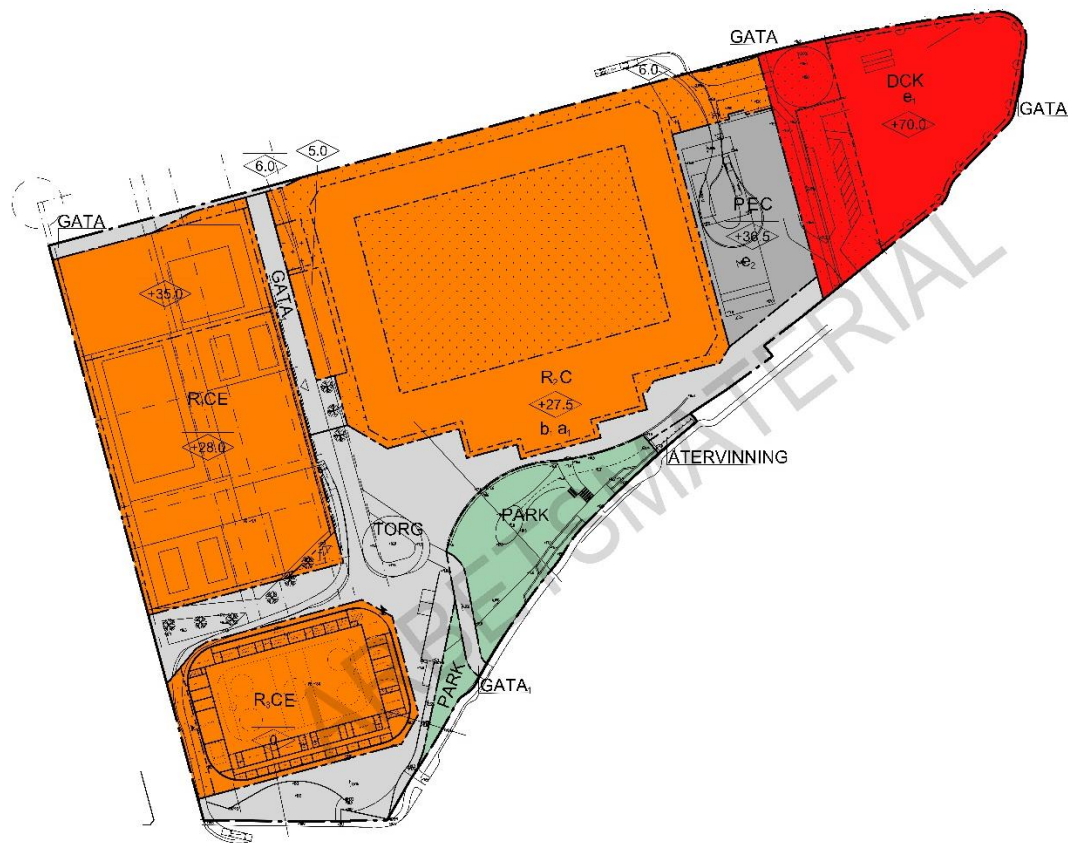


TRAFIKANALYS FÖR DETALJPLAN SÖDER OM WIESELGRENSPLATSEN

2022-06-30



TRAFIKANALYS FÖR DETALJPLAN SÖDER OM WIESELGRENSPLATSEN

UTKAST

KUND

Göteborgs Stad - N400 Trafikkontoret

KONSULT

WSP Advisory

121 77 Johanneshov

Besök: Ullevigatan 19

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

"Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Karim Ounsi, karim.ounsi@wsp.com

Frida Persson, frida.persson@wsp.com

UPPDRAGSNAMN

Trafikanalys för detaljplan Söder
om Wieselgrensplatsen

UPPDRAGSNUMMER

10309476

FÖRFATTARE

Matilda Dahl & Karim Ounsi

DATUM

2022-06-30

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	MODELLVERSION	5
3	KALIBRERING AV BASÅRSMODELLEN	5
4	ANALYSERADE SCENARION	8
4.1	SCENARIO 2027	8
4.2	SCENARIO 2035 TRV	9
4.3	SCENARIO 2035 HÅLLBARHET	10
5	MARKANVÄNDNING OCH INFRASTRUKTUR	11
5.1	TILLKOMMANDE EXPLOATERING	11
6	METOD OCH MODELLUPPBYGGNAD	13
6.1	HANTERING AV TILLKOMMANDE EXPLOATERING	13
7	MODELLRESULTAT	17
8	INDATA TILL MILJÖBEDÖMNING	19
9	UNDERLAG DIMENSIONERING	22
10	BILAGA	24

1 INLEDNING

Göteborgs Stad arbetar med att ta fram en detaljplan som ska studera möjligheterna att bygga ut Lundbybadet, ersätta ishallen Rambergsrinken med en ny ishall och etablera ett nytt sjukhus (Lundby sjukhus). Planen ska även verksamheter under sjukhuset. En detaljerad karta finns i Bilaga.

WSP har fått i uppdrag att med grund i stadens VISUM-modell prognostisera den framtida trafiken i området för att utgöra underlag för dimensionering och miljöbedömningar till detaljplanen.

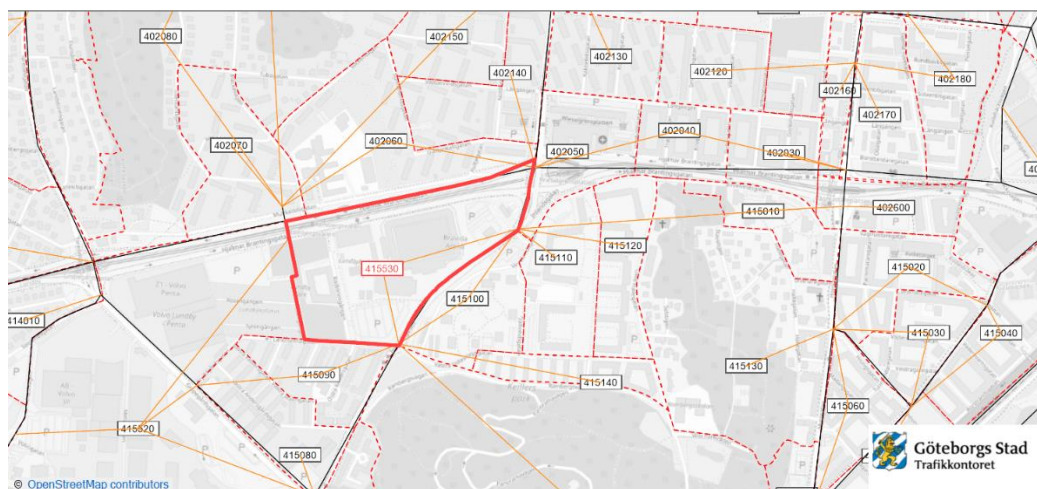
2 MODELLVERSION

Analyserna genomförs i VISUM modellversion 18.02 och utgår från Göteborgs stads VISUM-modell som använts i uppdraget *Trafikanalys för Norra Älvstaden och Backaplan*, där planprogrammen för Lindholmen, Frihamnen och Backaplan studerades i ett gemensamt arbete. Modellberäkningarna för det uppdraget utgick från Göteborgs stads Visum-modell daterad 191217. Endast kalibreringsåtgärder och kodning över infrastruktur har tagits med i modellen från uppdraget *Trafikanalys för Norra Älvstaden och Backaplan*.

