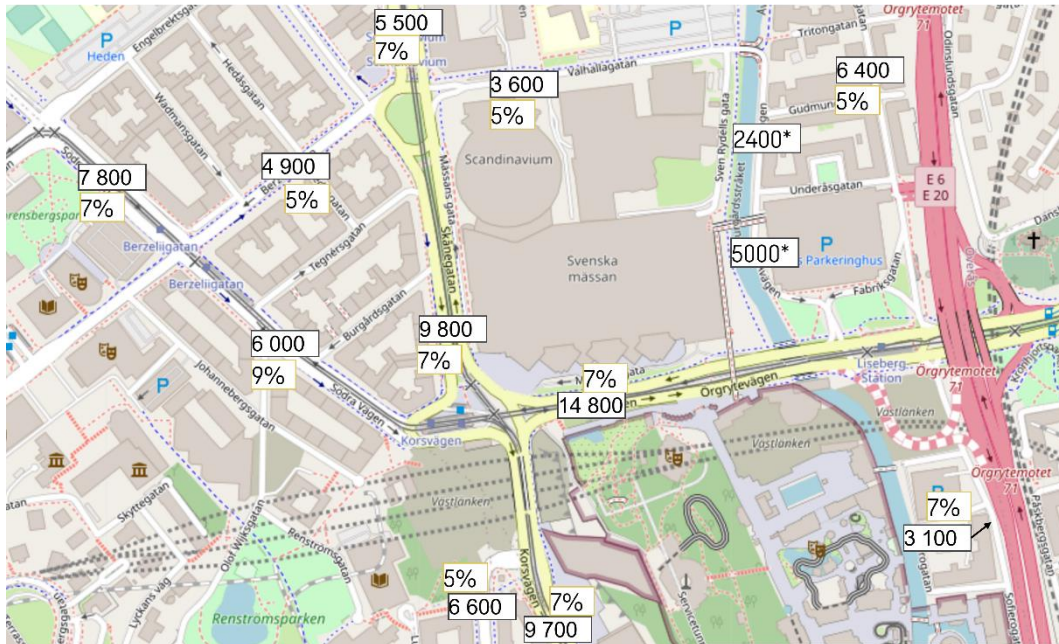
I figuren nedan visas de justerade nulägesflödena. Påverkan på E6 blir i sammanhanget liten, trafiken sprider ut sig i det lokala nätet och skillnaden blir ett par hundra fordon per dygn i de olika moten. Störst påverkan sker i Örgrytemotet där av- och påfartsramperna på västra sidan (koppling till E6 södergående) minskar med ca 1000 fordon per vardagsdygn till följd av den begränsade framkomligheten i Korsvägen.



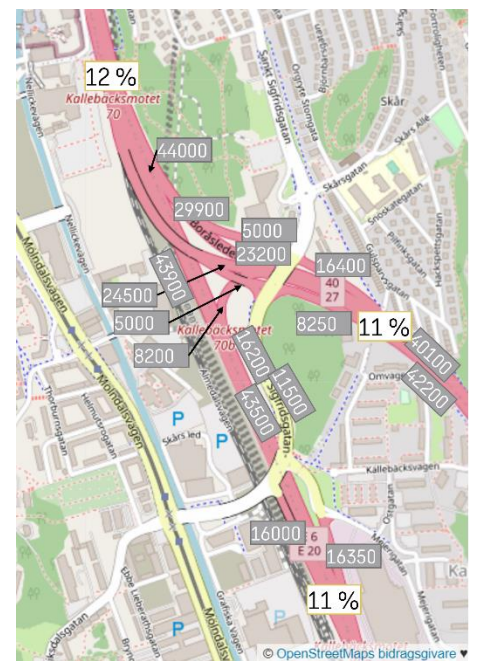
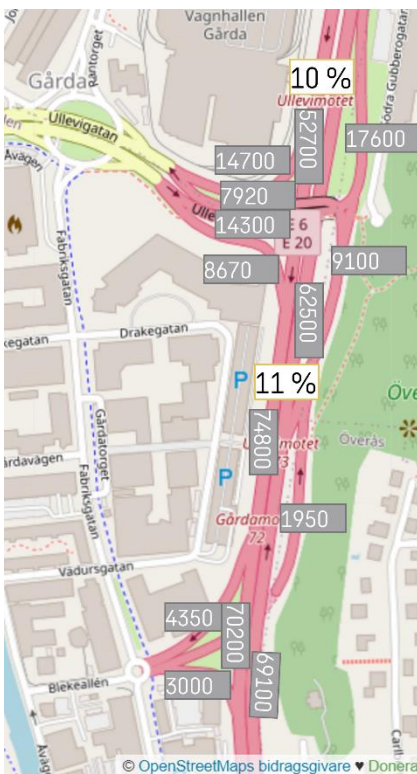
Figur 6. Nollalternativ. Nuvarande trafikflöden inklusive anpassning till framtida förändring i vägnätet.

