

TRAFIKANALYS DETALJPLAN PRESSVÄGEN

Projektnamn	Trafikanalys Detaljplan Pressvägen
Projekt nr	1320058174
Mottagare	Trafikkontoret, Göteborgs Stad
Typ av dokument	PM
Version	Version 1.52
Datum	2022-05-30
Författare	Anders Sjöholm, Emelie Fransson, Hampus Nilsson, Therese Ziedén, Oliver Milus-Jensen, Joachim Johansson

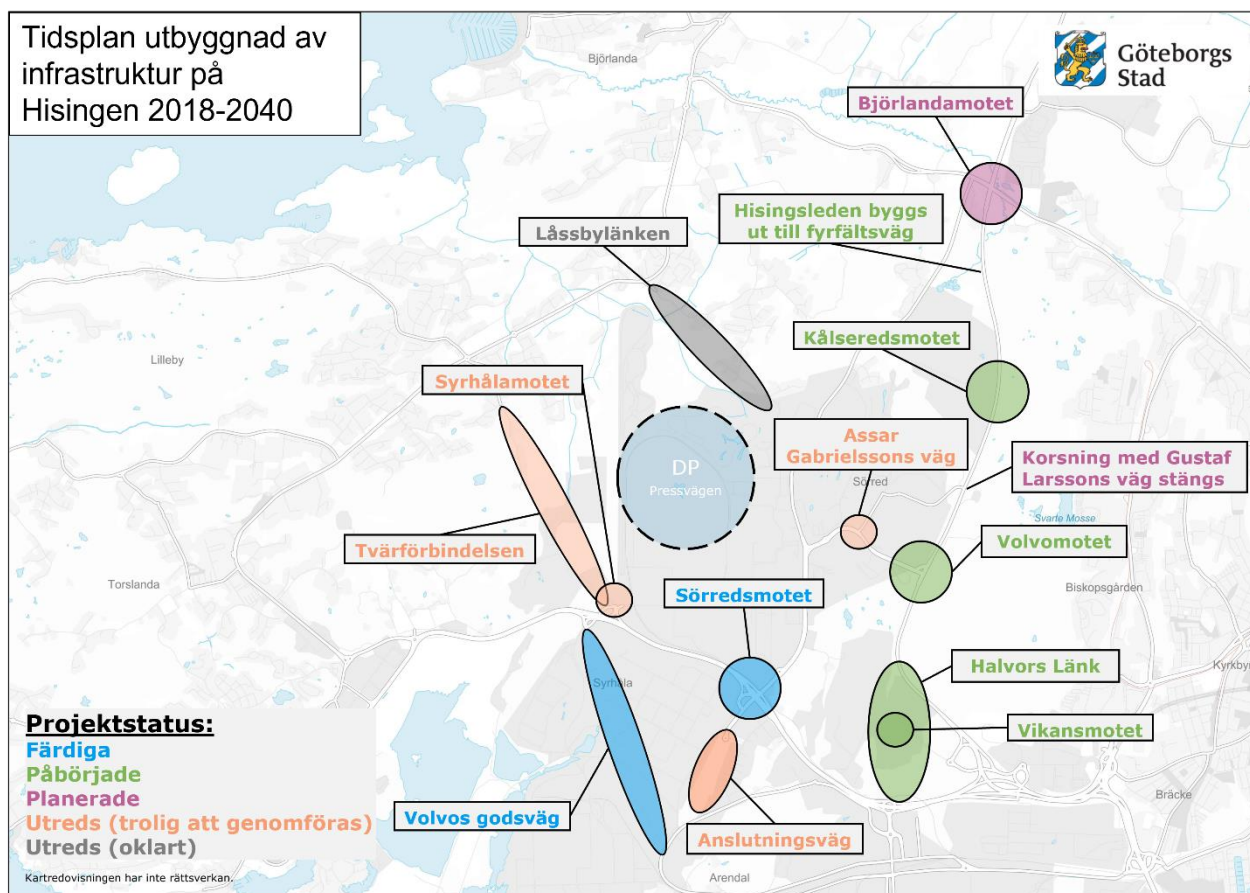
Sammanfattning

Inom ramen för Detaljplan Pressvägen har en trafikanalys genomförts. Inom denna trafikanalys har ett antal olika scenarion analyserats för att beskriva förutsättningar och trafiksituationen i nuläget, på kort sikt och på lång sikt. De olika scenariona presenteras i tabell 1, där jämförelsealternativ alltid är utan DP Pressvägen (och utredningsalternativ är med DP Pressvägen).

Tabell 1. Scenarion och gällande förutsättningar

Scenario	Förutsättningar
Nuläge	Dagens infrastruktur enligt figur 1, dagens efterfrågan (enligt trafikmätningar).
Jämförelsealternativ 2025	Infrastruktur 2025, enligt figur 3. Dagens efterfrågan samt trafikstring för logistikområde Röra Byväg (2000 f/d)
Utredningsalternativ 2025	Infrastruktur 2025, enligt figur 3. Dagens efterfrågan samt trafikstring för logistikområde Röra Byväg, samt alstring från DP Pressvägen (6414 f/d + 250 lastbilar/dygn).
Jämförelsealternativ 2040	Infrastruktur 2040, enligt figur 8. Efterfrågan för 2040, inklusive Röra Byväg.
Utredningsalternativ 2040	Infrastruktur 2040, enligt figur 8. Efterfrågan för 2040, inklusive Röra Byväg och DP Pressvägen.

Förutsättningarna för de olika jämförelse- och utredningsalternativen beskrivs närmare vid respektive prognosår nedan. Förutsättningar gällande infrastruktur har antagits för de olika prognosåren, vilka presenteras i figur 1. Under hösten genomfördes trafikmätningar av gatorna omkring Volvoområdet, nuläget motsvarar en situation så som det såg ut när trafikmätningarna genomfördes, vilket var för perioden 2021-11-23 till 2021-11-30. Infrastrukturen i Volvoområdet är under ständig förändring och har både genomgått, genomgår och planeras genomgå flertalet stora projekt, se figur 1. Volvos godsväg samt Sörredsmotet färdigställdes nyligen och Hisingsleden samt Halvors länk har till hösten 2021 bland annat påbörjats.



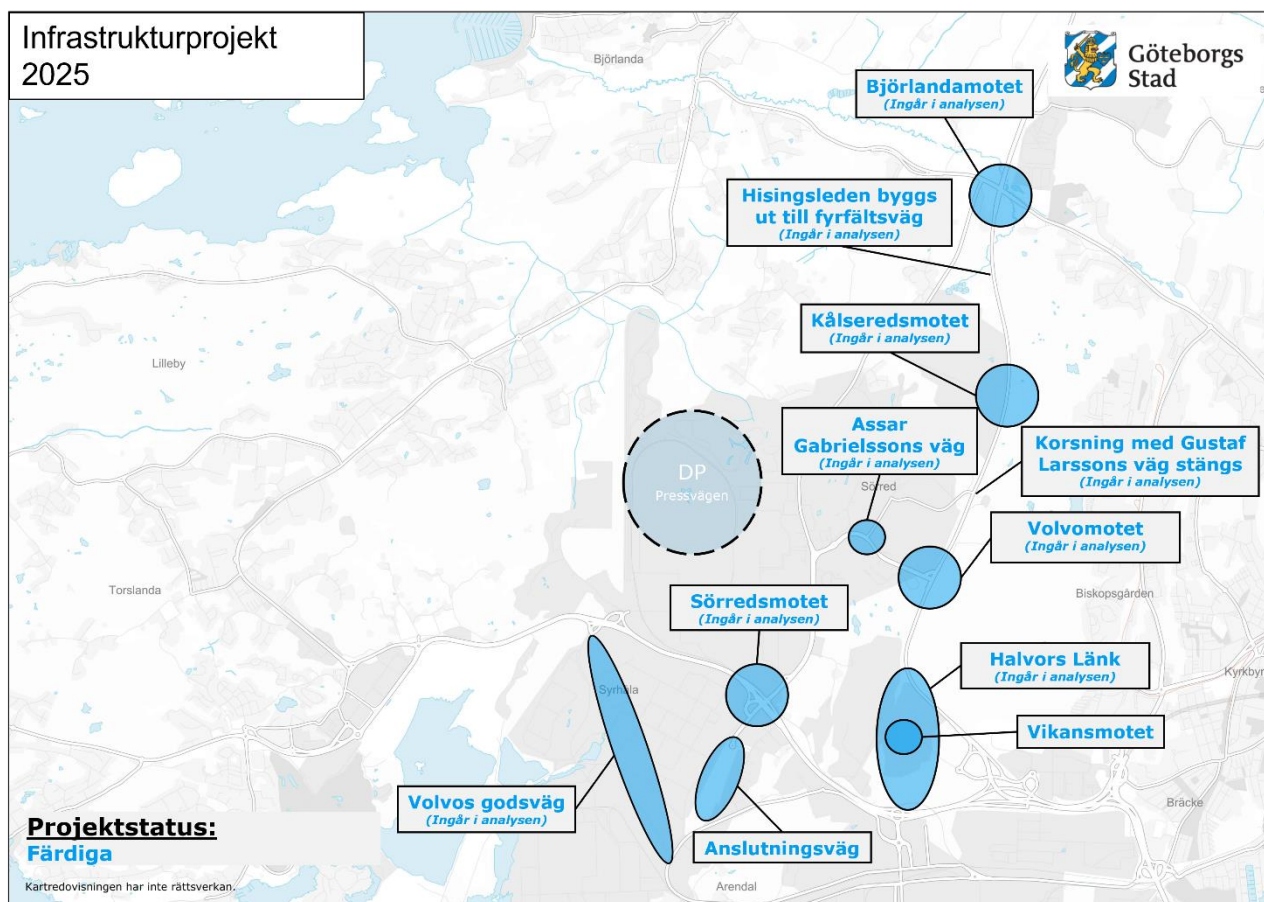
Figur 1. Infrastrukturprojekt mellan år 2018–2040. Projektstatus motsvarar en ungefärlig trafiksituation i november 2021.

I samband med denna trafikanalys har även nya trafikmätningar utförts inom Volvoområdet under november 2021. Utöver dessa trafikmätningar finns även sådana från 2017–2019, vilket till största del är centrerade kring trafiklederna runt Torslanda och mer specifikt Volvoområdet, se figur 2. Gröna trafikmätningar är från år 2021 och gråa är från år 2017–2019. Procentsatser inom parentes visar på andel tung trafik. De trafikflöden som presenteras i prognoserna grundas på trafikmätningarna i området. Vid jämförelse med äldre mätningar kan en överflyttning ses från Hisingsleden/Assar Gabrielssons väg till Sörredsvägen till följd av att Sörredsmotet har öppnat. Trots att Hisingsleden var i byggskede när de nya mätningarna genomfördes bedöms ombyggnationen ha liten påverkan på trafikflödet på dygnsnivå. Mätningarna från år 2017 – 2019 antas därför ge en tillräckligt realistisk bild över trafiksituationen år 2021 i området. Inga pandemirestriktioner kopplade till coronaviruset fanns vid detta tillfälle, varken allmänna rekommendationer från myndigheter eller lokala sådana från Volvo.



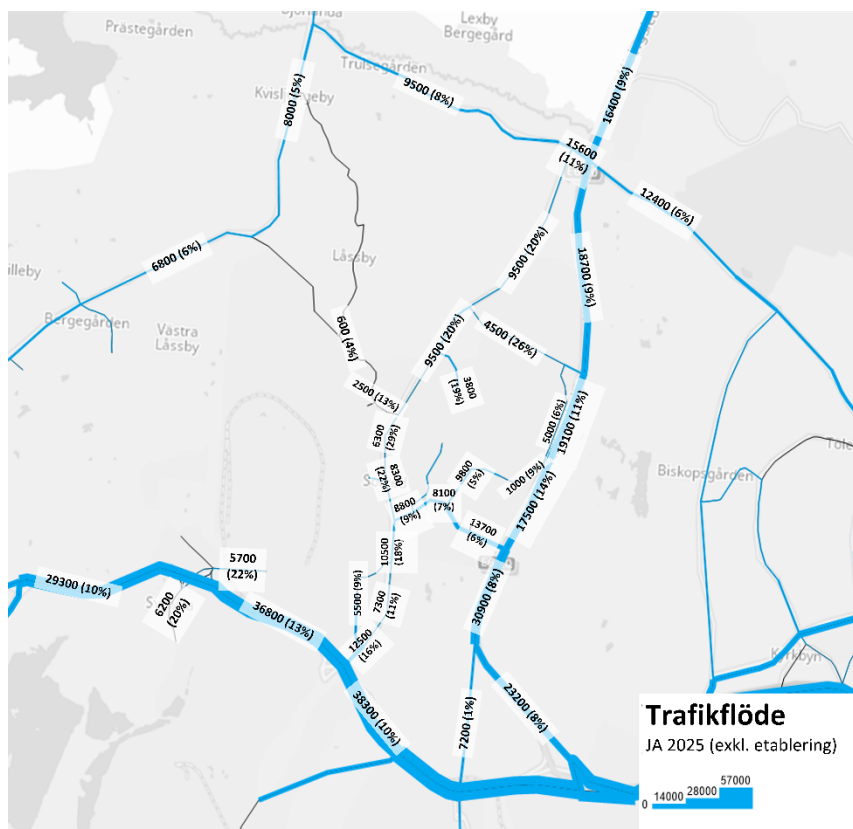
Figur 2. Sammanställning av trafikmätningar för Torslanda, trafikmätningarna redovisas som ÅMVD. Trafikmätningar markerade med grön box är gjorda i november 2021, mätningar markerat med grått är från 2017 – 2019.

I jämförelsealternativet och utredningsalternativet för år 2025 är infrastrukturen densamma, se figur 3. Utöver den färdiga infrastrukturen i nuläget är även ombyggnationen av Hisingsleden, inklusive Björlandamotet, Kålsaredsmotet och Volvomotet färdigbyggd till år 2025. Även Halvors länk med tillhörande Vikansmotet är färdigt. Vidare har korsningen mellan Hisingsleden och Gustaf Larssons väg stängts, där en lokalväg har öppnat parallellt med Hisingsleden vilket kopplar samman John Bunyans väg med Gustaf Larssons väg. En anslutningsväg mellan Sörredsvägen och Arendalsvägen är också klar.

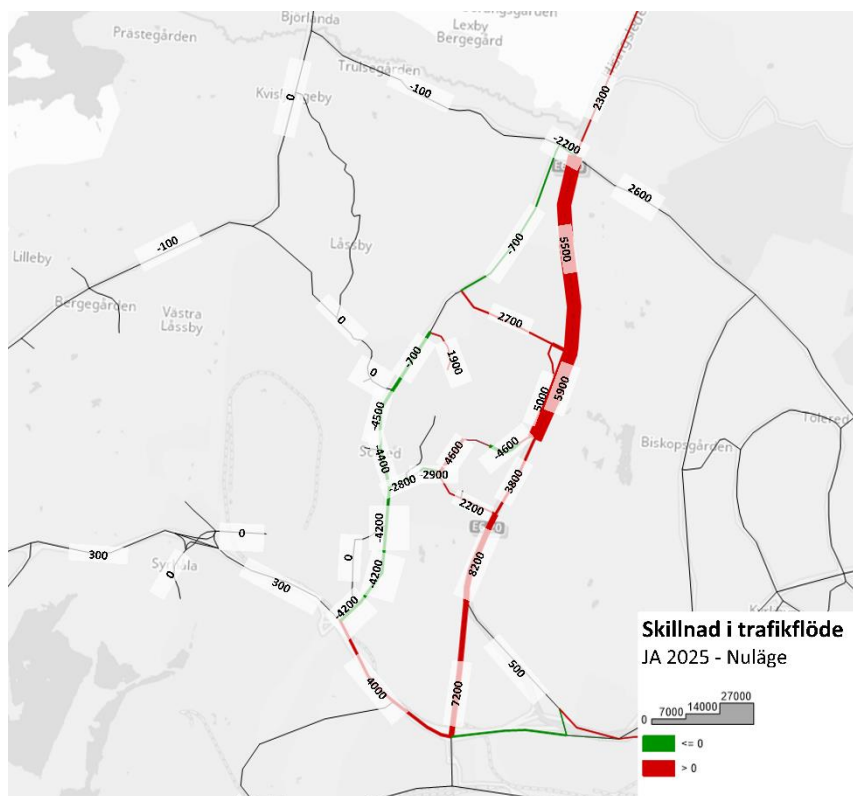


Figur 3. Infrastrukturprojekt och dess projektstatus år 2025.