3 KALIBRERING AV BASÅRSMODELLEN

Innan ett framtida scenario skapades gjordes validering och kalibrering av basårsmodell. Basårsmodellen har baserats på det 2014 modellen som togs fram i uppdraget *Trafikanalys för Norra Älvstranden och Backaplan* och innehåller kalibrering för Backaplan, Frihamnen och Lindholmen. Kalibreringsområdet för aktuellt uppdrag har begränsats till området kring Wieselgrensplatsen och Inlandsgatan.

Vid jämförelse mot trafikmätningar visade de okalibrerade modellresultaten att resandet på det lokala vägnätet kring Wieselgrensplatsen var underskattat både på dygnsnivå och eftermiddagens maxtimme, medan flödet på Hjalmar Brantingsgatan var överskattat. En översyn av vägnätet, hastigheter och ruttval har genomförts. Även skiftning till zoner har setts över och justerats.



Figur 1 Visar skiftningen efter kalibrering i modellen och utredningsområdet (zon 415530)

Då resandet underskattas på många gator kring utredningsområdet har det totala resandet till och från vissa zoner justerats, se Tabell 1. Eftersom det i Visum endast finns mätningar för eftermiddag och dygn har kalibreringen fokuserat på dessa tidpunkter. Därför har endast små justeringar gjorts för förmiddag och lågtrafik.

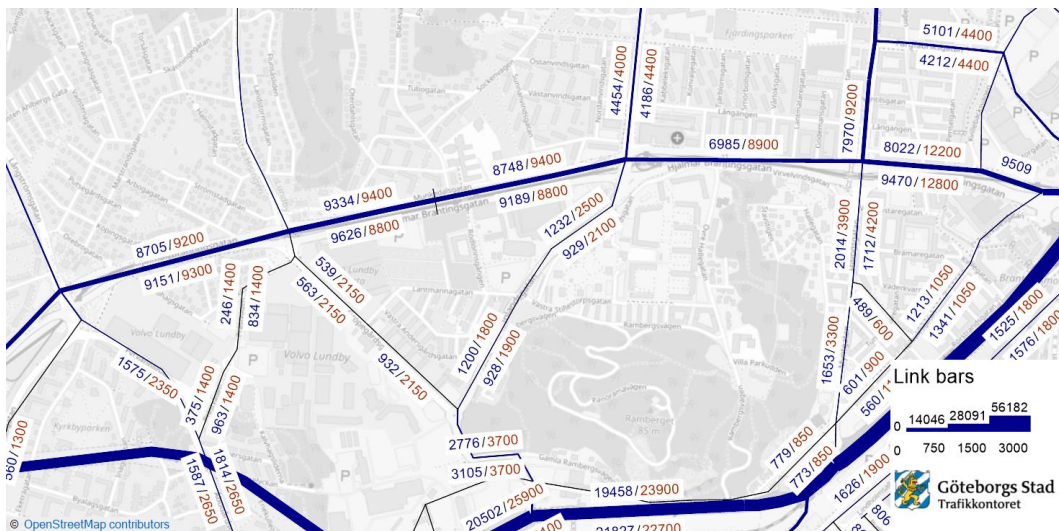
Ett antal tilläggsmatriser har adderats för att öka genomfartstrafiken längs Inlandsgatan, dessa har tagits fram genom flow bundles i Visum och avser genomfartstrafiken i området. Justeringar görs för matriser av den totala trafiken (personbil + tungtrafik).

Tabell 1 Totalt antal fordonsrörelser från och till utredningsområdet

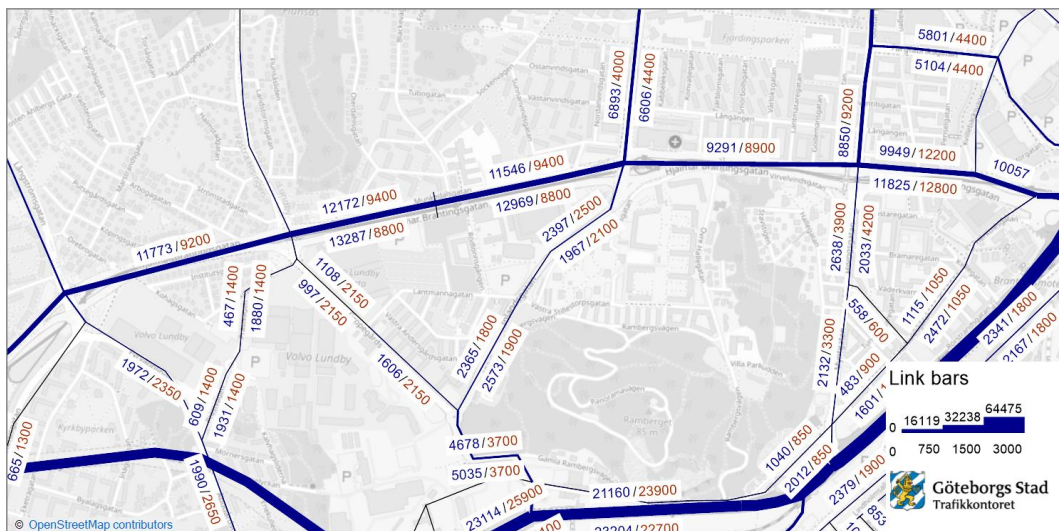
Zon	Procentuell förändring		
	<i>Förmiddag</i>	<i>Eftermiddag</i>	<i>Lågtrafik</i>
415090, 415100, 415080	+100%	+200%	+200%
415110, 415120, 415140		+200%	
415520		150%	
402140, 402060, 202150, 402110, 402130, 402050		+200	
Genomfartstrafik Inlandsgatan söderifrån		50%	500%
Genomfartstrafik Inlandsgatan norrifrån		150%	

Även hastigheten på Hjalmar Brantingsgatan har justerats, eftersom det exempelvis inte finns trafikljus i modellen. Om restiden är för snabb så ökar flödet i modellen eftersom fler då väljer den vägen. För sträckan Backaplan – Wieselgrensplatsen där skyltad hastigheten i modellen är 50 km/h har hastigheten justerats till 43 km/h. För sträckan Wieselgrensplatsen – Yrvädersgatan där skyltad hastigheten i modellen är 70 km/h har hastigheten justerats till 60 km/h.

Nedan visas flödesresultat i modellen före och efter kalibrering på dygnsnivå. Blåa siffror är modellflöden och röda siffror är trafikmätningar. Efter kalibreringen har överensstämmelsen blivit bättre i stora delar av området. Trafikflödet är fortfarande överskattat längs Hjalmar Brantingsgatan och även längs Wieselgrensgatan. Längs Inlandsgatan är flödet överskattat söderut på gatan medan vid Wieselgrensplatsen är flödet underskattat.



Figur 2 Okalibrerat basårsmodell (Dygn). Blå siffror visar trafikmängd i modellen och röda siffror visar trafikmätningar.



Figur 3 Kalibrerat basårsmodell (Dygn). Blå siffror visar trafikmängd i modellen och röda siffror visar trafikmätningar.

4 ANALYSERADE SCENARION

I arbetet med att ta fram underlag till dimensionering och miljöbedömning har följande scenarion tagits fram i samråd med beställare.