### 7.3 Scenario 1, trafikflöden utan att Svenska Mässan byggs ut

Trafikflöden för 2035 har tagits fram genom att den procentuella förändringen i Visummodellen mellan Nuläget och Hållbarhets scenariot (båda med Korsvägens nya utformning) har applicerats på de justerade trafikmätningarna. Nedan visas dessa flöden tillsammans med tillkommande trafik från kringliggande exploatering, biltrafikandel enligt Trafikstrategi 2035. Flöden visas som ÅMVD.



Figur 7. Total trafik (ÅMVD) 2035, utan att Svenska Mässan byggs ut. Flöden på Åvågen är en grov bedömning.



Figur 8. Total trafik på E6, uppräknat till 2040. Flöden omräknade till ÅMVD med faktor 1,1.

Påverkan på E6 från tillkommande exploatering: I Örgrytemotet är det ca 150 fordon per riktning mot norr och söderut är det ett 100-tal, som även passerar Kallebäcksmotet på väg mot väg 40.

## 7.4 Trafikflöden som underlag till miljöberäkningar

### 7.4.1 Allmänna förutsättningar

Vid miljöberäkningar ska enligt Trafikkontorets riktlinjer dagens trafikmängder användas. Till dessa ska adderas alstring från aktuell exploatering samt från andra kända exploateringar som kan påverka trafikflödet i det aktuella området.

Trafikalstring har beräknats med Trafikkontorets resealstringsverktyg enligt nuvarande färdmedelsfördelning (2018), vilket är den nivå som ska användas som underlag till miljöberäkningar.

Om exploateringen eller anläggningen ligger i närheten av Trafikverkets vägar och trafikmängder för dessa behöver ingå i analysen skall Trafikverkets uppmätta trafikflöden användas för Trafikverkets väg tillsammans med Trafikverkets aktuella uppräkningsstal.

Uppmätta trafikflöden på E6 har räknats upp från mätåret 2019 till år 2040 med uppräkningsfaktorer enligt Trafikverkets *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040*. Uppräkningsstalet för 2017 – 2040 är 1,28 för personbilar vilket för åren 2019 – 2040 motsvarar 1,24.

Trafikverkets uppräkningsstal speglar den allmänna trafikutvecklingen på de statliga vägarna och innefattar bland annat exploateringar som kan förväntas ske både inom närområdet och längre bort.

Andelen tung trafik har uppskattats till viss del utifrån mätningar i områden men även utifrån andra liknande gator inom staden. På ramperna till E6 antas andelen tung trafik till 10% baserat på andelen på sträckorna.