Trafikefterfrågan för dessa scenarion är samma som i nuläget i grunden, det vill säga baserad på trafikmätningar från 2021. Det tillkommer dock trafik från logistikområdet vid Röra Byväg, med cirka 2000 fordonsrörelser/dygn varav 520 lastbilsrörelser/dygn. Trafikanalysen gjord för jämförelsealternativet för år 2025, utan etableringen, visar främst på rutförändringar i transportsystemet på grund av att det är flera infrastrukturprojekt som står färdiga, i kombination med den tillkommande trafiken från logistikområdet vid Röra Byväg. Figur 4 beskriver trafikflöden för jämförelsealternativet år 2025, medan figur 5 visar på skillnaden i trafikflöden mellan jämförelsealternativet år 2025 och nuläget. Halvors länk trafikeras av totalt ca 7 700 fordonsrörelser per dygn, tillsammans med den ombyggda Hisingsleden leder detta till en trafikökning på leden på ca 5 500 fordonsrörelser per dygn. En trafikökning ses mellan Björlandamotet och Volvomotet, vilket kan förklaras med att det sker nya ruttval i och med att korsningen Gustaf Larsons väg/Hisingsleden stänger, och Kålsaredsmotet öppnar, i kombination med en ökad trafik till området. Åtgärderna på Hisingsleden och Halvors länk resulterar i en avlastning på Sörredsvägen med ca 4 200 – 4 500 fordonsrörelser per dygn. Ca 4 000 av de fordonsrörelser som tidigare trafikerade Sörredsvägen och nu i stället trafikerar Halvors länk når länken via Torslandavägen.

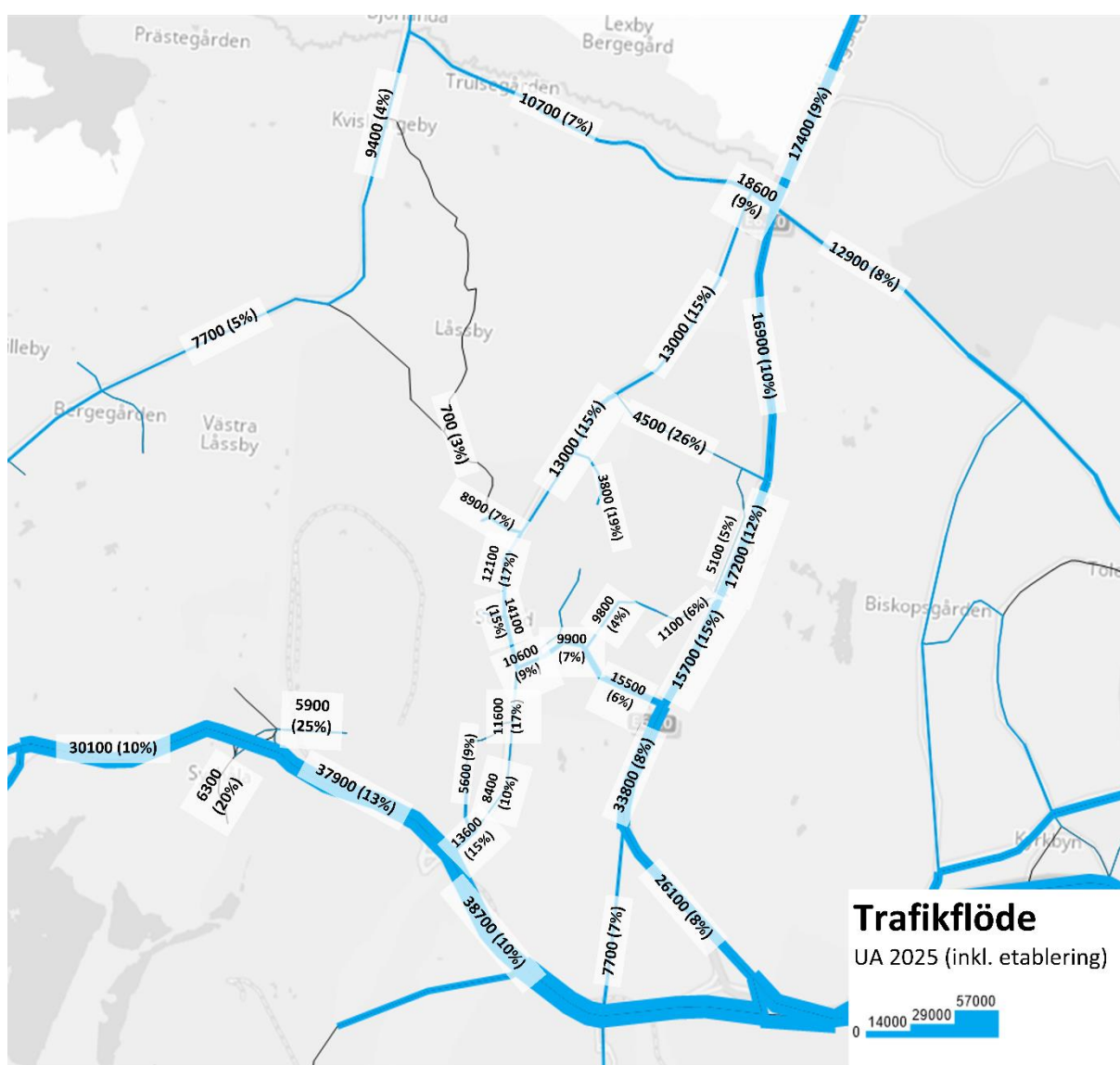


Figur 4. Trafikflöden för jämförelsealternativ 2025.

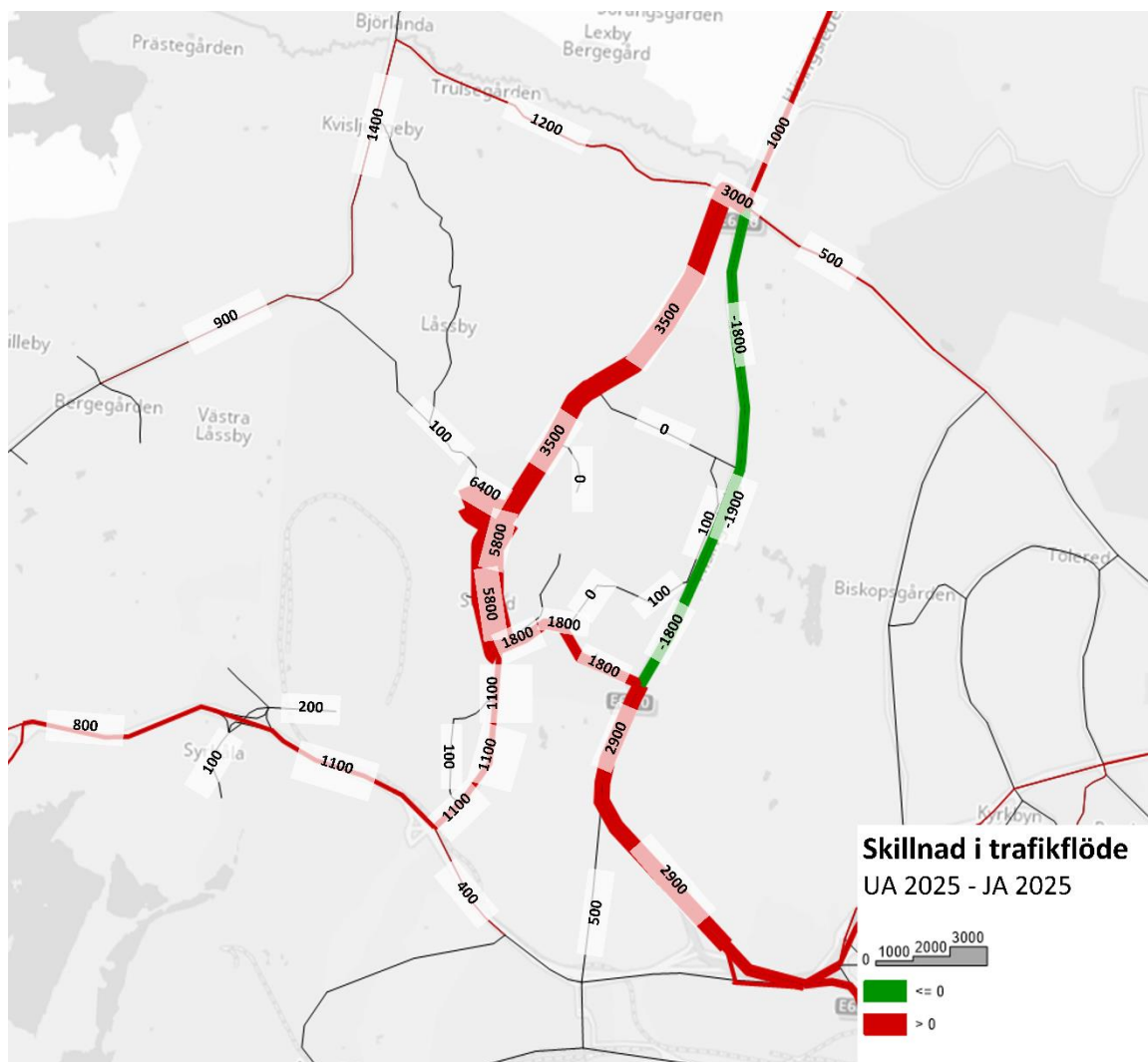


Figur 5. Skillnad i trafikflöden mellan JA2025 och nuläget.

För utredningsalternativet tillkommer utöver trafiken från logistikområdet även alstringen från etableringen, vilket är cirka 6400 personfordon/dygn samt 250 lastbilar/dygn utöver detta. Antalet personfordon per dygn är baserat på Trafikverkets trafikallstringsverktyg, och antalet lastbilar per dygn är baserat på uppgifter från exploatören. Personfordonen har sin anslutning till etablering i norr (via Gamla Sörredsvägen), medan lastbilar ansluter till etableringen via Syrhålamotet. I figur 6 illustreras trafikflödena för utredningsalternativ år 2025. Trafikmodellen indikerar att området är känsligt för trafikökningar och att ruttvalsändringar kan ske på grund av den tillkommande trafiken. Utformningen längs Assar Gabrielssons väg och korsningarna längs Sörredsvägen samt Assar Gabrielssons väg kan påverka ruttvalen mellan norra Hisingsleden och etableringen. En skillnadskarta för trafikflöden mellan utredningsalternativet och jämförelsealternativet visas i figur 7. Ruttvalsförändringen på Assar Gabrielssons väg, vilket illustreras i figur 7, är osäker och det är troligt att vissa väljer Sörredsmotet om trängseln blir omfattande längs Assar Gabrielssons väg.

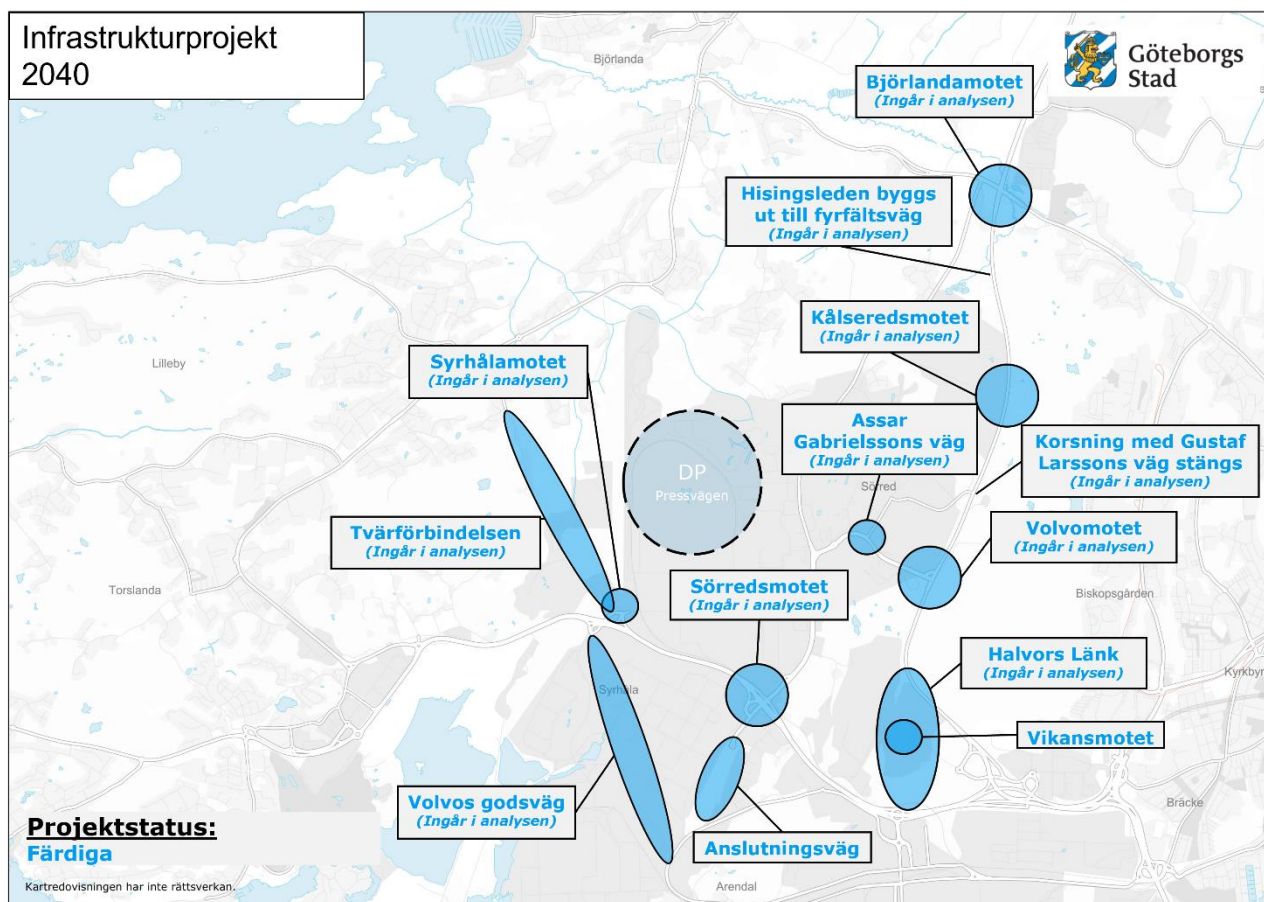


Figur 6. Trafikflöden för utredningsalternativ 2025, inklusive etablering.