- Basår 2014 – Motsvarar vägnätet och markanvändning år 2014. Scenariot finns sedan tidigare i Trafikkontorets modell men inkluderar de kalibreringsåtgärder som gjordes i uppdraget *Trafikanalys för Norra Älvstranden och Backaplan* för Backaplan, Frihamnen och Lindholmen.
- Scenario 2027 – Scenariot utgår nuläget men med en årlig uppräknings av trafik till 2027 samt tillkommande trafik från exploatering i utredningsområdet med dagens färdmedelsandel (bilandel 46%). Infrastrukturen i scenariot utgår från ett nollscenario som togs fram i uppdraget *Trafikanalys för Norra Älvstranden och Backaplan*.
- Scenario 2035Trv – Scenariot utgår från 2040 Bas Hög, ett scenario som sedan tidigare finns i Trafikkontorets modell och baseras på Sampers Basprognos 2040. Tillkommande trafik från exploatering i utredningsområdet beräknas med dagens färdmedelsandel (bilandel 46%).
- Scenario 2035 Hållbarhet – Baseras på 2040 Hållbarhet Trv, ett scenario som sedan tidigare finns i Trafikkontorets modell och baseras på Sampers Basprognos 2040. Tillkommande trafik från exploatering i utredningsområdet beräknas utifrån trafikstrategins mål om färdmedelsandelar (där bilandelen är 21%).

För underlag till miljöbedömning har scenario 2027 och scenario 2035 Trv tagits fram. Resultat för miljöbedömningen redovisas för dygn. För underlag till dimensionering har scenario 2035 Hållbarhet tagits fram. Resultatet för dimensionering redovisas för eftermiddagens maxtimme.

4.1 SCENARIO 2027

Scenariot utgår från basårsmodell, vilket motsvarar vägnätet och markanvändning år 2014.

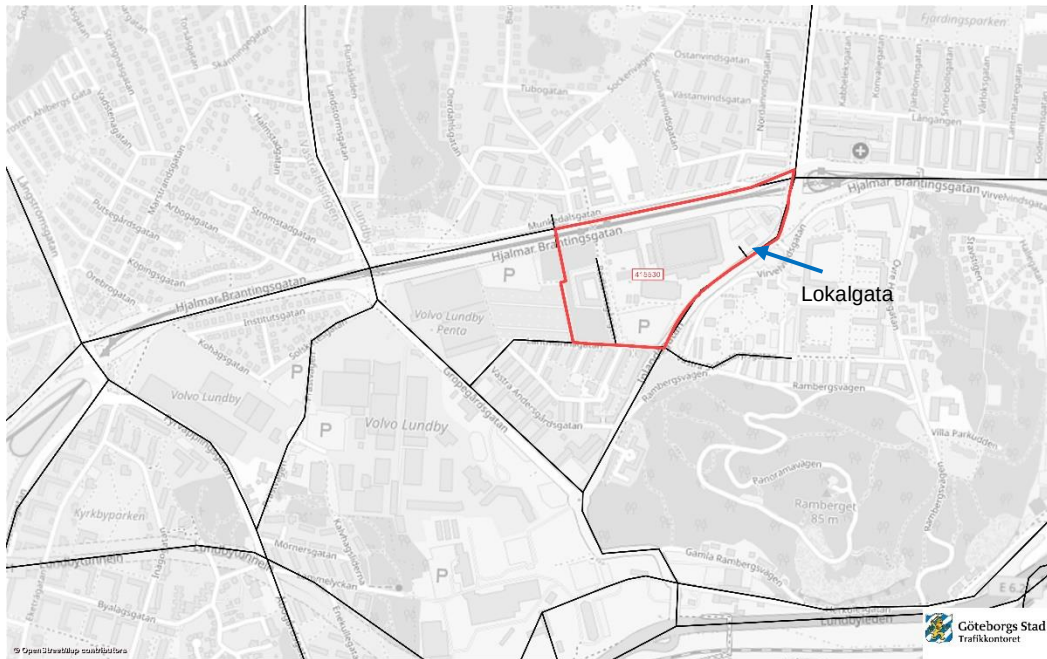
4.1.1 Vägnät

I scenariot har större beslutade infrastrukturåtgärder kodats in i modellen. Detta gjordes i uppdraget *Trafikanalys för Norra Älvstranden och Backaplan*. De infrastrukturåtgärder som lagts till är listade nedan och har kodats in baserat på underlag som tillhandahållits av Trafikkontoret.

- Hisingsbron
- Marieholmsförbindelsen
- Lundbyleden
- Breddning E6
- Nedsänkning E45.
- Eriksbergsmotet, Volvo Lundby

Även hastighetsförändringar som exempelvis sänkningar från 50 km/h till 40 km/h samt 70 km/h till 60 km/h har justerats i vägnätet i modellen.

Angöring med bil till området kommer ske till en mobilitetshub med in- och utfart från Inlandsgatan. In- och utfarten har kodats in som en lokalgata i området. Även Lantmannagatan, Rödlönnsgrången och Västra Stillestorpsgatan är inlagda som lokalgator.



Figur 4 Lokalgata inom zonen motsvarar den in- och utfart till en mobilitetshub som ska anläggas i området.

Hjalmar Brantingsgatans utformning har justerats till att i östlig riktning endast bestå av ett körfält för ett kort kömagasin precis före Rambergsvallens busshållplats.

4.1.2 Trafikuppräknings och alstringsberäkningar

Den planerade exploateringen antas vara fullt utbyggd till år 2027.

Trafikalstringsberäkningar för planerad exploatering i området har genomförts. För miljöbedömningar har dagens färdmedelsandel om 46% för stadsdelen Lundby använts. Se mer i kapitel 5.1.2. Totalt bedöms exploateringen söder om Wieselgrensplatsen alstra 3860 fordon per dygn.

Trafiken i övriga områden har räknats upp enligt Trafikverkets trafiktillväxttal för att motsvara trafiknivåer för år 2027. Trafikverkets tillväxttal är för Stor Göteborg 1,1 procent årligen. Tung trafik har räknats upp med samma tillväxttal som för personbilstrafiken.

4.2 SCENARIO 2035 TRV

Scenariot utgår från ett av de ordinarie scenarierna som finns i Trafikkontorets trafikmodell: scenariot 2040 Bas Hög.

4.2.1 Vägnät

Vägnätet motsvarar det vägnät som kodats in för scenario 2027. Större beslutade infrastrukturåtgärder har kodats in i modellen i uppdraget *Trafikanalys för Norra Älvstranden och Backaplan*. Tillskillnad mot år 2027 har även Bangårdsviadukten tillkommit och kodats in i modellen.

Lokalgator är inkodade på samma sätt som för scenario 2027.

4.2.2 Trafikuppräkning och alstringsberäkningar

Efterfrågan i scenariot kommer från Trafikverkets Basprognos för 2040 i Sampers.

Den planerade exploateringen antas vara fullt utbyggd. Trafikalstringsberäkningar för planerad exploatering i området har genomförts. För miljöbedömningar har dagens färdmedelsandel om 46% för stadsdelen Lundby använts. Se mer i kapitel 5.1.2. Totalt bedöms exploateringen söder om Wieselgrensplatsen alstra 3860 fordon per dygn.

4.3 SCENARIO 2035 HÅLLBARHET

Scenariot utgår från ett av de ordinarie scenariona som finns i Trafikkontorets trafikmodell: scenariot 2040 Hållbarhet.

4.3.1 Vägnät

Vägnätet i scenariot är samma som för *Scenario 1B Miljöbedömning 2035*, både vad gäller det övergripande vägnätet och lokalgator.

4.3.2 Trafikuppräkning och alstringsberäkningar

Efterfrågan i scenariot kommer från Trafikverkets Basprognos för 2040 i Sampers men med olika typer av styrmedel för att minska bilresandet i enlighet med Stadens trafikstrategi.