### 7.4.2 Scenario 2, flöden för miljöbedömning

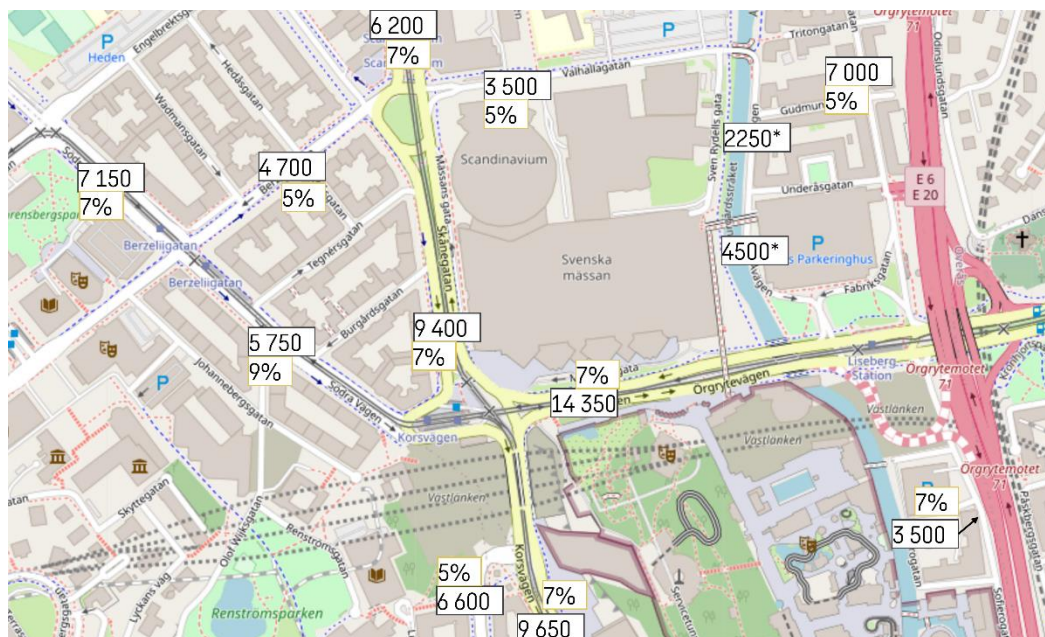
Flöden för miljöberäkningar redovisas i ÅDT och visas i figurer nedan där summan av trafik enligt nollalternativet och tillkommande trafik från planområdet samt kringliggande planer visas. E6 har räknats upp till år 2040.



tillkomma, som även passerar i Kallebäcksmotet påväg till och från väg 40. I Gårdamotet tillkommer ca 150 per riktning i utbyte mot norr.