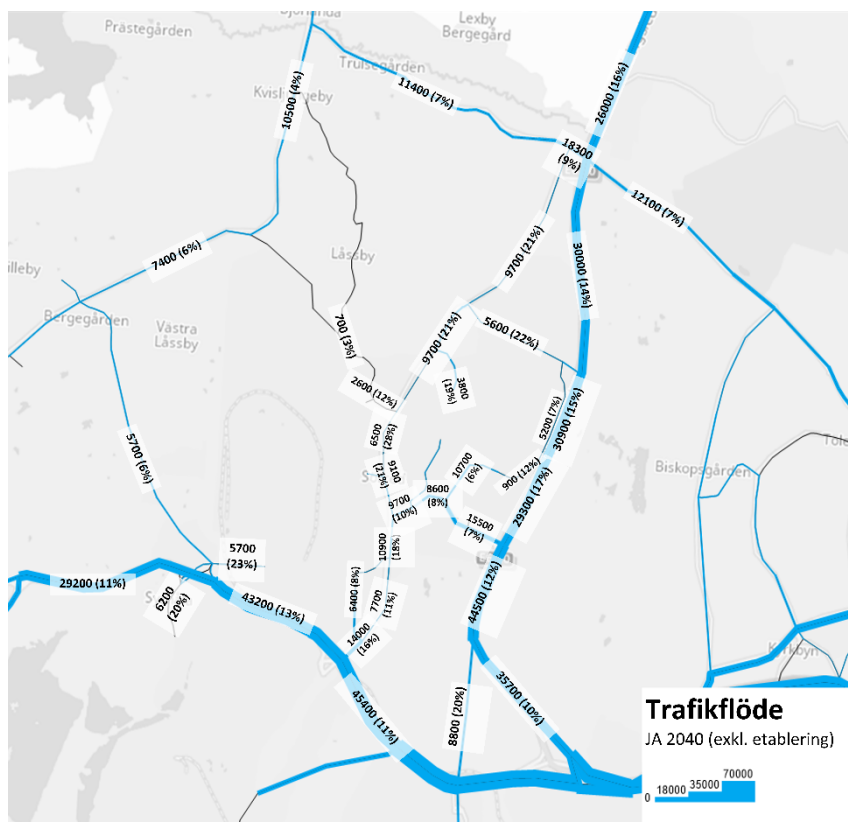
Figur 7. Skillnad i trafikflöde mellan UA 2025 och JA 2025.

För prognosår 2040 förutsätts den tidigare färdigställda infrastrukturen även Syrhålamotet och Torslanda tvärförbindelse färdigställda, samt att de kapacitetsökande åtgärderna för korsningen Assar Gabrielssons väg/Gustaf Larsons väg är färdigställda, se figur 8. De infrastrukturprojekt som är blåmarkerade i kartbild nedan finns med i investeringsplanen och är finansierade, men inte alltid beslutade. Detta innebär att de blåmarkerade projekten är mer eller mindre säkra att genomföras, medan Låssbylänken är mer osäker, då den ej är en del av investeringsplanen och utreds ej i detta skede. Skulle exempelvis tvärförbindelsen ej vara på plats vid tidpunkten skulle detta leda till ändrade ruttval, där fler använder Kongahällavägen både söder- och norrifrån. Detta skulle inte ha någon större påverkan på exempelvis Hisingsleden, utom möjligtvis Björlandamotet där en mindre andel av trafiken som använder tvärförbindelsen i 2040 UA ankommer till Kongahällavägen via Björlandavägen i stället för att använda sig av väg 155 och tvärförbindelsen.

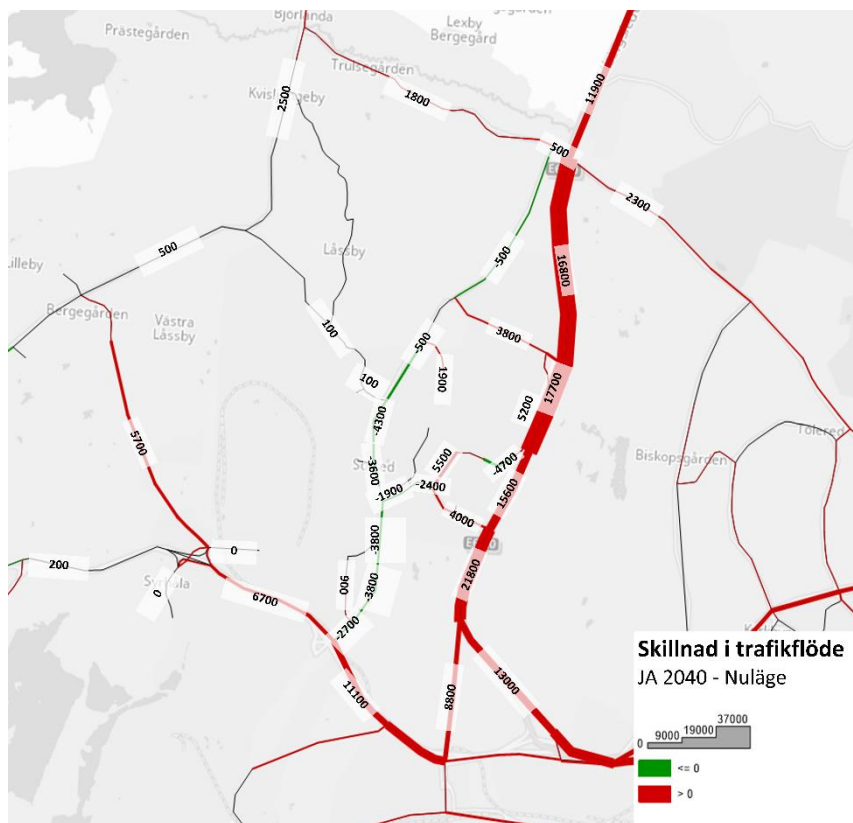


Figur 8. Infrastrukturprojekt och dess projektstatus år 2040.

Trafikefterfrågan är baserad på basprognos 2040 (hög) där bland annat en ökning av 2000 dagsbefolkning för Torslandaområdet är med, men med ytterligare tillkommande trafik till följd av planerade exploateringar i Säve, Skra bro samt ytterligare exploatering i Torslandaområdet. Den tillkommande trafiken från Logistikområdet vid Röra Byväg är även inräknad för år 2040, likt för år 2025. I figur 9 visas trafikflöden för jämförelsealternativet år 2040. För detta alternativ ses en större trafikökning på de större trafiklederna i Torslandaområdet, enligt figur 10. En ökning syns även i de nya moten längs Hisingsleden.

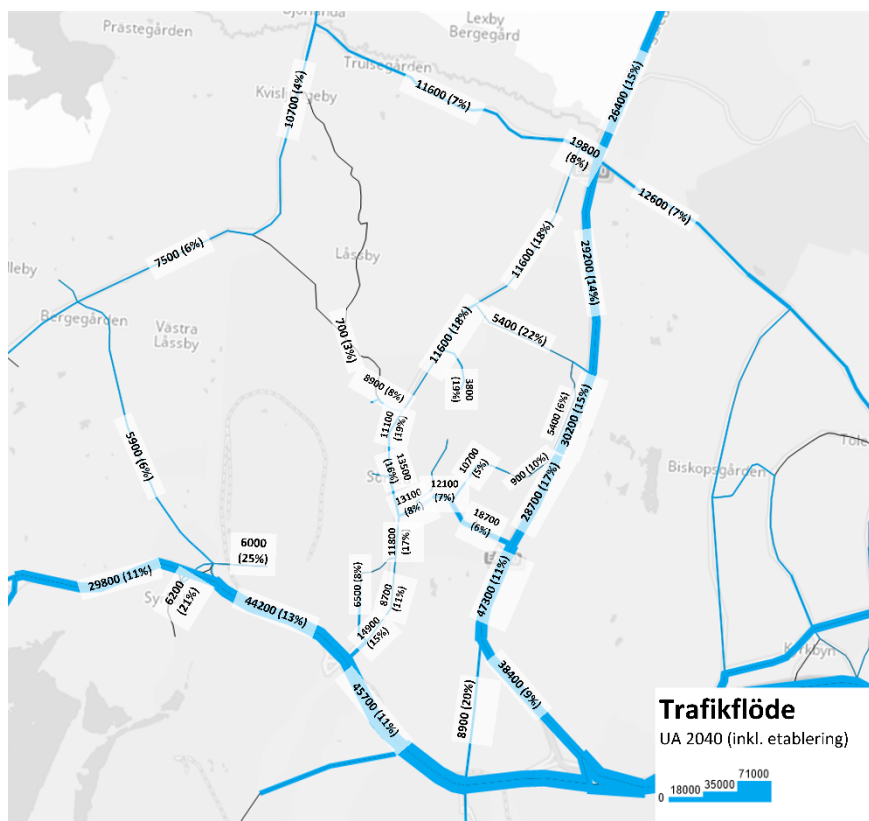


Figur 9. Trafikflöden för jämförelsealternativ 2040.

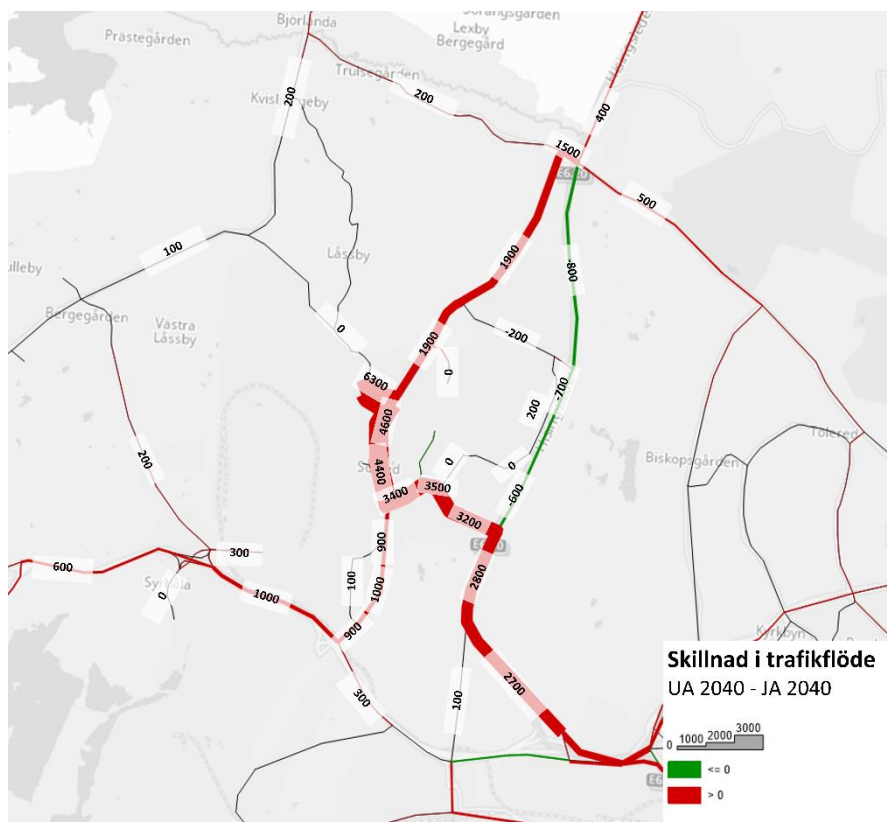


Figur 10. Skillnad i trafikflöden mellan JA2040 och nuläget.

För utredningsalternativet, med den tillkommande alstringen för etableringen, ses en ökning främst på Hisingsleden och Sörredsvägen. I figur 11 illustreras trafikflödena för utredningsalternativet år 2040, medan figur 12 visar på flödesskillnader mellan utrednings- och jämförelsealternativet. Här ses ökade flöden på bland annat norra delen av Hisingsleden, samt Assar Gabrielssons väg och Sörredsvägen. En stor del av trafiken från etableringen använder Älvsborgsbron och Lundbytunneln för att ta sig från Torslanda. För dessa länkar fördelas trafiken från etableringen ungefär med 55% för Älvsborgsbron och 45% för Lundbytunneln.



Figur 11. Trafikflöden för utredningsalternativ 2040, inklusive etablering.



Figur 12. Skillnad i trafikflöde mellan UA 2040 och JA 2040.

Värt att notera är att vissa rutter har snarlika restider, där ökning eller minskning i flöden på länkar kan påverka trängseln, restiden och ruttvalen. I figur 13 presenteras exempel på känsliga ruttval, med hänsyn till restider för UA 2040. Här kan en fördröjning i systemet på en minut leda till ruttvalsförändringar från både söder och norr.

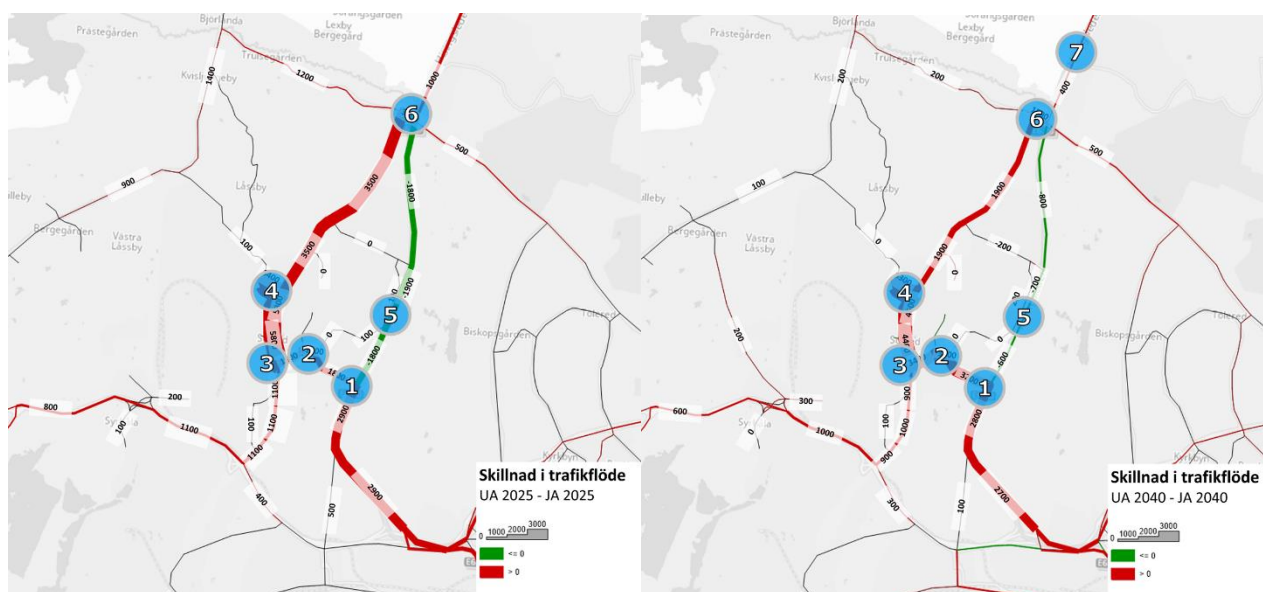


Figur 13. Alternativa (känsliga) ruttval, med genomsnittlig restid (2040 UA).

Beskrivning av förväntad framtida trafiksituation

Inom denna trafikanalys har ett antal olika potentiella riskpunkter identifierats både för prognosår 2025 och 2040, med hänsyn till att etableringen genomförs. I figur 14 och figur 15 illustreras dessa punkter med ökad belastning för utredningsalternativ prognosår 2025 respektive 2040.