Den planerade exploateringen antas vara fullt utbyggd. Trafikalstringsberäkningar för planerad exploatering i området har genomförts. I detta scenario har färdmedelsandel från trafikstrategin använts. Det innebär en bilandel om 21% för stadsdelen Lundby. Se mer i kapitel 5.1.2. Totalt bedöms exploateringen söder om Wieselgrensplatsen alstra 2053 fordon per dygn.

5 MARKANVÄNDNING OCH INFRASTRUKTUR

Göteborgs stad har försett WSP med underlag för markanvändning och infrastruktur i utredningsområdet. Eftersom en del av den planerade verksamheten (arena, ishall och del av simhall) redan finns idag, har aktuell zon i visum först nollställts i de analyserade framtida scenariona. Trafikalstring har därför beräknats för samtliga verksamheter, även befintliga. Tillkommande resor till följd av exploatering samt befintliga verksamheter har adderats till den zon som motsvarar utredningsområdet i Visum.

5.1 TILLKOMMANDE EXPLOATERING

WSP har fått underlag för exploatering som ska ingå i framtidsscenariona. Även underlag för Arenan som redan idag finns har tillhandahållits. Samtlig exploatering planeras vara färdigställd till år 2027.

Tillkommande BTA per kategori har sammanställts i Tabell 2. För kategorierna simhall, ishall, sjukhus och arena har antalet anställda och besökande per dygn samt olika tidpunkter på dagen angivits, se Tabell 3. Detta eftersom trafikstringsberäkningarna för dessa kategorier baseras på hur många som vistas på platsen.

Angiven BTA i kvadratmeter samt antal anställda och besökare har använts för att beräkna den alstrade trafiken för bebyggelsen i utredningsområdet. Simhall har en grov BTA när analysen genomförs, mellan 16 000 och 17 500 m². Genomsnittet togs för beräkningar. 600 bostäder byggas även vid Lantmannagatan.

Tabell 2 Redovisar BTA för verksamheter.

Kategori	BTA (m²)
Simhall	16 750
Ishall	6 300
Sjukhus	24 000
Verksamheter under sjukhus	500
Gym	1 500

Underlag i form av antal anställda och besökare till beräkningar för tidsperioden dygn, förmiddag, eftermiddag och lågtrafik för de olika verksamheterna redogörs nedan.

Tabell 3 Redovisat antal anställda och besökare för olika tidsperioder.

	Antal besökare per dag	Antal anställda per dag	Antal besökare och anställda per timme		
			FM	EM	LT
Simhall	1 498	40	205	255	59
Ishall	258	2	20	30	16
Sjukhus ¹	695	356	68	72	48
Arena ²	4 000	300		790	158

¹ Ytterligare till antal anställda och besökare, räknas med minst 20 lastbilar per dag.

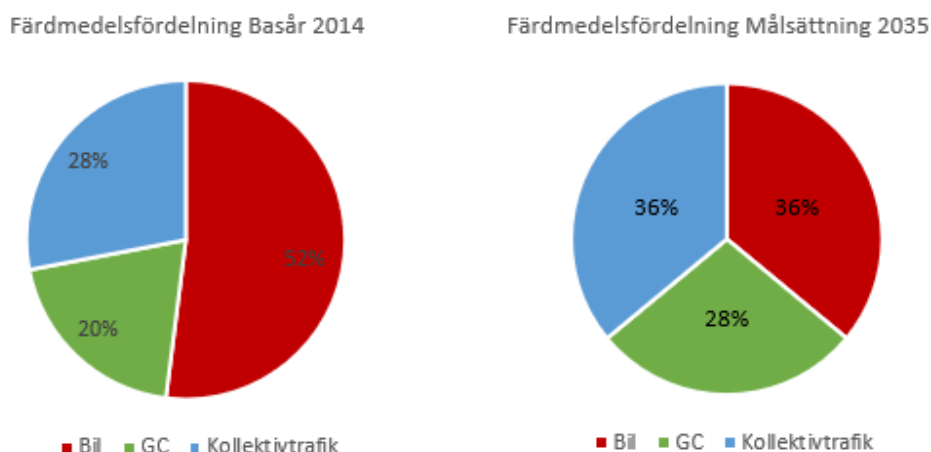
² För arenan redovisas antal besökare och anställda för en veckodag vid matchdag. För att beräkna alstring för ÅMVD har antal besökare och anställda delats med 7.

6 METOD OCH MODELLUPPBYGGNAD

6.1 HANTERING AV TILLKOMMANDE EXPLOATERING

6.1.1 Färdmedelsfördelning

Trafikalstringsberäkningar har utgått från färdmedelsfördelningen för aktuellt område, Lundby, enligt rese kalkyl. I Figur 5 visas dagens färdmedelsfördelning samt den framtida målsättningen för år 2035. Bilandelen för nuläget är 52% och för år 2035 36%.



Figur 5 Färdmedelsfördelning Lundby idag och målsättning år 2035.

6.1.2 Trafikalstringsberäkningar

Tillkommande trafik till följd av ny exploatering samt befintliga verksamhet har beräknats genom Trafikkontorets verktyg Resekalkyl, Trafikverkets Trafikalstringsverktyg samt egna beräkningar utifrån antaganden. Trafikverkets Trafikalstringsverktyg har använts för kategorin verksamhet som saknas i Resekalkyl. För arena, simhall, ishall och sjukhus har egna beräkningar genomförts utifrån uppgifter om antal besökare och anställda samt antaganden beslutade tillsammans med staden. Gym vid simhallen antas ha samma resandesträng per kvm som simhallen.

Resekalkyl

Beräkningar i Resekalkyl har använts för kategorierna bostäder. Resekalkyl beräknar totala antalet resor per dygn som en ny exploatering genererar och attraherar. Antalet bilresor dividerats med 1,2 för att beräkna totala antalet fordonsrörelser, vilket anges i användarmanualen för Resekalkyl. I Resekalkyl beräknas även mängden tillkommande godstransporter och inkluderas i resultatet.

Trafikverkets Trafikalstringsverktyg

Trafikverkets Trafikalstringsverktyg har använts för verksamheter som saknas i Resekalkyl. Samtliga verksamheter antas falla under kategorin *Närbutik* förutom verksamheten i Lamell HB som faller under kategorin restaurang (McDonalds).

I beräkningarna för verksamheter har *Göteborgs kommun* valts och för lokalisering har *i huvudortens ytterområde* valts istället för *centralt i huvudorten*. Detta eftersom bilandelen anses vara för låg vid val av *centralt i huvudorten* för kategorin *restaurang* (18%) och *närbutik* (8%). Istället har alltså *i huvudortens ytterområde* valts, vilket innebär en bilandel

på 32% för kategorin *restaurang* och 18% för kategorin *närbutik*. Nyttotrafik på 5% har adderats till antalet bilresor enligt användarmanualen för Trafikalstringsverktyget.

För år 2035 har även kategorin *restaurang* beräknats med en bilandel om 18% för att möta målsättningen om en bilandel på 21%.

Manuella beräkningar

För kategorierna simhall, ishall, sjukhus och arena har trafikstringen beräknats genom att multiplicera antalet (besökare och anställda) med 2 (antal resor per person) för att få fram totalt antal resor som sker till och från verksamheten. Antalet resor har sedan multiplicerats med dagens (0,46) och framtidens (0,21) bilandel, för att beräkna antalet bilresor till och från området. Även här har nyttotrafik på 5% har adderats. Antalet bilresor dividerats med 1,2 för att beräkna totala antalet fordonsrörelser. För sjukhuset, har kontrollerats att det alltid finns minst 20 lastbilar efter beräkningar. Om antalet blev mindre 20 lastbilar, har skillnaden lagts till dygns bilresor.