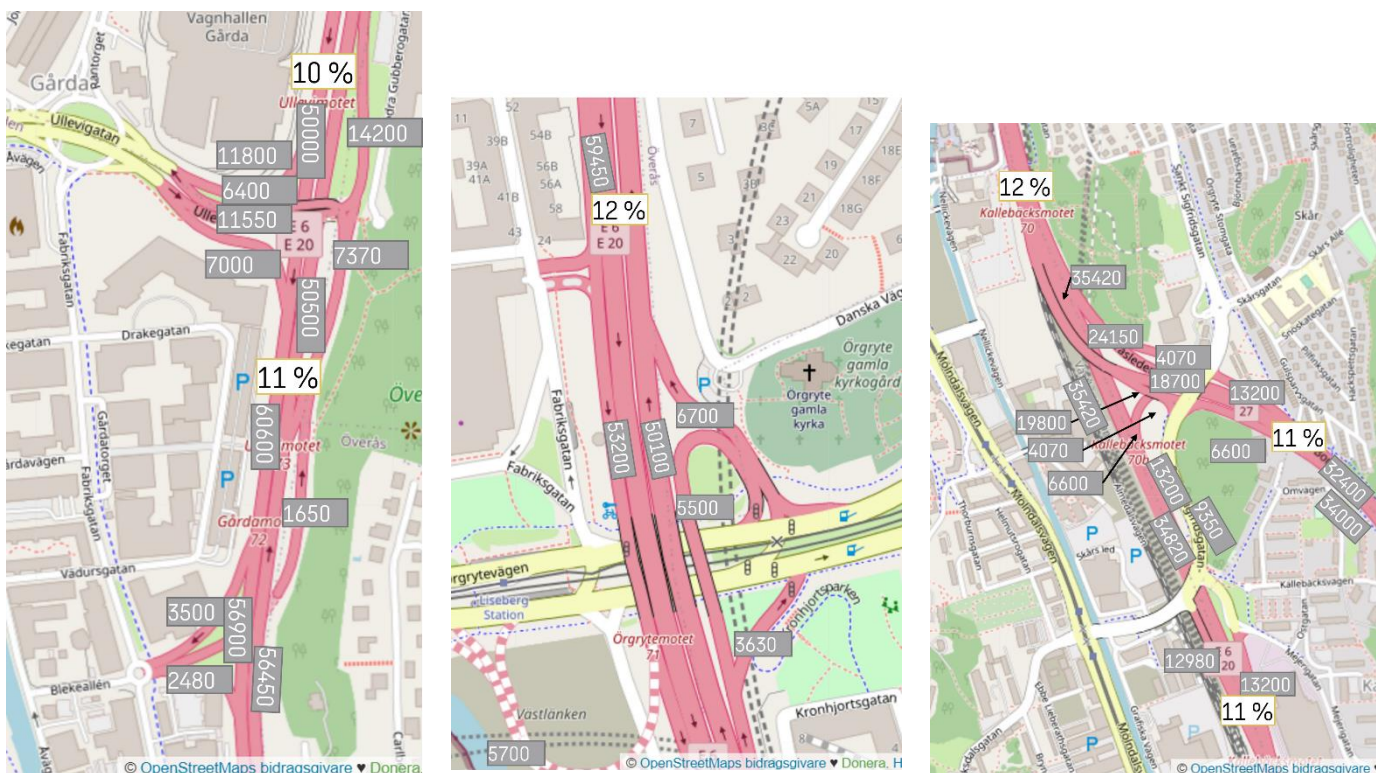
### 7.4.3 Scenario 2b, mellanår 2028

Flöden för mellanåret, i direkt anslutning till Västlänkens öppnande, 2028 visas i figurer nedan. E6 har räknats upp till år 2028 med faktor 1,1.



Figur 11. Total trafik i Scenario 2b, motsvarar år 2028. Trafiken har räknats om till ÅDT med faktor 0,9. Flöden på Åvägen är en grov bedömning.



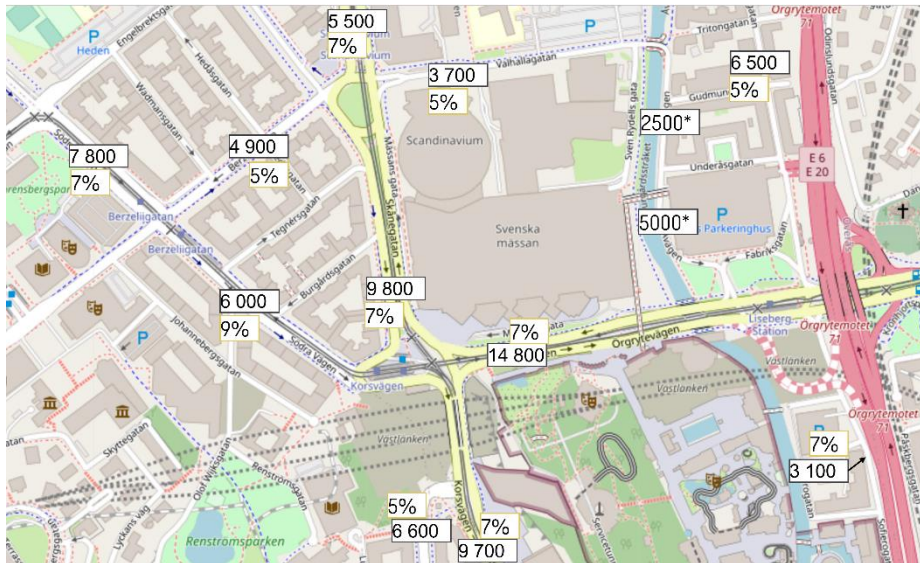


Figur 12. Trafik på E6 uppräknat till 2028. Trafiken redovisas i ÅDT.