Riskpunkterna som beskrivs nedan är till stor del beroende av hur ruttvalen kommer att ske i nätet. En mer jämn fördelning av trafik mellan moten på Hisingsleden kan minska risken för framkomlighetsproblem även lokalt. Det finns dock flera alternativa vägar som inte får någon tillkommande trafik enligt analysen. Det finns därmed god kapacitet i stort och vid eventuella trängselproblem är det rimligt att tro att trafiken fördelas även till de outnyttjade vägarna in till området. Ambitionen vid utformning av det lokala vägnätet är att minimera negativ påverkan på det statliga vägnätet ur ett framkomlighetsperspektiv, samtidigt som tillgängligheten till verksamheterna skall vara god. De korsningspunkter som finns mellan statligt och kommunalt/privat vägnät bedöms i detta fall vara tillräckligt många och samtidigt ha en god kapacitet. Riskerna med ruttval beskrivs ytterligare i figur 13, där det finns ett antal alternativa, känsliga ruttval som behandlas i trafikanalysen. Det är högst troligt att restiden kommer jämnas ut mellan de olika ruttvalen, där en liten del av den totala trafiken på vissa länkar är från etableringen, med många alternativa vägar att välja på. Desto närmare etableringen vi kommer, desto mer kritisk blir korsningspunkterna. Exempelvis är korsningspunkt Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen en förutsättning att använda sig av, och även Assar Gabrielssons väg/Gustaf Larssons väg samt Assar Gabrielssons väg/Sörredsvägen, vilket gör dessa korsningspunkter mer kritiska än exempelvis korsningspunkter med det statliga vägnätet, med en större valmöjlighet med snarlika restider och väl dimensionerad infrastruktur.



Figur 14. Potentiella riskpunkter 2025, UA

Figur 15. Potentiella riskpunkter 2040, UA.

(1) Volvomotet

Vid genomförandet av DP Pressvägen sker en trafikflödesökning vid Volvomotet om ca 1 800 fordon/dygn för år 2025 och 3 200 fordon/dygn för år 2040. Detta trafikmot har ett redan högt trafikflöde utan en etablering medan Kålsaredsmotet har ett jämförelsevis lågt

trafikflöde, och ingen ökning vid en etablering. Ett högre trafikflöde sätter en extra press på Volvomotet, där det finns en risk att detta mot överutnyttjas medan Kålsaredsmotet i stället underutnyttjas. Göteborgs stad har därför som avsikt att granska möjligheten att flytta över trafik

till Kålsederet motet genom att exempelvis bygga om cirkulationen Sörredsvägen/John Bunyans väg med en fri högersväng från Sörredsvägen mot John Bunyans väg. Större försök att dirigera om trafik är enbart nödvändigt om det uppstår kapacitets-problem för motet under höga toppar, exempelvis kopplat till skiftbyten. Värt att notera är att det är ett känsligt och modellmässigt svårbedömt ruttval, då resetiden mellan de olika ruttvalsalternativen skiljer sig relativt litet, från 6,1 minuter till 7,0 minuter mellan de alternative ruttvalen, enligt figur 13.

(2) Assar Gabrielssons väg och Gustaf Larssons väg

Då Assar Gabrielssons väg används flitigt sätts en press på korsningen Assar Gabrielssons väg/Gustaf Larssons väg. I utredningsalternativen för både prognosår 2025 och 2040 ses en flödesökning för korsningen. Trafikkontoret har dock planer på att utöka kapaciteten i korsningen, och en genomförandestudie för detta är avslutad. Utbyggnaden är planerad inom de närmaste åren, där genomförandet ses som mycket troligt.

(3) Assar Gabrielssons väg och Sörredsvägen

Både Assar Gabrielssons väg och Sörredsvägen ser flödesökningar för prognosår 2025 och 2040, med höga trafikflöden i denna korsningspunkt som följd. Som en följd av ökad trafik i korsningen kan en del av trafiken i stället flyttas över till Sörredsmotet där det finns bättre framkomlighet.

(4) Sörredsvägen-Gamla Sörredsvägen

Korsningen Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen kommer att användas som huvudsaklig in- och utfart till den nya etableringen. Denna punkt riskerar att överbelastas med den tillkommande trafiken. Mer utförlig analys av kapacitet och utformning pågår.

Flera infrastrukturprojekt pågår i området kommande år. Flera av dessa kommer pågå under den period Detaljplan Pressvägens etablering planeras att byggas. Bygget av etableringen kan i sig också påverka det lokala trafiknätet. Det kan därför finnas behov av bland annat samordning kring tider för byggtrafik med övriga projekt i området för att minska risken för framkomlighetsproblem under byggtid. Trafikanalysen har fokuserat på biltrafiken. För att minska mängden fordon i rörelse kan det vara av intresse att studera hur kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik kan förbättras till området. Idag är det en stor andel bilresor till området, och att studera hur kollektivtrafik och gång- och cykeltrafikstråk kan utvecklas för att främja dessa resvanor kan vara av intresse.

(5) Hisingsleden

En minskning av trafikflöden mellan Björlandamotet och Volvomotet ses vid utredningsalternativen för prognosåren 2025 och 2040. Dock innebär detta inte att flödena är låga, exempelvis är det ca 30 300 fordon/dygn som trafikerar Hisingsleden mellan Volvomotet och Kålsederet motet, med en hög andel tung trafik. Förutsatt att samtliga etapper av Hisingsleden färdigställs enligt plan, det vill säga under hösten 2024, bör byggnationens inverkan på trafiken upphöra och trafiken flyta på. Kapacitetshöjande åtgärder kommer genomföras under året, men befintliga kapacitetsproblem norröver kan dock fortsatt komma påverka delar av Hisingsleden. Potentiella framtida framkomlighetsproblem är framför allt kopplade till moten och beroende av hur dessa kommer att utnyttjas

(6) Björlandamotet

Tidigare utredningar av Björlandamotet har visat på god kapacitet i motet och i korsningen mot Sörredsvägen. Etableringen kan dock påverka trafikmängderna längs Sörredsvägen. Då Hisingsleden byggs ut avlastas Sörredsvägen, vilket gör att den totala ökningen av trafiken längs Sörredsvägen bedöms bli hanterlig. Samtidigt är kapaciteten i Kålsederet motet god och trafikmängderna där beräknas bli små, vilket gör att trafiken har goda möjligheter att fördela sig mellan moten och därmed minimera trängseln. Det kan på sikt behövas ytterligare studier, men det är ej kopplat till denna plans genomförande.

(7) Norra Hisingsleden

Trafiken på Hisingsleden norr om Björlandamotet förväntas öka kraftigt till 2040 till följd av bland annat exploateringar i området. Detta har inte studerats i denna utredning men är intressant att följa upp. Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie för sträckan.

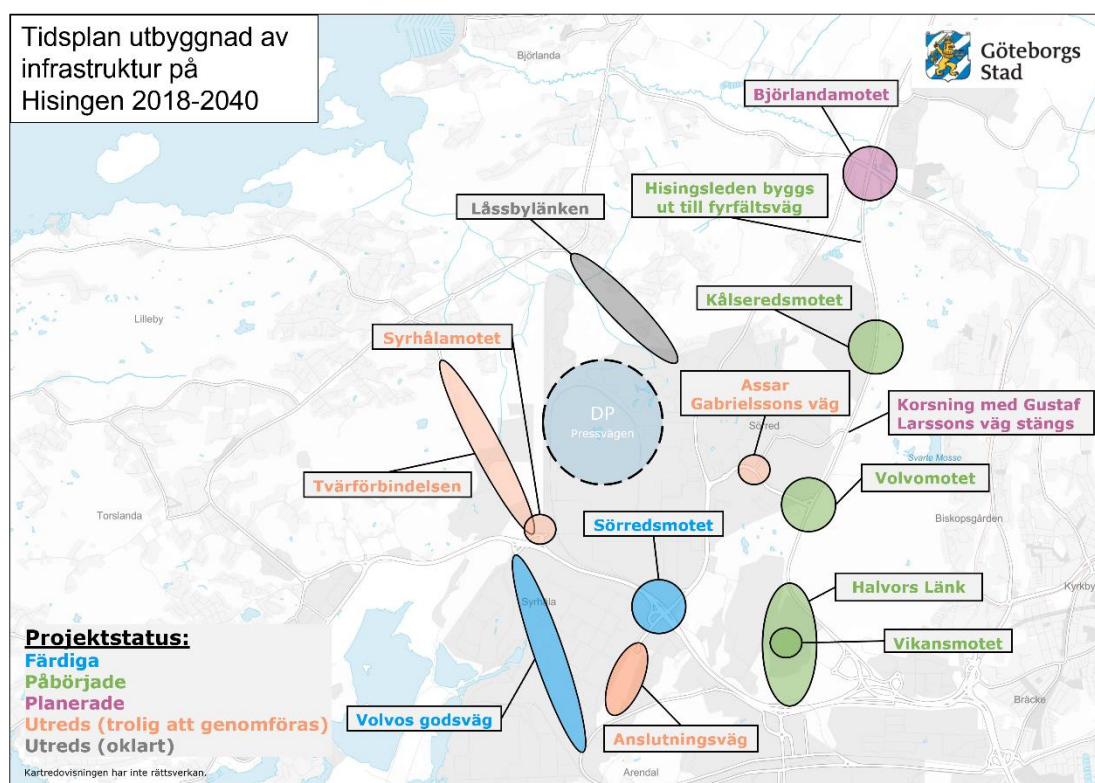
Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
1. Introduktion	15
1.1. Bakgrund	15
1.2. Syfte och metod	15
1.3. Tidigare utredningar	16
1.4. Trafikanalysalternativ i trafikmodell	16
2. Detaljplan Pressvägen	17
2.1. Beskrivning av Detaljplan Pressvägen	17
2.2. Trafikalstring	18
3. Nuläge	19
3.1. Trafiksituation	19
3.2. Resmönsteranalys	25
3.3. Resultat	34
4. 2025	37
4.1. Förutsättningar	37
4.2. Resultat jämförelsealternativ 2025	41
4.3. Resultat utredningsalternativ 2025	43
5. 2040	46
5.1. Förutsättningar	46
5.2. Resultat jämförelsealternativ 2040	49
5.3. Resultat utredningsalternativ 2040	52
5.4. Förutsättningar och resultat hållbarhetsscenario 2040	56
6. Förslag på vidare arbete	61
6.1. Identifierade potentiella riskpunkter	61
6.2. Analyser utifrån Trafikstrategi Göteborg 2035	63
6.3. Analyser av gång- och cykeltrafik	64
6.4. Analyser av kollektivtrafiken	64
6.5. Analyser av Assar Gabrielssons väg och Sörredvägen	65
6.6. Hisingsleden norr om Björlandamotet	65
6.7. Trafik under byggtid	65
7. Slutsats	66

1. Introduktion

1.1. Bakgrund

Det sker en ständig utveckling på Västra Hisingen och Volvoområdet i Göteborg, både gällande exploatering och infrastruktur. Flera utredningar har tidigare genomförts och det genomförs även för tillfället inom området. Denna trafikanalys har som syfte att sammanställa det tidigare genomförda materialet och därtill ge ytterligare insikter på effekten av en nyetablering (framöver kallad Detaljplan Pressvägen) inom området, där Detaljplan Pressvägen beskrivs ytterligare i kapitel 2. De infrastrukturprojekt som i närtid (november 2021) har färdigställts, projekt som påbörjats, eller projekt som utreds i olika stadier illustreras i figur 16.



Figur 16. Infrastrukturprojekt mellan år 2018–2040. Projektstatus motsvarar en ungefärlig trafiksituation november 2021.

1.2. Syfte och metod

Syftet med denna utredning är att samla in, sammanställa och genomföra analyser av befintliga data samt med hjälp av trafikmodeller genomföra analyser av nuläget och framtida scenarier. Förutsättningar för nuläge och framtid tas fram och studeras via flera olika källor och underlag. Främst används tidigare utredningar för området, men också trafikmodeller, GPS-data och trafikräkningar. Utredningsområdet avgränsar sig till Torslanda innanför Kongahällavägen, Björlandavägen, Hisingsleden och Torslandavägen, se kapitel 2.

Följande analys av utredningsområdet kring Pressvägen i västra Göteborg kommer använda olika sorters underlag vilket har ett spann mellan år 2018 och 2021. Trafikmodellens nulägesår är i grunden 2014, men trafikflödet i Volvoområdet anpassas efter de senaste mätningarna med ett spann på 2017–2021. Trafikmätningarna för 2021 genomfördes under november månad och anses återspegla en någorlunda normal trafiksituation i området trots coronapandemin och ombyggnationen av Hisingsleden.

För GPS-dataanalyser har september 2019 använts som utgångsläge. De förutsättningar som tidigare utredningar bygger på är också av intresse, och måste tas hänsyn till.

För analys av trafiksituationen i området används även GPS-data från motorfordon. Dessa dataanalyser baseras på historisk GPS-data från Rambolls dataleverantörer Tomtom och INRIX. Analyserna består av två delar – resmönsteranalys baserad på O/D-data (Origin/Destination), och nätverksanalys baserad på hastighetsdata, restidsdata och flödesdata (trafikstatistik eller TS-data). Analys av historisk OD-data kartlägger start- och slutpunkter och ruttval för resor inom och till/från utredningsområdet. Analys av historisk TS-data kartlägger hastighetsprofiler, flaskhalsar, köbildning och restider i vägnätet i utredningsområdet. I avsnitt 3 och 3.3 nedan presenteras resultat och slutsatser från de olika analyserna. Datasetet har mätperioden 1–30 september 2019.

1.3. Tidigare utredningar

Detta PM är en sammanställning av befintligt underlag om trafikanalys, infrastrukturåtgärder och planerade etableringar, samt resultat från nyligen genomfört analysarbete avseende trafiksituation och planerad exploatering i utredningsområdet kring DP Pressvägen på västra Hisingen i Göteborg (se figur 17). Trafikanalysen har genomförts med hänsyn till flera tidigare utredningar, modellberäkningar, GPS-dataanalys samt trafikmätningar. Tidigare utredningar som ligger till grund för trafikanalysen är:

1. Trafikflöden Hisingsleden 2040, M4Traffic (2019). 2019-03-06
2. PM – Trafikanalys Planprogram Säve Flygplats, WSP (2021), 2021-09-01
3. Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille. Västra Götalandsregionen (2018).
4. Torslanda tvärförbindelse – Genomförandestudie Åtgärdsval Syrhammotet, Norconsult (2021). 2021-09-21
5. PM Trafikanalys av korsningspunkterna i var ände av Torslanda Tvärförbindelse, WSP (2020). 2020-06-29
6. Trafikanalys Assar Gabrielssons väg, Ramboll (2019). 2019-12-04
7. Assar Gabrielssons väg – Genomförandestudie (GFS), Göteborgs Stad Trafikkontoret (2021). 2021-04-15
8. Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad, Göteborg Stad Trafikkontoret (2014).

1.4. Trafikanalysscenarion i trafikmodell

Inom denna trafikanalys med trafikmodell har ett antal olika scenarion analyserats för att beskriva förutsättningar och trafiksituation i nuläget, på kort sikt och på lång sikt. De olika scenariona presenteras i tabell 2, där jämförelsealternativ alltid är utan DP Pressvägen (och utredningsalternativ är med DP Pressvägen). Förutsättningarna för de olika jämförelse- och utredningsalternativen beskrivs närmare vid respektive prognosår i senare kapitel.

Tabell 2. Scenarion och gällande förutsättningar

Scenario	Förutsättningar
Nuläge	Dagens infrastruktur enligt figur 16, dagens efterfrågan (enligt trafikmätningar).
Jämförelsealternativ 2025	Infrastruktur 2025, enligt figur 43. Dagens efterfrågan samt trafikallsträng för logistikområde Röra Byväg (2000 f/d)
Utredningsalternativ 2025	Infrastruktur 2025, enligt figur 43. Dagens efterfrågan samt trafikallsträng för logistikområde Röra Byväg, samt allsträng från DP Pressvägen (6414 f/d + 250 lastbilar/dygn).
Jämförelsealternativ 2040	Infrastruktur 2040, enligt figur 53. Efterfrågan för 2040, inklusive Röra Byväg.
Utredningsalternativ 2040	Infrastruktur 2040, enligt figur 53. Efterfrågan för 2040, inklusive Röra Byväg och DP Pressvägen.