Gym vid simhallen antas ha samma resandestring per kvm som simhallen.

För arenan har beräkningar utförts för en vardag då en fotbollsmatch spelas. Åskådare antas åka till matchen under eftermiddagen och hem från matchen senare under kvällen, vilket då sker under lågtrafik. Det har antagits att 50% av åskådare kommer under eftermiddagens maxtimme. Det har antagits att anställda och spelare även reser under dessa tider. För att alstringen ska motsvara ÅMVD har den beräknade alstringen delats med sju.

Sammanställning

I Tabell 4 visas en sammanställning av den trafik som alstras från utredningsområdet. Totalt bedöms exploateringen söder om Wieselgrensplatsen alstra 3012 fordon per dygn med 2018 års färdmedelsfördelning och 1436 fordon per dygn med trafikstrategins färdmedelsfördelning.

Tabell 4 Antal fordonsrörelser (ÅMVD) som alstras från utredningsområdet.

Kategori	Trafikalstring 2027 (fordon per dygn) <i>Fördmedelsfördelning nuläge (bilandel: 0,46)</i>	Trafikalstring 2035 (fordon per dygn) <i>Färdmedelsfördelning trafikstrategin (bilandel: 0,21)</i>
Simhall	1208	551
Ishall	123	75
Sjukhus	762	351
Arena	495	226
Verksamheter under sjukhus	25	25
Gym	108	49
Totalt	2720	1277

6.1.3 Reducering av resor från befintligt sjukhus

Lundby Sjukhus är idag lokaliserat nordöst om Wieselgrensplatsen (i en annan zon i Visum). I och med att sjukhuset flyttas till utredningsområdet, har antalet resor i Visum reducerats för den befintliga zonen.

Antalet resor till det befintliga sjukhuset (7 100 BTA) har beräknats alstra 149 resor per dag (ÅDT)³.

I den zon som sjukhuset är lokaliserad i idag alstras 1427 resor per dygn för scenario 2027 och 1370 för scenario 2035. För att ta bort sjukhusets resor har antalet resor till och från zonen reducerats med 11 respektive 10 %.

Antalet befintliga resor har beräknats med trafikverkets alstringsverktyg medan antalet resor till det nya sjukhuset har beräknats utifrån antalet anställda och besökare. Om man istället beräknar antal resor per BTA för nytt sjukhus så kan dagens sjukhus beräknas på samma sätt genom att multiplicera med antal BTA. Detta visar dock att antalet resor för befintligt sjukhus blir fler än vad som idag finns inlagt i zonen.

6.1.4 Reserelationer nyttillkommet resande

Den nyttillkommande trafiken har fördelats ut i vägnätet genom att studera närliggande zoner med markanvändning som liknar den nyttillkommande exploateringen och applicera samma resmönster på den tillkommande trafiken. Eftersom arenan, ishall och simhall även finns idag har resmönstret från befintlig zon använts. För alstrade resor till och från sjukhuset har resmönstret från den zon där Lundby sjukhus idag är placerat använts.

Då trafikmodellen i VISUM får sina resandematriser från Sampers är de uppdelade på vilka som betalar trängselskatt och vilka som inte gör det. De resenärer som betalar har då tillgång till hela vägnätet i modellen medan de resenärer som inte betalar enbart har

³ Trafikverkets trafikstringsverktyg. Eftersom uppgifter om dagens antal besökare och anställda har trafikstringsverktyget använts för att beräkna trafikstringen för det befintliga sjukhuset.

tillgång till de länkar som inte är belagda med trängselavgift. Samma andel som befintlig zon har antagits för tillkommande trafik som betalar och inte betalar trängselskatt.

6.1.5 Bostäder vid Rambergsvallen

Trafikalstring för nybyggande exploatering vid Rambergsvallen har beräknats med resekalkyl. Antal lägenheter som byggs vid Rambergsvallen antas vara 600 st och angör via Rödlönsgången.

Alstringen har beräknats för att kunna adderas till trafikalstringen för planerad exploatering inom planområdet. Detta eftersom zonen nollställs i Visum innan den planerade alstringen adderas.

Exploateringen vid Rambergsvallen beräknas alstra 1139 fordon per dygn med en bilandel om 52% medan de alstrar 776 fordon per dygn med en bilandel om 36%.

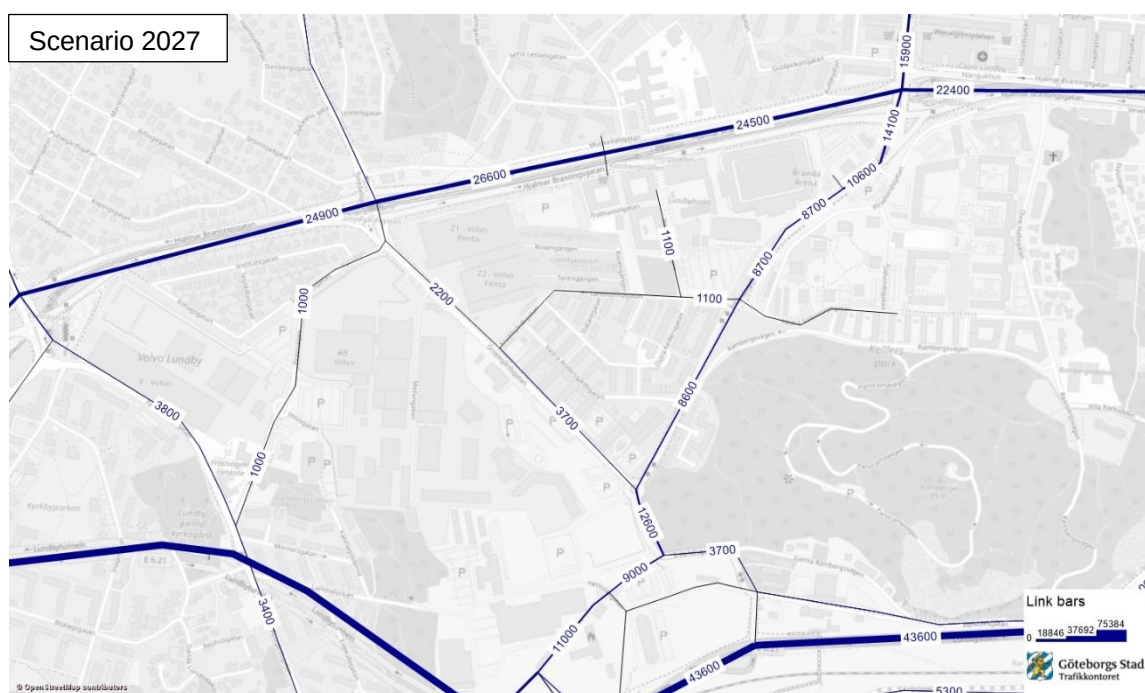
7 MODELLRESULTAT

Nedan visas det totala trafikflödet per dygn för samtliga scenarion. Blå siffror visar den totala trafiken i båda riktningar. Den totala trafiken är avrundad uppåt till närmaste hundratal.