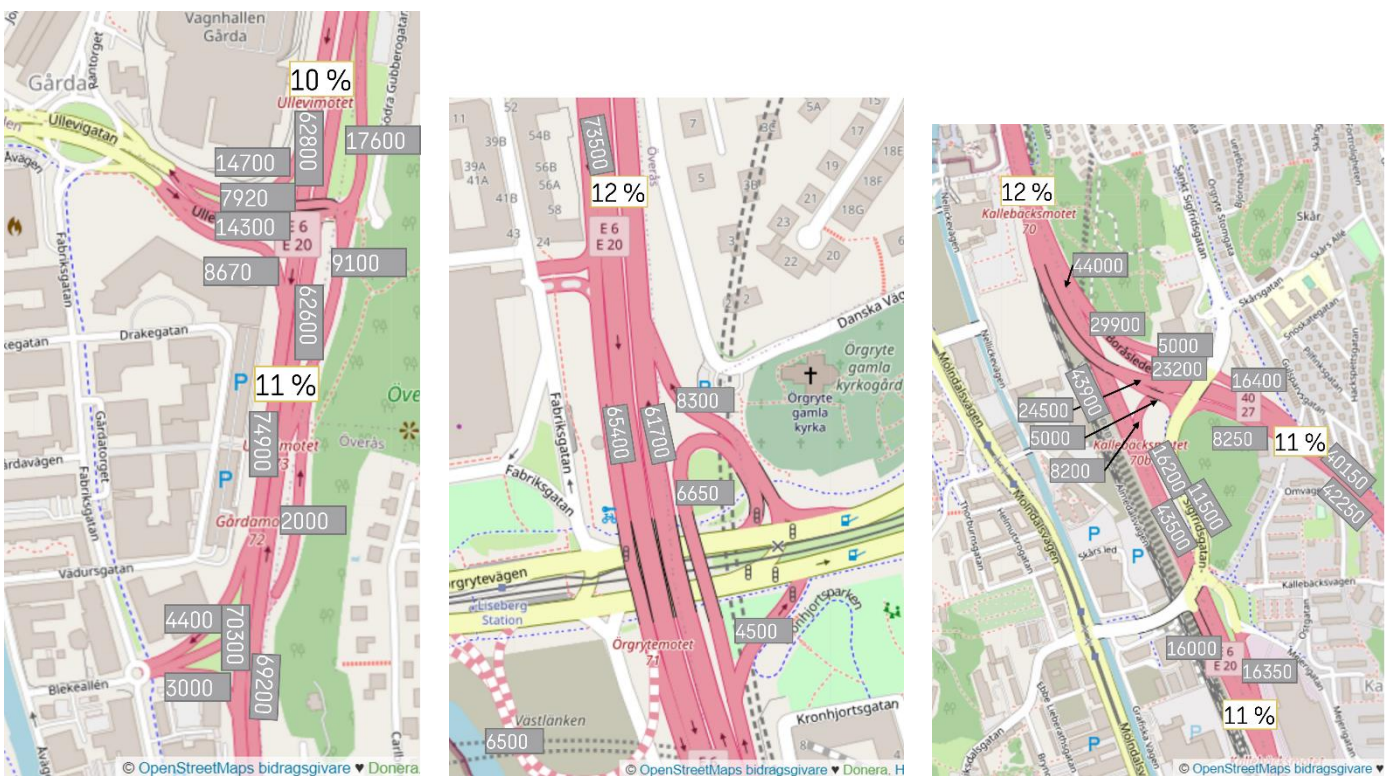
Påverkan på E6 från tillkommande exploatering: I Örgrytemotet är det ca 150 fordon per riktning som tillkommer mot norr och söderut är det ett 100-tal per riktning som beräknas tillkomma, som även passerar i Kallebäcksmotet på väg till och från väg 40. I Gårdamotet tillkommer ca 150 per riktning i utbyte mot norr.

### 7.5 Scenario 3, dimensionerande flöden

Flöden för dimensionering har tagits fram genom att den procentuella förändringen i Visummodellen mellan nuläget och Hållbarhetsscenarioet (båda med Korsvägens nya utformning) har applicerats på de justerade trafikmätningarna. Nedan visas dessa tillsammans med tillkommande trafik från kringliggande exploatering samt den studerade planen vid Svenska Mässan, biltrafikandel enligt Trafikstrategi 2035. Flöden visas som ÅMVD.



Figur 13. Total trafik (ÅMVD) som underlag för dimensionering i Scenario 3. Flöden på Ävågen är en grov bedömning.



Figur 14. Totalt flöde på E6, uppräknat till 2040. Omräkning till ÅMVD med faktor 1,1.

Påverkan på E6 från tillkommande exploatering: I Örgrytemotet är det ca 150 fordon per riktning mot norr och söderut är det ett 100-tal, som även passerar Kallebäcksmotet

påväg mot väg 40. Från planområdet vid Svenska Mässan tillkommer knappt 30 fordon i Gårdamotet i respektive riktning, i utbyte norrut.