2. Detaljplan Pressvägen

2.1. Beskrivning av Detaljplan Pressvägen

Bakgrunden till denna trafikanalys härstammar i Detaljplanen för Pressvägen. Det planeras en utbyggnad av Volvos område i Torslanda, vilket förväntas bidra till en ökad mängd arbetsresor och godstransporter med lastbil till, från och inom området. Utredningsområdet för denna trafikanalys presenteras i figur 17. Trafikkontoret benämner den tilltänkta verksamheten som DP Pressvägen, vilket användas som begrepp i utredningen.



Figur 17. Översiktskarta för utredningsområdet

Enligt uppgifter från exploatören kommer 3 000 anställda tillkomma och den tilltänkta bebyggelse kommer att avse cirka 300 000 kvadratmeter, vilket innefattar en expanderings av verksamhetsområde för industri. I figur 18 ses en närmare bild över det område detaljplan Pressvägen berör.



Figur 18. Detaljbild på det område detaljplan Pressvägen berör. (Källa: Göteborgs Stad)

2.2. Trafikalstring

Som nämnt tidigare tillkommer 3 000 nya anställda till området enligt exploatören, vilket exploatören även antagit genererar ett fordonsflöde på cirka 1 500 fordon eller 3 000 fordonsrörelser per dygn. Exploatören har använt antagandet om 1,2 personer per fordon, vilket i detta fall motsvarar en bilandel på 60%. Dock är dessa fordonsrörelser kopplade direkt till arbetsresan, där Trafikkontoret även föreslår ett schablonmässigt påslag på 25% för att ta höjd på ytterligare resor från anställda samt lättare transporter, med mera. Detta leder till ett totalt antal tillkommande fordonsrörelser, med avseende på persontrafik, blir 3 800 fordonsrörelser per dygn.

Trafikalstringen som exploatören har tagit fram har jämförts med bland annat beräkningar med Trafikverkets Trafikalstringsverktyg¹. Med förutsättning att 3 000 nya personer anställs fås med Trafikverkets trafikalstringsverktyg ca 5 200–6 400 fordonsrörelser per dygn (ÅVDT) beroende på vald lokalisering av Detaljplanen (i huvudortens ytterområde eller i minde tätort i kommunen). Detta inkluderar endast personresor (ej nyttotrafik) och med en bilandel på 62 % - 76 %.

Då trafikanalyserna ska genomföras med kommunens Visummodell har även trafikalstringen jämförts med ökade trafikmängder i Visummodellen. Resultatet från Trafikverkets Trafikalstringsverktyg går i linje med den trafikalstring som ingår i kommunens Visummodell för befintlig verksamhet, det vill säga den ökade alstringen Volvoområdet som räknats med i framtidsprognosen (i det här fallet år 2040) utan DP Pressvägen. Trafikalstringen i Visummodellen härstammar i Trafikverkets nationella trafikmodell, Sampers.

I denna trafikanalys tas de 6 400 nya fordonsrörelserna i beaktning för att illustrera ett "worst case" scenario, trots att denna beräkning är betydligt högre än exploatörens uppgifter. I och med att de höga trafiksiffrorna används, krävs ingen känslighetsanalys för att säkerställa att trafiksystemet kan hantera detaljplanen.

Exploatören har även uppskattat att antalet godstransporter till området motsvarar ca 250 lastbilar. 200 av dessa är kopplade till intransporter och 50 till uttransporter. Detta motsvarar ca 500 fordonsrörelser med lastbil per dygn.

För Detaljplan Pressvägen kommer det finnas två betydelsefulla angöringsvägar, där godstrafik förväntas anlända till området från Syrhålamotet, medan personbilstrafik angör från Gamla Sörredsvägen.

¹ Trafikverkets trafikalstringsverktyg, hemsida: <https://trafikalstring.ea.trafikverket.se/trafikalstring/>

3. Nuläge

Inom denna utredning beskrivs en trafiksituation som motsvarar ca. 2019 – 2021 för de olika delarna. De pågående infrastrukturprojekten i Göteborgs centrala delar antas ha försumbar påverkan på utredningsområdet och tas därför inte hänsyn till i nulägesbeskrivningen. De infrastrukturåtgärder som tillkommit mellan år 2018 och 2021 som tas hänsyn till är Godsväg Volvo, som färdigställdes 2017–2018, samt Sörredsvägen och Sörredsmotet som stod klart år 2019.

Nuläget kommer att analyseras med hjälp av GPS-data samt trafikmätningar gjorda under perioden 2017 - 2021. Analysen avser att utreda trafikflöden och dess påverkan på vägnätet i området samt resmönster och ruttval. Resultatet presenterar identifierade problem punkter.

3.1. Trafiksituation

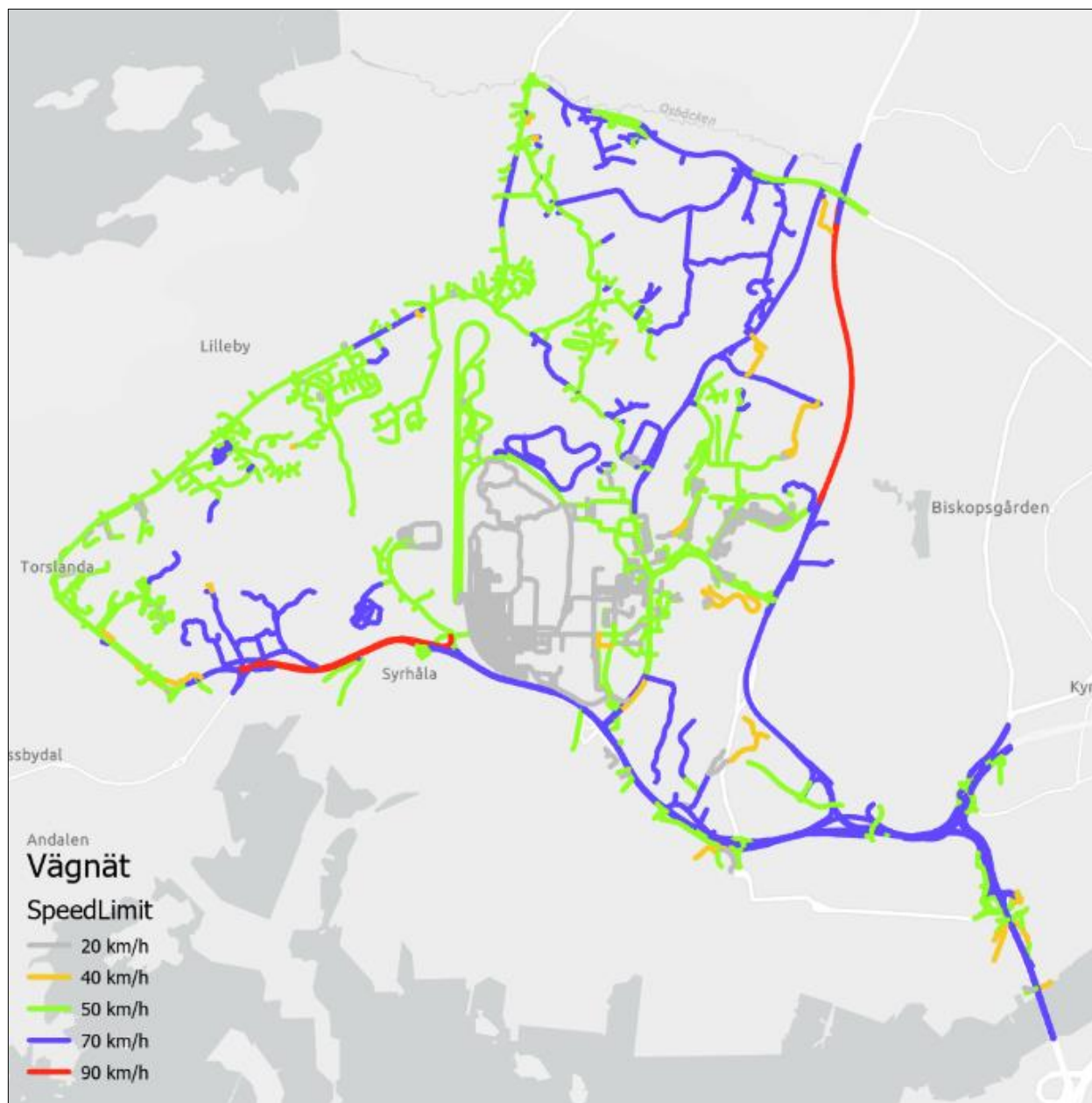
3.1.1 Trafikflöden

Trafikmätningar har genomförts i flera omgångar i Volvoområdet de senaste åren. De senaste mätningarna genomfördes under vecka 47 år 2021 på beställning av Göteborgs Trafikkontor. Totalt genomfördes mätningar på 30 olika punkter, allt från större vägar inom Volvoområdet till infarter för parkeringsplatser. I figur 19 presenteras ett urval av dessa mätpunkter, där grönmarkerade siffror är från den senaste mätningen under vecka 47 år 2021 och gråmarkerade är tidigare trafikmätningar från år 2017 – 2019. Procentsatsen inom parentes visar på andel tung trafik. Dessa trafikmätningar ligger som grund för den trafikanalys som genomförts med stadens trafikmodell i Visum.



Figur 19. Sammanställning av trafikmätningar för Torslanda presenterat som ÅMVD.

Med hjälp av GPS-data har även en mer detaljerad analys av trafikflöden i området kunnat genomföras. En nätverksanalys baserad på GPS-data från Tomtom kan utreda och kartlägga flöden, hastigheter, flaskhalsar, restider och andra framkomlighetsproblem kopplade till hastighet och trafikdensitet. Vägnetet för nätverksanalysens utredningsområdet är definierat enligt figur 20 nedan.



Figur 20. Hastighetsbegränsning i vägnätet (Tomtom 2019)

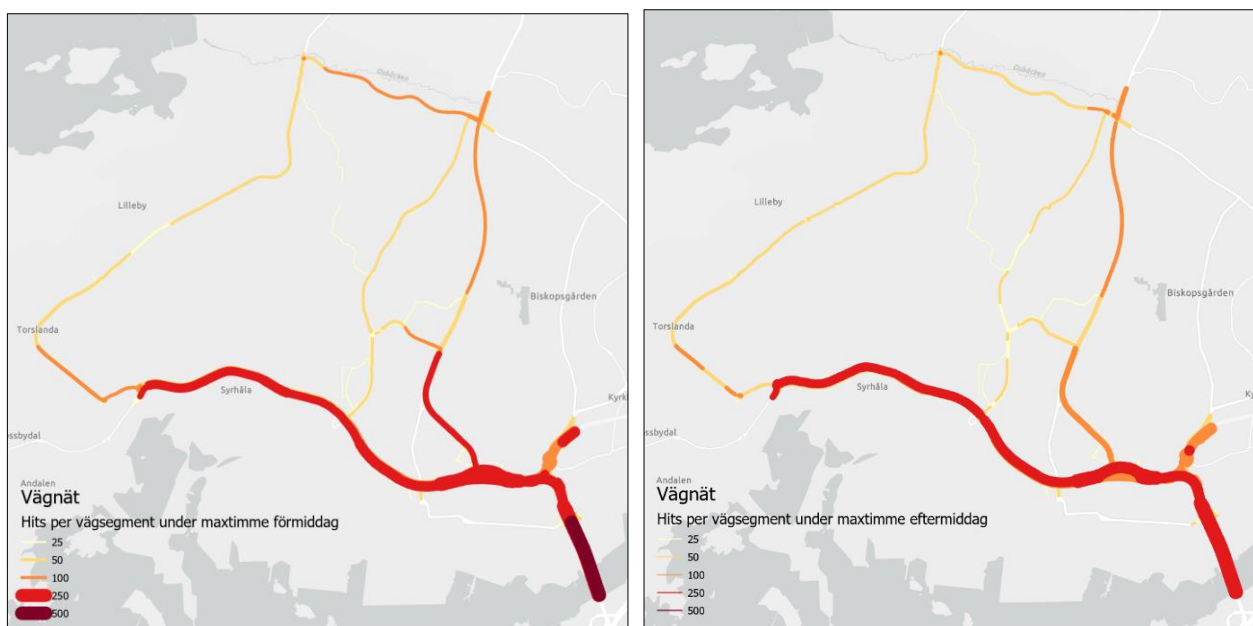
Utredningsområdets vägnät är totalt som mest belastat mellan kl 07.30-08.30 (förmiddag) och kl 16.00-17.00 (eftermiddag)². Maxtimmen kan dock variera för individuella vägar och områden. I figur 21 nedan presenteras antal fordon (hits/träffar) med Tomtoms GPS-system per vägsegment under ett dygn.

² Nätverksanalys, Tomtom-data, Mätperiod: september 2019

En djupare granskning av hur trafikvolymen varierar över dygnet finns i underlaget PM Dataanalyser Pressvägen. I figur 22 nedan presenteras trafikdensiteten i vägnätet per maxtimme förmiddag respektive eftermiddag.



Figur 21. Antal fordon (hits) per vägsegment per dygn (00.00-24.00) (Tomtom 2019)



Figur 22. Trafikdensitet i vägnät per förmiddag (07.30-08.30) och eftermiddag (kl 16-17)

Variationen av trafikflöde över dygnet för ett urval av punkterna från figur 23 presenteras nedan. Mätningarna visar på toppar kl. 06.00-07.00 samt 08.00-09.00 på morgonen, kl. 15.00-16.00 på eftermiddagen samt vid midnatt, vilket kan kopplas till skiftbyten på Volvo, där många anställda ankommer och lämnar området under en kort period.



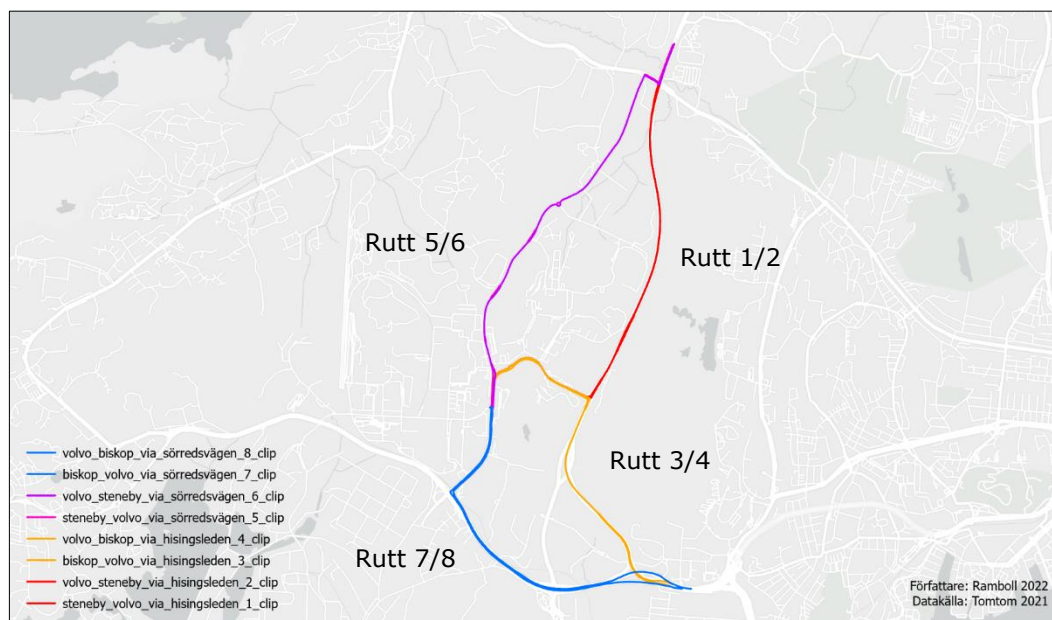
Figur 23. Variation över dygnet för utvalda trafikmätningar utförda under vecka 47, 2021.