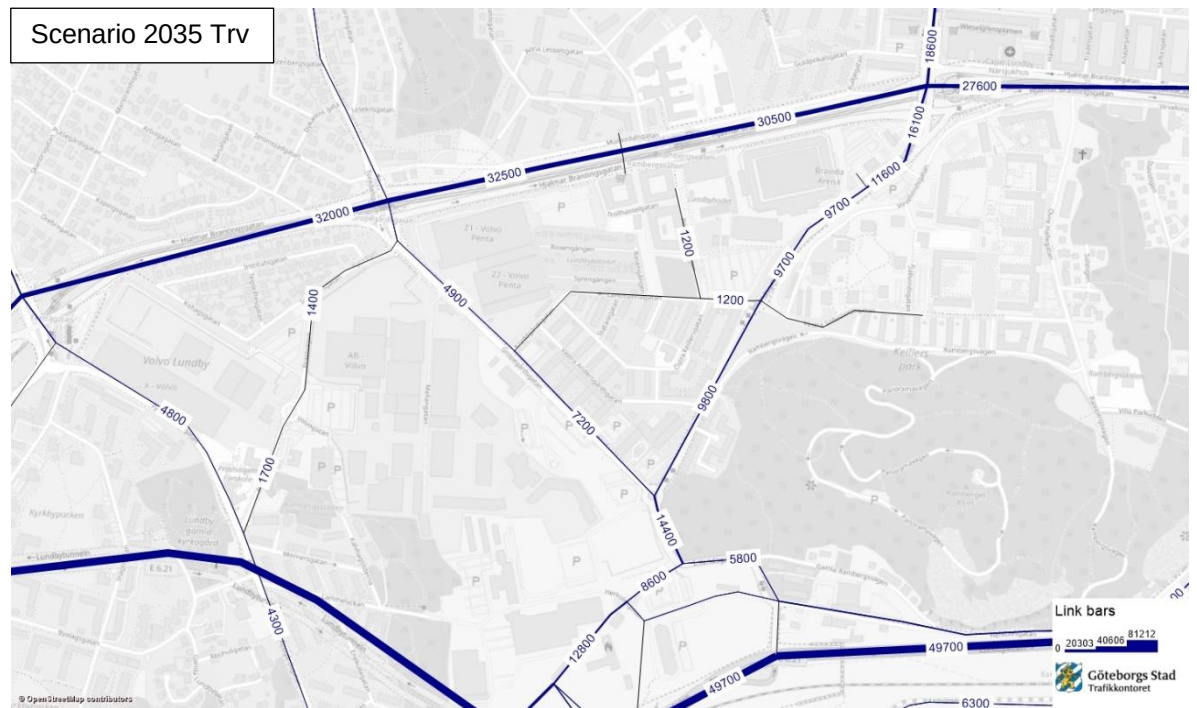
Resandeefterfrågan i Scenario 2027 utanför utredningsområdet är baserat på Sampers 2014 och uppräknat till 2027 medan resandeefterfrågan i scenario 2035 Trv kommer från Sampers 2040.

Markanvändningen, åldersfördelning och ekonomi är några av de faktorer som påverkar resandeefterfrågan och skiljer sig mellan Sampers 2014 och 2040 vilket ger olika resandeefterfrågan och olika resmönster i scenariona. Även målpunkterna för den tillkommande exploateringen skiljer sig mellan Scenario 2027 och 2035 Trv.

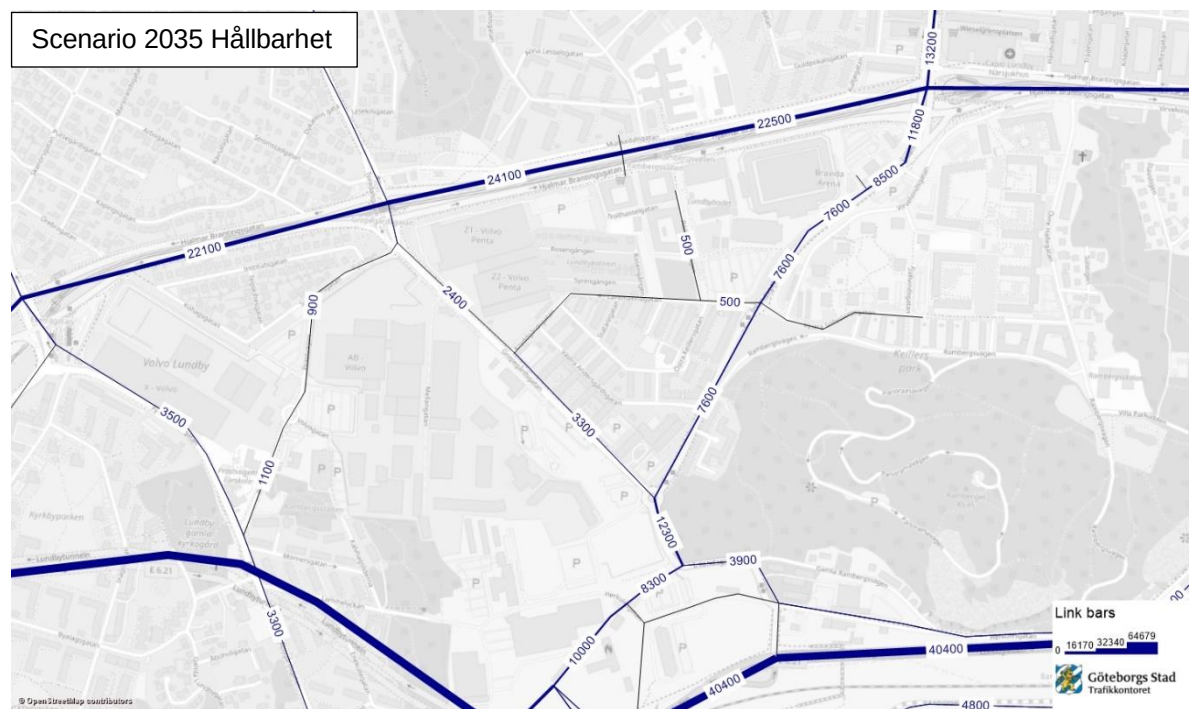
Alstrad trafik från utredningsområdet är 2720 fordon per dygn för scenario 2027 och 2035 Trv.



Figur 6 Flöde per dygn för scenario 2027.



Figur 7 Flöde per dygn för scenario 2035 Trv.



Figur 8 Flöde per dygn för scenario 2035 Hållbarhet.

8 INDATA TILL MILJÖBEDÖMNING

Underlag för indata till miljöbedömning för detaljplan söder om Wieselgrensplatsen tas fram för två scenarion:

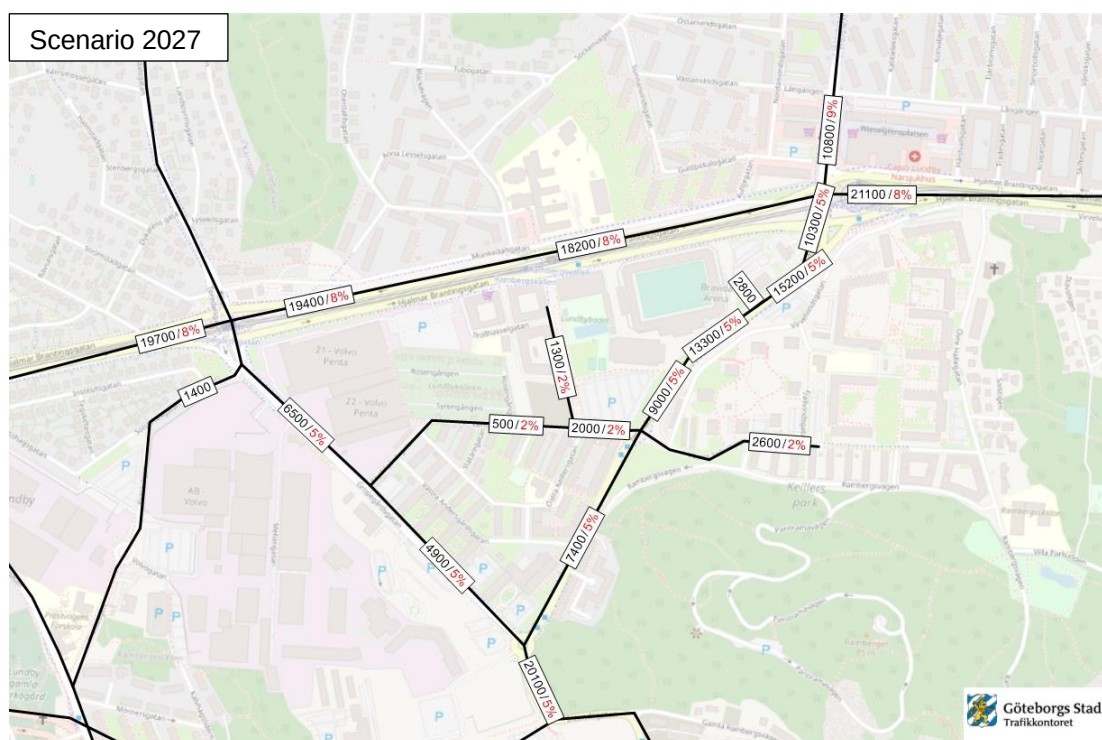
- Scenario 2027
- Scenario 2035 Trv

Trafikflöden för indata till miljöbedömning har tagits fram genom att ta skillnaden mellan nuläge och prognosscenari i modellen och addera det till uppmätta trafikflöden (nuläge). Detta görs eftersom nuläget i modellen inte överensstämmer med uppmätta flöde.

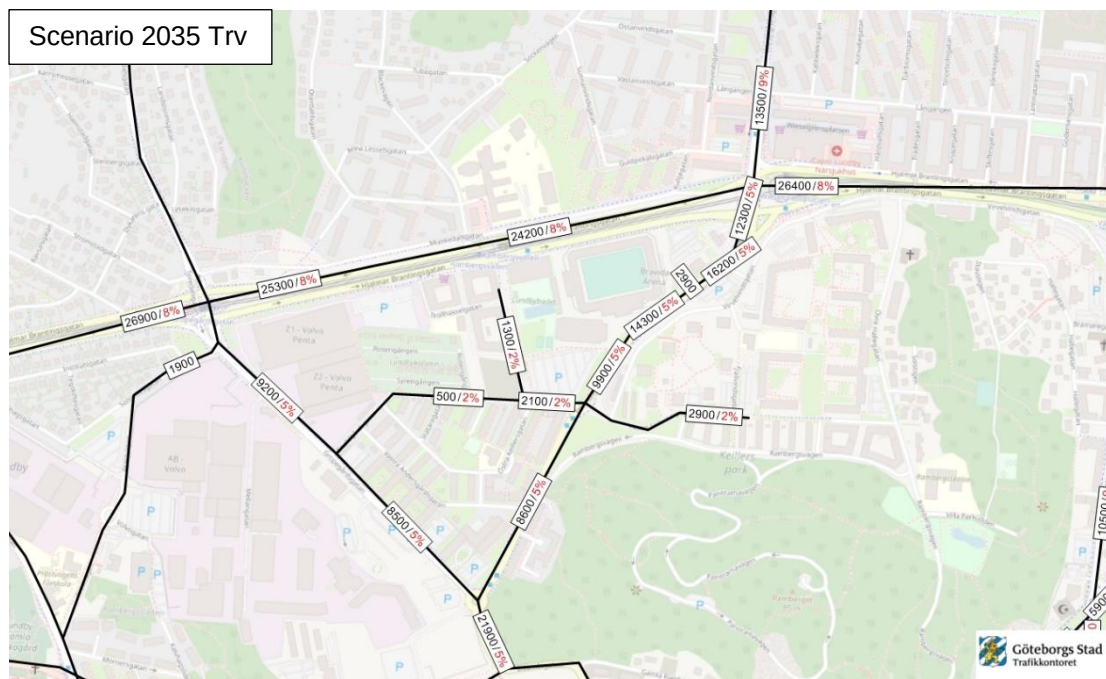
Alstrad trafik från utredningsområdet är 2720 fordon per dygn för scenario 2027 och 2035 Trv.

Trafiknivåer för underlag till miljöbedömning presenteras i figurerna nedan. Den totala trafiken är avrundad uppåt till närmaste hundratal.

Resultatet presenteras i ÅMVD. För omräkning till ÅDT kan resultaten divideras med faktor 1,1. Då justeringar i modellen endast har gjorts för total trafik (personbil + tung trafik) antas andelen tung trafik vara densamma i samtliga scenarion som nuläget. Trafikflöde och andel tung trafik sammanfattas i Tabell 5.

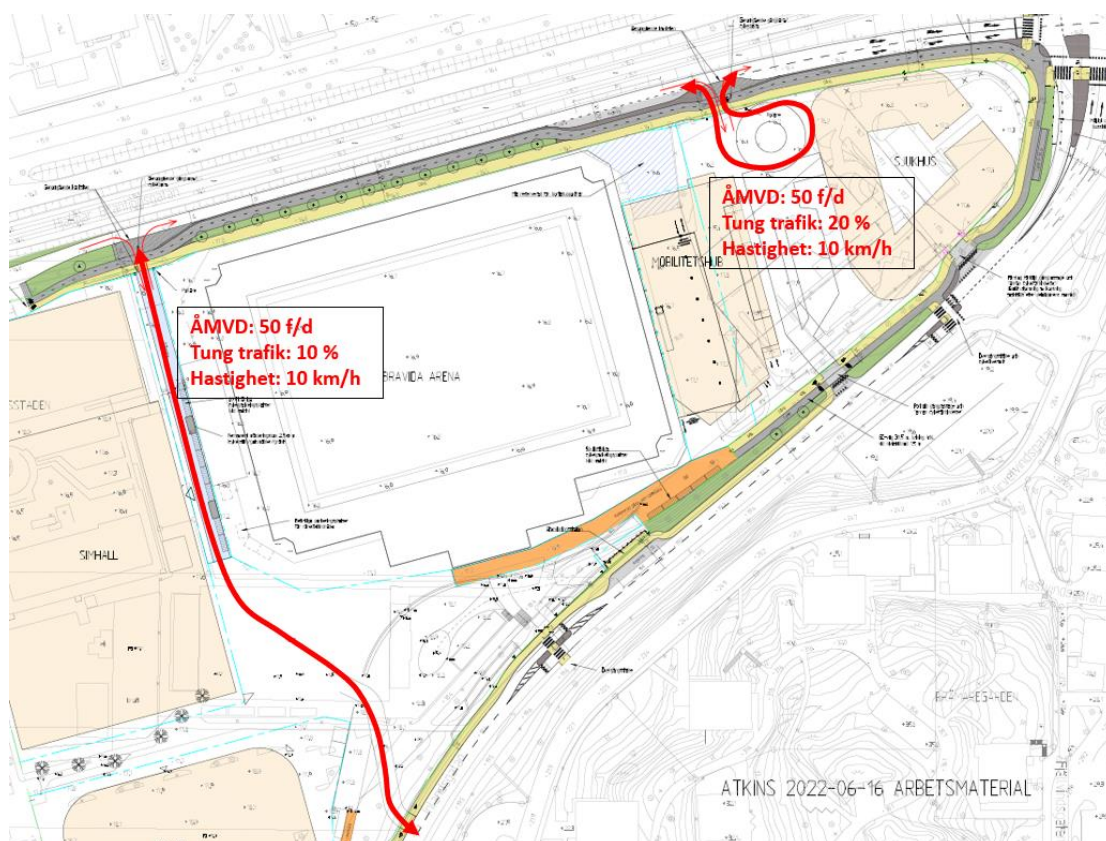


Figur 9 Trafikflöde (ÅMVD) och andel tung trafik för scenario 2027.