3.1.2 Restider

Nätverksanalysen visar att restiderna för rutter mellan Steneby och Volvos industriområde samt Älvsborgsbron och Volvos industriområde varierar något under förmiddag och eftermiddag (se tabell 3 och figur 24 nedan). Detta till följd av att något fler åker till Volvoområdet på förmiddagen och fler lämnar området på eftermiddagen. Restiden ökar drygt 5 gånger under maxtimmarna i förhållande till frilödes hastighet, vilket är en direkt effekt av trafikflödet som rör sig i systemet i området.

Tabell 3. Restider för rutter till och från Volvo industriområde

Rutt	Start	Slut	Via	Restid fm 0730– 0800 (min)	Restid em 1600– 1700 (min)	Restid kväll (min)	Kommentar
1	Steneby	Volvo	Hisingsleden	12	11	2	1 minut längre restid från Steneby (via Hisingsleden) under förmiddag.
2	Volvo	Steneby	Hisingsleden	11	11	2	samma restid från Volvo till Steneby (via Hisingsleden) under eftermiddag
3	Biskop	Volvo	Hisingsleden	7	7	1	samma restid från södra Biskopsgården (via Hisingsleden) under förmiddag
4	Volvo	Biskop	Hisingsleden	6	8	1	2 min längre restid från Volvo till Södra Biskopsgården (via Hisingsleden) under eftermiddagen
5	Steneby	Volvo	Sörredsvägen	10	10	2	samma restid till Volvo från Steneby (via Sörredsvägen) under eftermiddag
6	Volvo	Steneby	Sörredsvägen	10	11	2	1 min längre restid från Volvo till Steneby (via Sörredsvägen) under eftermiddag
7	Biskop	Volvo	Sörredsvägen	4	4	1	samma restid till Volvo från Södra Biskopsgården (via Sörredsvägen) - ca 4 min
8	Volvo	Biskop	Sörredsvägen	4	6	1	2 min längre restid från Volvo till Södra Biskopsgården (via Sörredsvägen) under eftermiddag



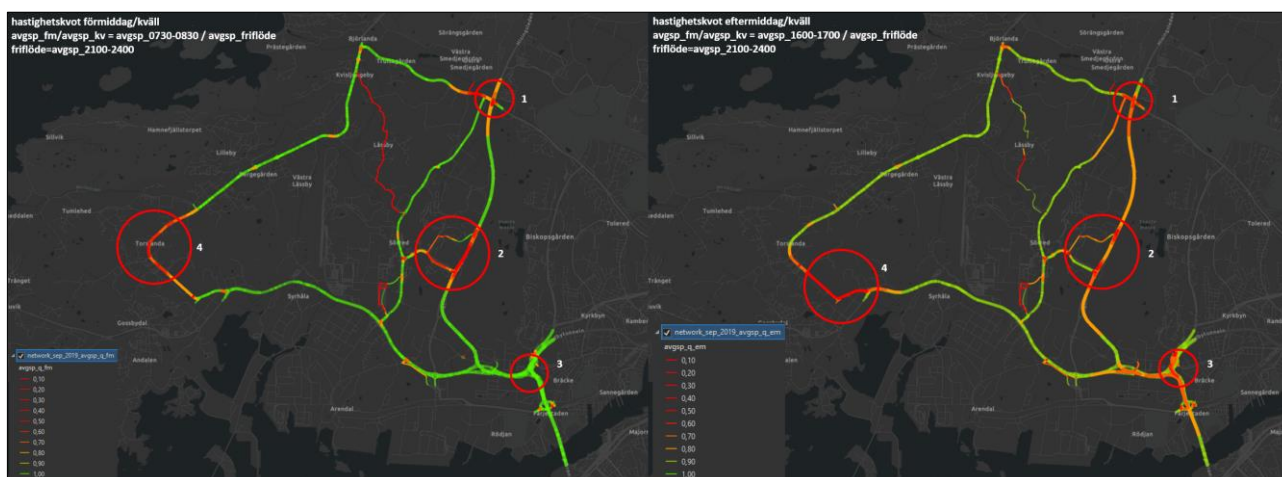
Figur 24. Rutt 1–8 för GPS-dataanalys

För att undersöka varför restiderna förändras har en analys av hastighetskvoter i vägnätet analyserats. Hastighetskvoter för förmiddagens maxtimme (07:30-08:30) presenteras i figur 25 nedan, där 4

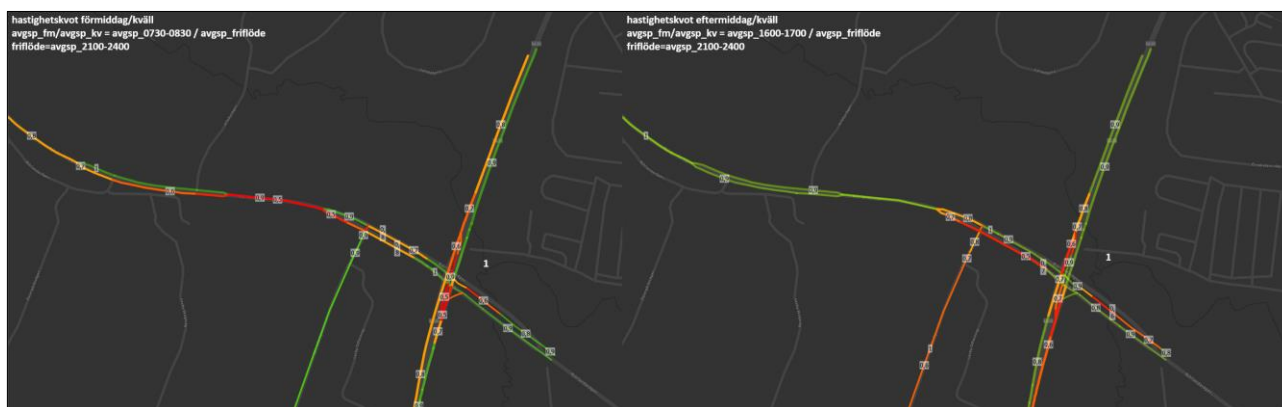
eventuella riskpunkter har identifierats. Riskpunkterna indikerar platser med potentiell köproblematik som påverkar restiden.

Punkterna 1, 2 och 4 markerade i figur 25 nedan visar på hastighetssänkningar i och inför korsningen Hisingsleden-Björlandavägen (1), korsningen Hisingsleden-Assar Gabrielssons väg (2) och Kongahällavägen i Torslanda (4). Hastighetssänkningar inför korsningar är naturliga, dock verkar hastighetssänkningarna för punkt 2 och 4 täcka längre sträckor än bara infarter i korsningar och kan därför visa på köbildning eller liknande. Dessa punkter (2 och 4) bedöms vara i riskzonen för överbelastning under förmiddagen maxtimme mellan kl. 07:30–08:30, jämfört med antagen friflödes hastighet under kvällstid kl 21:00–24:00. Punkt 3 vid trafikplats Bräckemotet verkar inte ha några problem under förmiddagen.

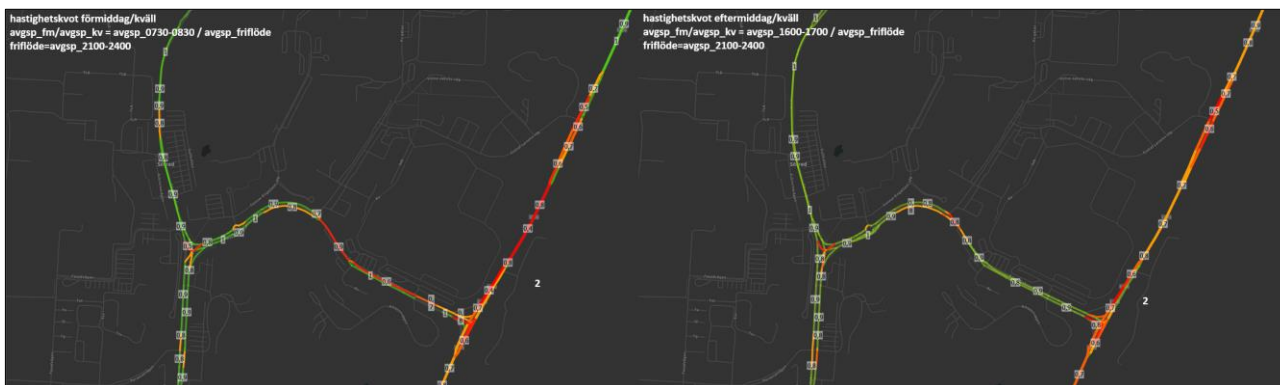
Hastighetskvoter i vägnätet under eftermiddagen presenteras i figur 25-figur 29 nedan. Även här ser vi punkt 1–4 som visar på hastighetssänkningar och eventuella riskpunkter i vägnätet under eftermiddagen. Hastigheterna längs Hisingsleden är generellt lägre än under förmiddagen men de eventuella riskpunkterna i punkt 2 är mer koncentrerade till korsningarna mellan Hisingsleden och Assar Gabrielssons väg och Gustaf Larsons väg. Under eftermiddagens maxtimme sjunker även hastigheterna i trafikplats Bräckemotet (punkt 3).



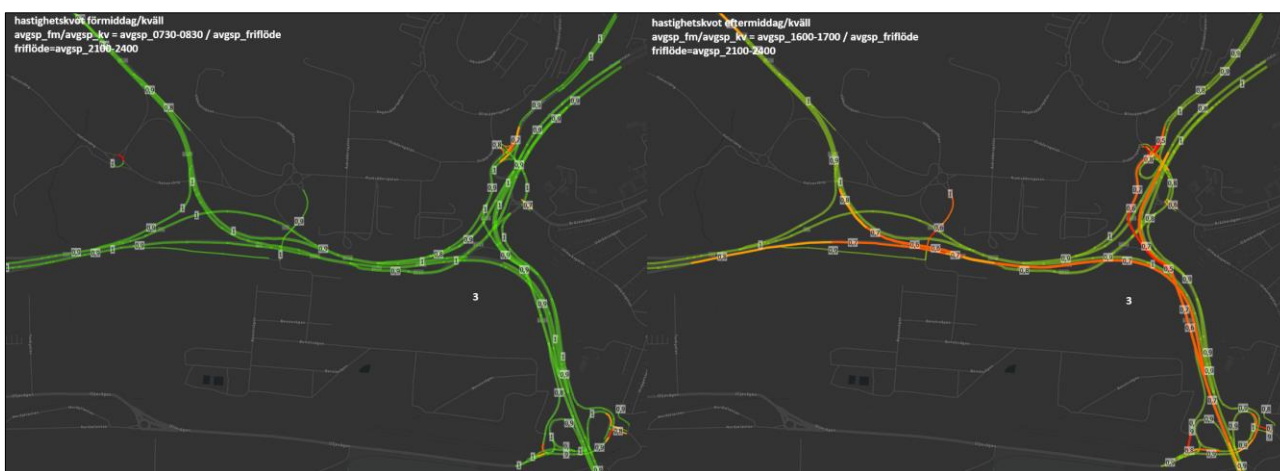
Figur 25. Hastighetskvot. Medelhastighet under maxtimme förmiddag respektive eftermiddag jämfört med friflöde kväll. Eventuella riskpunkter markerade 1–4. (Tomtom, Mätperiod 1: september 2019)



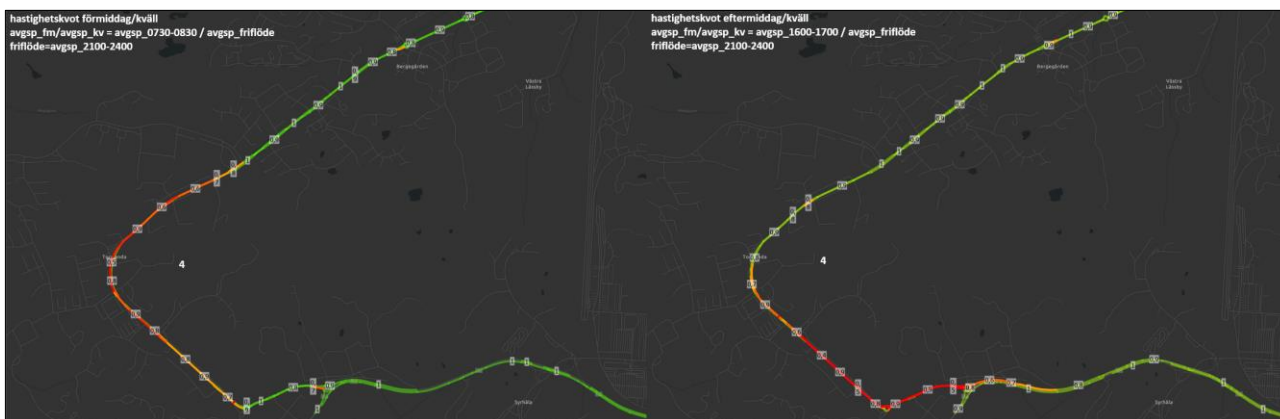
Figur 26. Hastighetskvoter kring riskpunkt 1



Figur 27. Hastighetskvoter kring riskpunkt 2



Figur 28. Hastighetskvoter kring riskpunkt 3

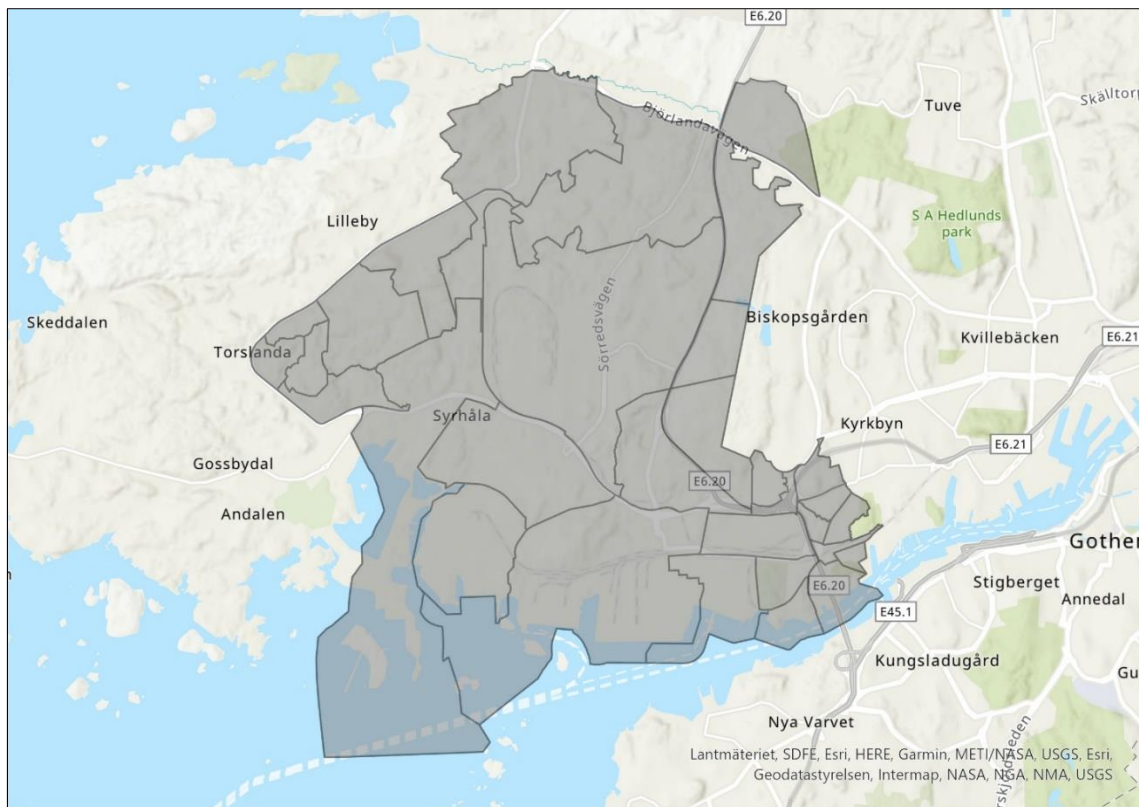


Figur 29. Hastighetskvoter kring riskpunkt 4

3.2. Resmönsteranalys

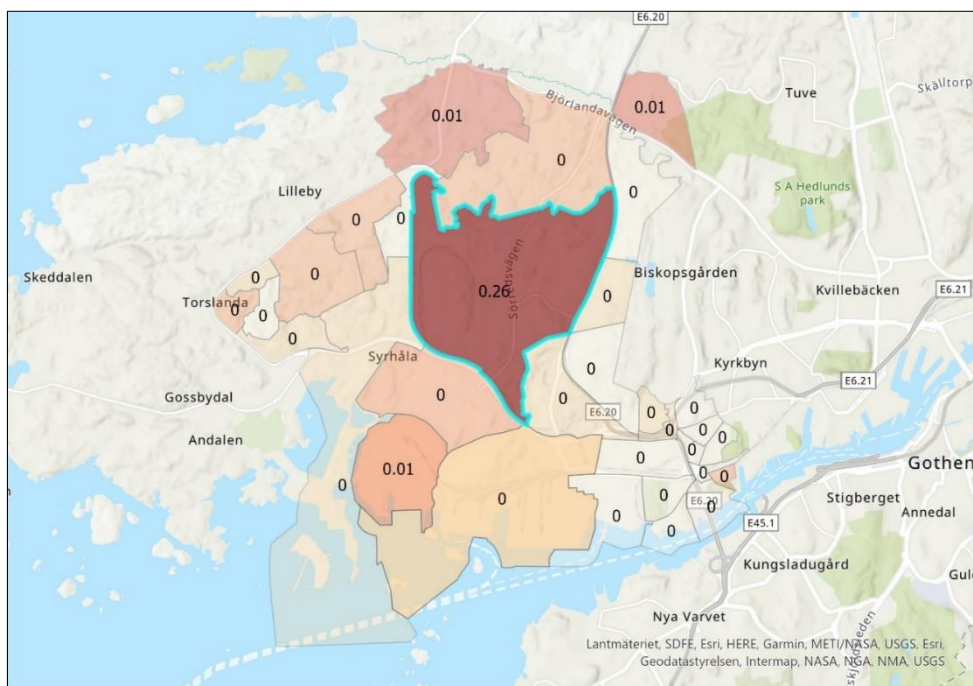
Resmönsteranalysen utreder och kartlägger start- och slutpunkter inom utredningsområdet, samt ruttval för trafik uppdelat på personbil och tung trafik längs de större anslutande vägarna till och från utredningsområdet. Inom detta område kommer zoner för start- och slutpunkter samt via punkter att definieras. Resmönsteranalysen analyserar hur fordon, i olika tyngdklasser, färdas i vägnätet. Erhållen GPS-data har bearbetats så att tyngre fordon, som exempelvis godstransporter, separerats från

personbilstrafiken för att kunna analysera de olika fordonstypernas resmönster i vägnätet. I PM Dataanalyser Pressvägen beskrivs metod och resultat mer i detalj. De O/D-zoner som definierats i utredningsområdet kan utläsas nedan i figur 30, övriga start- och slutpunkter klassificeras som externa punkter.

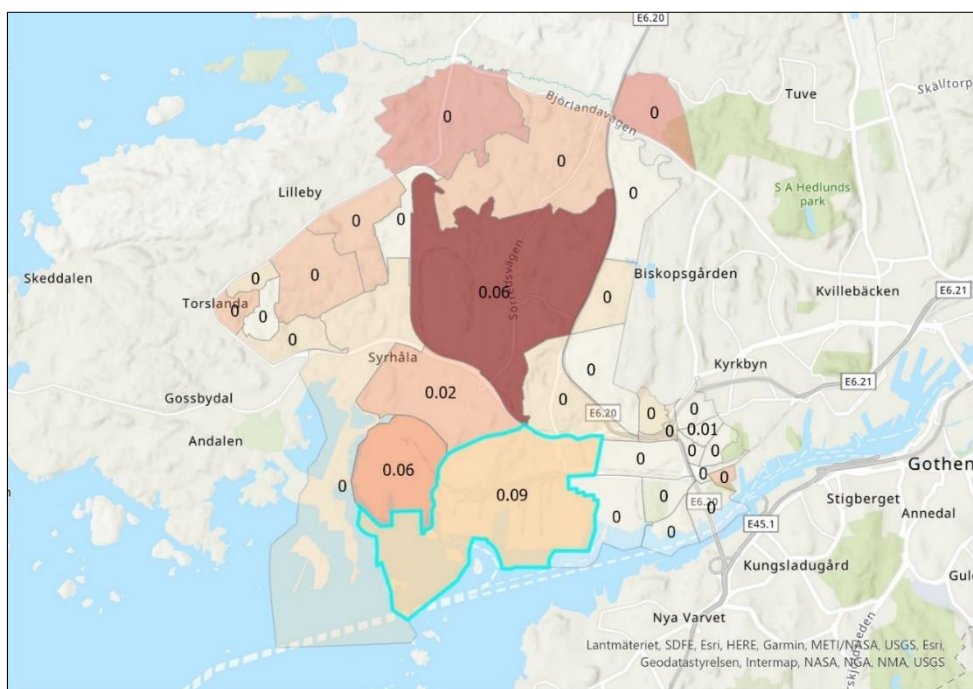


Figur 30. Utvalda O/D-zoner i utredningsområdet

En analys visualiserar start- och slutzoner för olika fordonsklasser i utredningsområdet under mätperioden. I figur 31 är zonen för Volvo Cars Torslanda definierad som destination (ljusblå markering). Samtliga zonzvärden är andelen av den totala trafiken med denna zon som destination, extern andel redovisas i figurtext. I figur 32 är zonen för destination vid hamnen, detta för att senare visualisera hur tung- och personbilstrafik skiljer sig åt mellan dessa två destinationer.



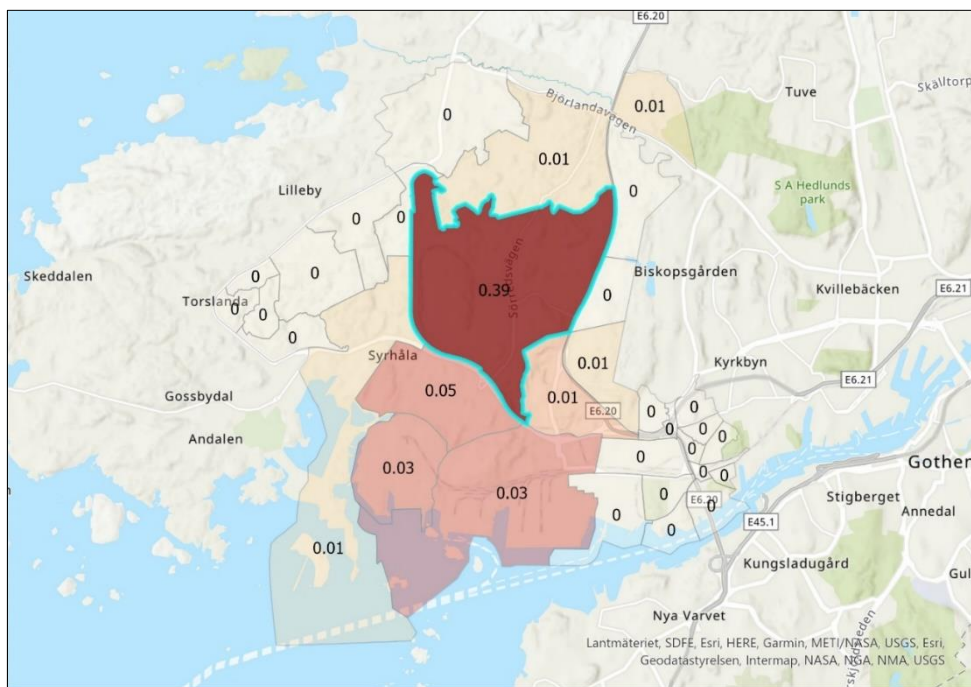
Figur 31. Andel trafik från respektive zon till zonen för Volvo Cars Torslanda, personbilstrafik, extern trafik uppskattas till ca 68 % (2019). OBS. Siffrorna är avrundade och i de flesta zoner med ett 0 värde är andelen större än 0 men mindre än 1%.



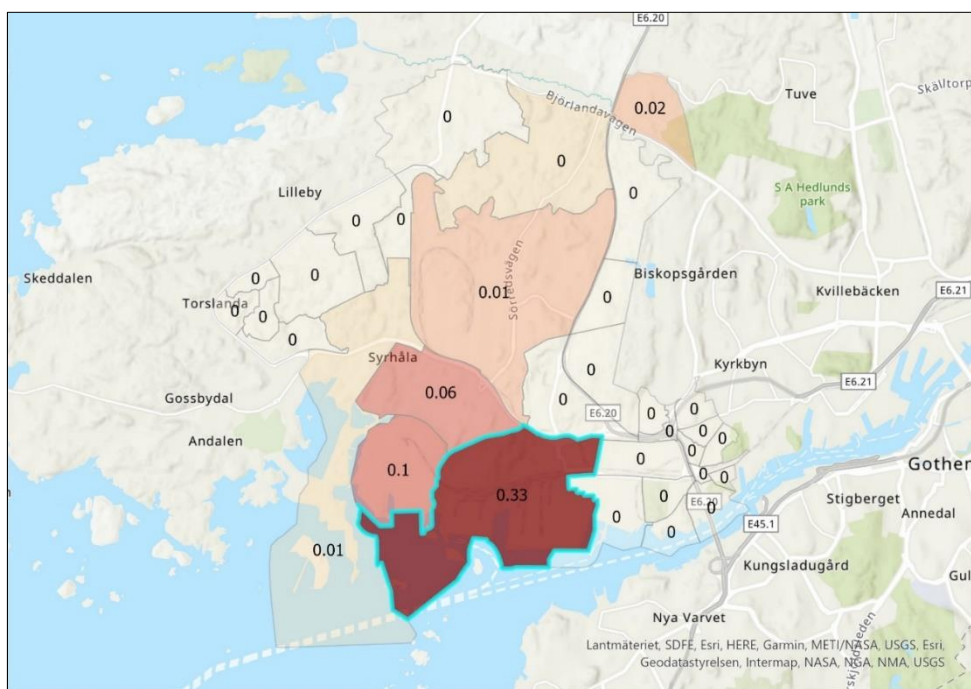
Figur 32. Andel trafik från respektive zon till zonen för hamnen, personbilstrafik, extern trafik uppskattas till ca 74 % (2019). OBS. Siffrorna är avrundade och i de flesta zoner med ett 0 värde är andelen större än 0 men mindre än 1%.

För zonen Volvo Cars Torslanda görs en relativ hög andel resor med personbil inom zonen, dvs att start- och slutpunkt är inom samma zon. En stor majoritet på 68 % reser till området från externa områden,

vilket med största sannolikhet är arbetspendling till fabrik och kontor. I figur 33 och figur 34 kan samma mönster ses för tung trafik.



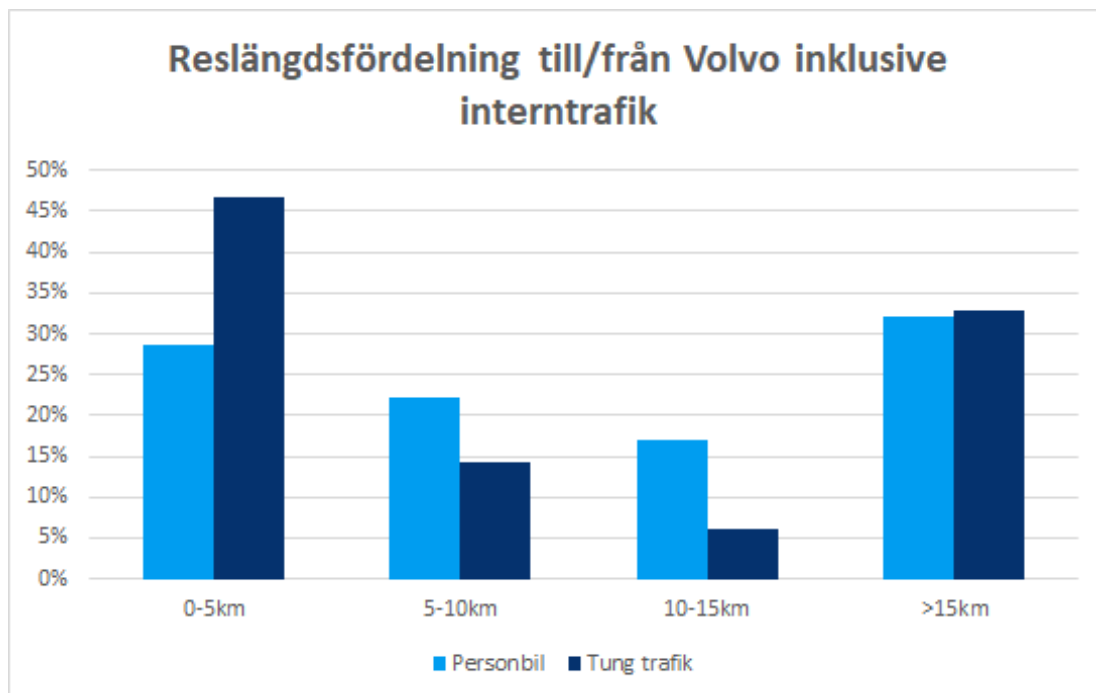
Figur 33. Andel trafik från respektive zon till zonen för Volvo Cars Torslanda, tung trafik, extern trafik uppskattas till 45 % (2019). OBS. Siffrorna är avrundade och i de flesta zoner med ett 0 värde är andelen större än 0 men mindre än 1%.