Figur 10 Trafikflöde (ÅMVD) och andel tung trafik för scenario 2035 Trv.

En viss trafik kommer även ske inom området på gånggator, exempelvis leveranser till verksamheter och handikappangöring, se Figur 11 för uppskattade trafikflöde.



Figur 11 Trafikmängd inom området. (Göteborgs Stad)

Tabell 5 Trafikflöde och andel tung trafik⁴ för vägar i närområdet. (Göteborgs Stad)

Väg	Sträcka	Total trafikmängd 2027 (ÅMVD)	Total trafikmängd 2035 Trv (ÅMVD)	Andel tung trafik
Inlandsgata	Virvelvindsgatan – Lantmannagatan	9 000 – 15 200	9 900 – 16 200	5%
	Gropegårdsgatan – Herkulesgatan	20 100	21 900	5%
HjBG	Fjärdingsgatan – Wieselgrensplatsen	21 300	26 400	8%
	Munkedalsgatan – Toredalsgatan	19 400	26 900	8%
Wieselgrensgatan	HjBG – Gamla Björlandavägen	10 800	13 500	9%
Gropegårdsgatan	Inlandsgatan – Solskiftesgatan	4 900 – 6 500	8 500 – 9 200	5%
Rödlönnsången		1 300	1 300	2%
Lantmannagatan*	Inlandsgatan - Rödlönnsången	2 000	2 100	2%
Västra Stillestorpsgatan*	Inlandsgatan - Virvelvindsgatan	2 600	2 900	2%
Lundbyleden	Inlandsgatan - Lundbytunneln	43 800	49 900	

*Dagens trafikmängd för gatorna Rödlönnsången och Lantmannagatan har uppskattats genom att titta på genomförd trafikmätning på Lantmannagatan (den del av gatan som är enkelriktad) samt att titta på likvärdiga gator i närliggande områden. Trafikmängden har sedan räknats upp för att motsvara 2027 och 2035 års nivå.

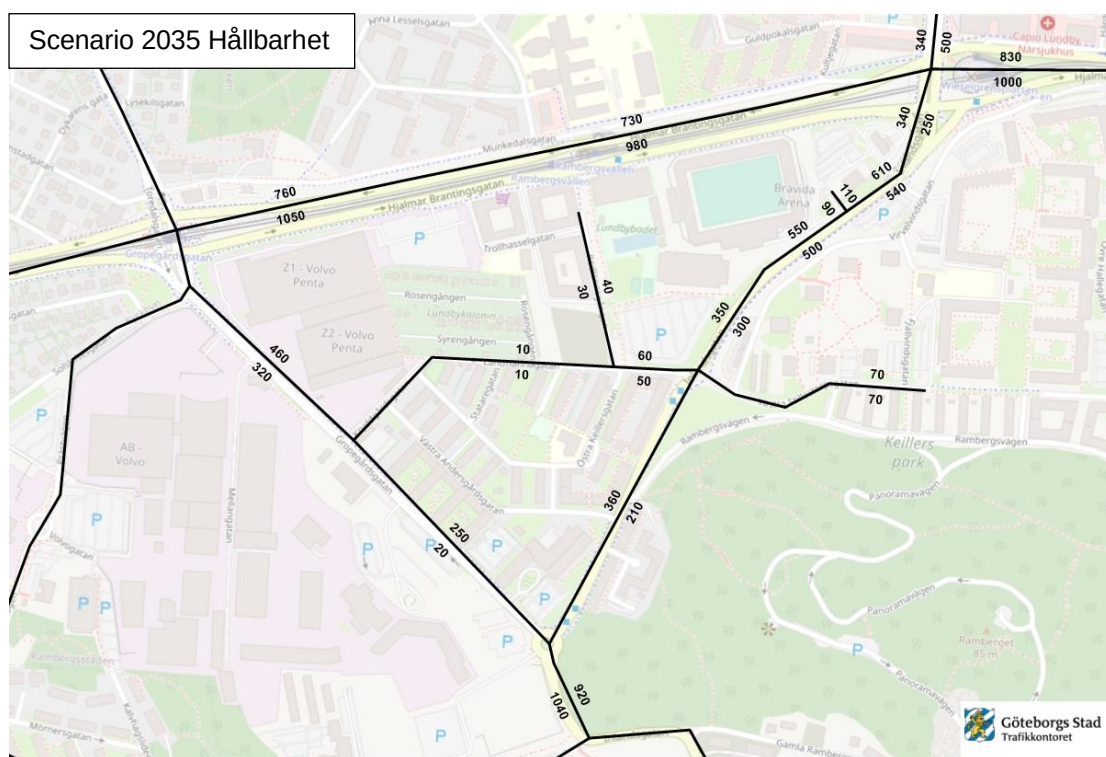
⁴ Göteborgs Stad

9 UNDERLAG DIMENSIONERING

Underlag för indata till dimensionering för detaljplan söder om Wieselgrensplatsen tas fram baserat på resultat från scenariot 2035 Hållbarhet.

Trafikflöden för indata har tagits fram genom att ta skillnaden mellan nuläge och prognosscenariot i modellen och addera det till uppmätta trafikflöden (nuläge). Detta görs eftersom nuläget i modellen inte helt överensstämmer med uppmätta trafikflöden.

Alstrad trafik från utredningsområdet är 1277 fordon per dygn för scenario 2035 Hållbarhet. Trafiknivåer för underlag till dimensionering presenteras i antal fordon per timme. Trafikflödet visas för eftermiddagens maxtimme, vilken anses vara den dimensionerande timmen. Då justeringar i modellen endast har gjorts för total trafik (personbil + tung trafik) antas andelen tung trafik vara densamma som för nuläget. Andelen tung trafik för maxtimme antas vara densamma som för dygn.



Figur 12 Trafikflöde (maxtimme) för scenario 2035 Hållbart.

Tabell 6 Trafikflöde och andel tung⁵ trafik för vägar i närområdet.

Väg	Sträcka	Trafikmängd 2035 (maxtimme EM)	Andel tung trafik
Inlandsgata	Virvelvindsgatan – Lantmannagatan	700 – 1 200	5%
	Gropegårdsgatan – Herkulesgatan	2 000	5%
HjBG	Fjärdingsgatan – Wieselgrensplatsen	1 800	8%
	Munkedalsgatan – Toredalsgatan	1 900	8%
Wieselgrensgatan	HjBG – Gamla Björlandavägen	800	9%
Gropegårdsgatan	Inlandsgatan – Solskiftesgatan	800	5%
Rödlönnsången		50	2%
Lantmannagatan*	Inlandsgatan - Rödlönnsången	80	2%
Västra Stillestorpsgatan*	Inlandsgatan - Virvelvindsgatan	130	2%
Lundbyleden	Inlandsgatan - Lundbytunneln	3 100	

*Dagens trafikmängd för gatorna Rödlönnsången och Lantmannagatan har uppskattats genom att titta på genomförd trafikmätning på Lantmannagatan (den del av gatan som är enkelriktad) samt att titta på likvärdiga gator i närliggande områden. Trafikmängden har sedan räknats upp för att motsvara 2027 och 2035 års nivå. Eftermiddagens maxtimme har antagits motsvara 10% av dygnstrafiken.

⁵ Göteborgs Stad

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