Figur 34. Andel trafik från respektive zon till zonen för hamnen, tung trafik, extern trafik uppskattas till 46 % (2019). OBS. Siffrorna är avrundade och i de flesta zoner med ett 0 värde är andelen större än 0 men mindre än 1%

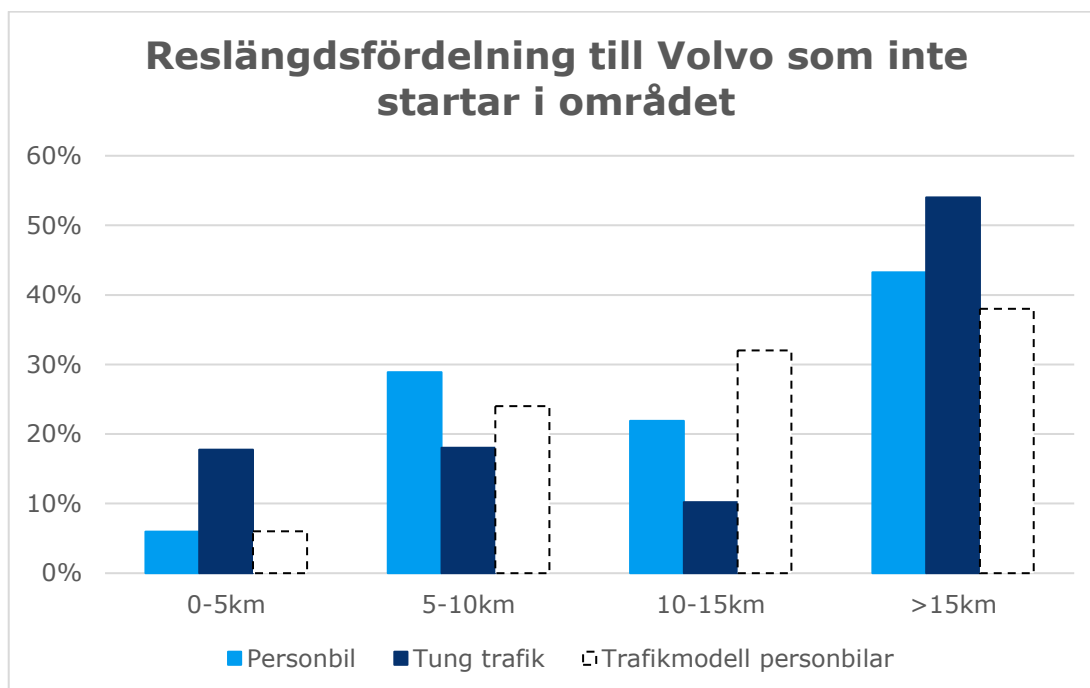
Den tunga trafiken, till skillnad mot personbilar, har en majoritet av sina resor inom utredningsområdet för de presenterade zonerna. Det går även att utläsa att minst en tredjedel av transporter för tyngre fordon har samma destinationszon som dess startzon. Detta talar för ett högt antal korta resor för exempelvis godstransporter i området. Något som också underlag från Volvo visar.

I figur 35 presenteras reslängdsfördelningen för personbilar och tung trafik framtagen med erhållen Inrix-data från september 2019. Reslängdsfördelningen inkluderar både intern trafik inom de olika zonerna, så väl som extern trafik till hela utredningsområdet.

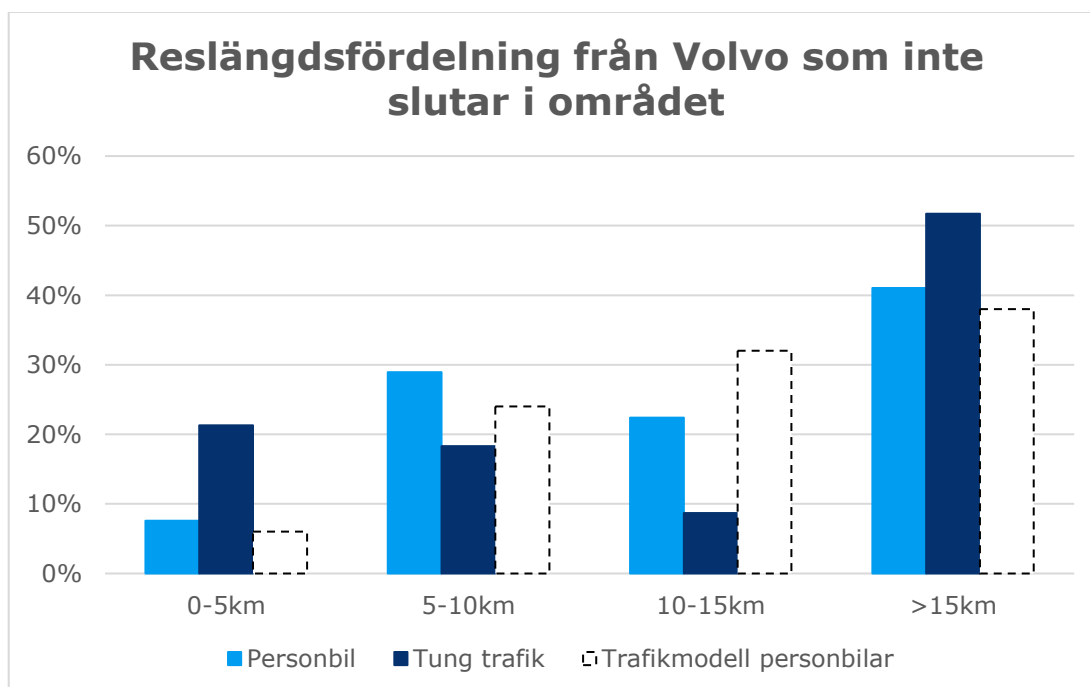


Figur 35. Personbilar och tung trafiks reslängdsfördelning (Inrix, september 2019)

Reslängdsfördelning för Inrix i figur 35 inkluderar alla observerade fordon som rest till, från eller inom Volvoområdet. För reslängdsfördelningen som presenteras i figur 36 och figur 37 har Inrix data bearbetats så att resor inom utredningsområdet exkluderades. Detta har även satts i förhållande till den reslängdsfördelning som trafikmodellen resulterar i. Trafikmodellen inkluderar inga resor inom zoner, zonindelningen i trafikmodellen stämmer inte heller helt överens med den zonindelning som har definierats för resmönsteranalysen. Dock anses zonindelningarna tillräckligt lika för att resultatet ska kunna jämföras. Från trafikmodellen har endast personbilstrafiken analyserats.



Figur 36. Personbilar och tung trafiks reslängdsfördelning som inte startar i Volvo (Inrix, september 2019 och trafikmodell)



Figur 37. Personbilar och tung trafiks reslängdsfördelning som inte slutar i Volvo (Inrix, september 2019 och trafikmodell)

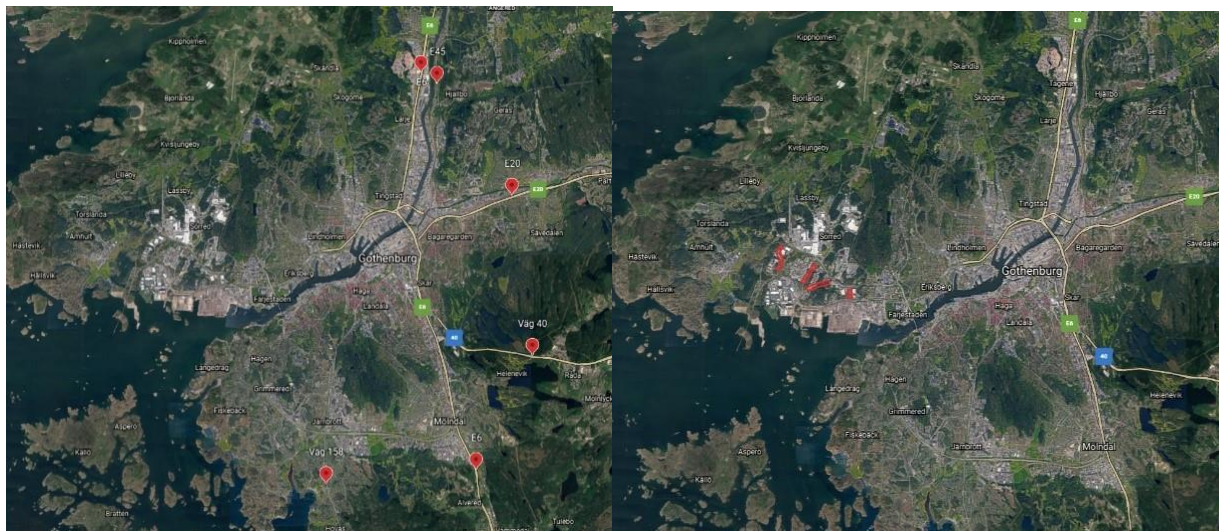
Från figurerna ovan kan slutsatsen dras att reslängdsfördelningen till och från Volvo i Trafikmodellen i Visum stämmer tillräckligt bra i jämförelse med Inrix-data. Reslängdsfördelningen i trafikmodellen är mindre detaljerad och mer schablonmässig då trafikefterfrågan tvingas ut via skaft i ibland stora zoner, vilket i vissa fall kan ge upp emot några kilometers längre eller kortare väg. I zonen för Volvo Cars

Torslanda i trafikmodellen finns dock många skaft kopplade mot de parkeringarna i området bland annat vilket ökar detaljeringsnivån i just den zonen.

För genomförda bilresor som inte genomförs internt inom Volvoområdet är det ca 6%-8% som har mellan 0–5 kilometer från sin startpunkt till Volvoområdet och har därmed stor potential att cykla till området. 24%-29% har 5–10 km till Volvoområdet och har ganska stor potential att cykla. 22%-32% har 10-15km till Volvoområdet och har viss potential att cykla, medan 38%-41% har över 15 kilometer till Volvozonen och låg potential att cykla till området. Utifrån resultatet i figur 36 och figur 37 förklaras delvis även den höga bilandel som är till området enligt Trafikverkets alstringsverktyg och Göteborgs stads resekalkyl, andelen bilresor till området är idag ca 76%-77%.

För att vidare skapa en god förståelse för hur olika fordon färdas inom utredningsområdet, resmönster för olika typer av trafik, så utfördes en ruttvalsanalys. Ruttvalsanalys, även kallad select link-analys är en metod för att analysera hur fordon från utvalda vägsnitt färdas i vägnätet. Man får då en bild över hur trafiken som passerar en viss punkt färdas genom systemet, vilka ruttval de gör och vart de ska.

De analyserade vägsnitten har delats in i sex zoner för de större infarterna till Göteborg. Till analysen inkluderades även fyra vägsnitt som tillsammans representerar en zon för hamnen. Samtliga fordon som interagerade med någon av vägarna Hamneviksvägen, Raffinaderivägen, Arendalsvägen och Ytterhamnsvägen representerar hamnen och inkluderades i analysen, se Figur 38.



Figur 38. Utvalda infartsleder och sträckor till/från hamnen i ruttvalsanalys i ruttvalsanalys

I denna analys inkluderades alla resor som färdats på något av vägsnitten med målpunkt i någon av de definierade zonerna för utredningsområdet för nätverksanalysen. I figur 39, figur 40 och figur 41 kan samtliga viktklasser och mätperioder utläsas enligt denna princip. Antalet fordon eller probes motsvarar ett fordon som Inrix samlar in underlag ifrån och motsvarar antal träffar i data-settet under en månads tid.



Figur 39. Antal fordon (probes) för samtliga viktclasser (Inrix, september 2019)



Figur 40. Antal personbilar (probes) (Inrix, september 2019)

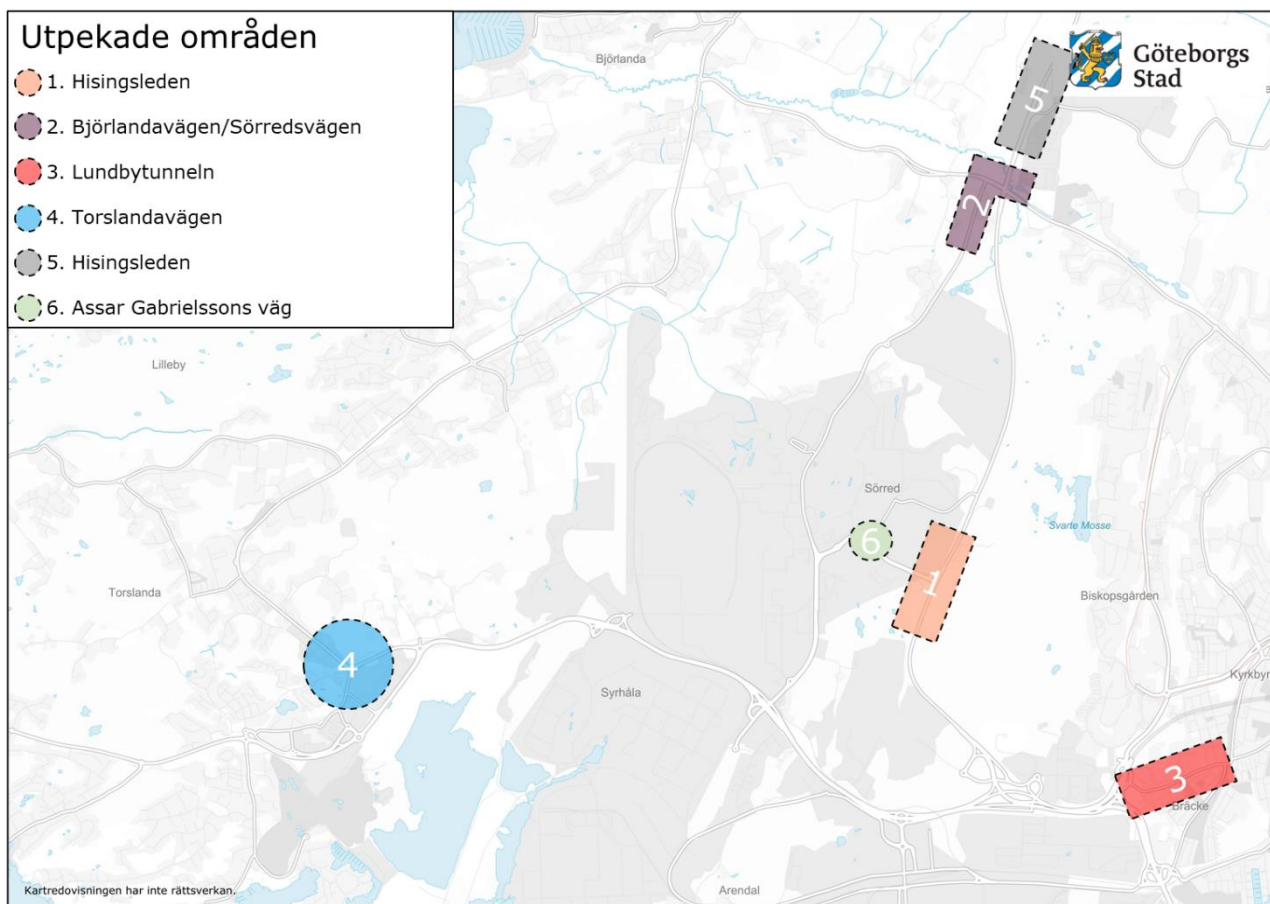


Figur 41. Antal lastbilar (probes) (Inrix, september 2019)

De tyngre fordonsklasserna observeras i större utsträckning i det södra vägnätet i Göteborg, detta i jämförelse med personbilar som reser mer jämnt fördelat på de större förbindelserna. Detta kan exempelvis utläsas då en hög andel personbilar använder både Hisingsleden och Västerleden för att nå området, samt att likvärdig hög andel reser till Göteborg norr- och söderifrån. Detta i jämförelse mot tung trafik som i större utsträckning använder de södra förbindelserna för att nå området via exempelvis Västerleden och Lundbyleden. De tyngre fordonen reser även i större utsträckning på vägar vid hamnen medan personbilar mer norrut mot Volvo-området, detta är högst rimligt då exempelvis rutterna till kontor- och fabriksområdena kan utläsas i figur 40.

3.3. Resultat

Nätverksanalysen har tillsammans med resultat från tidigare utredningar identifierat eventuella framkomlighetsproblem på 6 sträckor/korsningspunkter, se figur 42 för en överskådlig bild för riskområden enligt kapitel 3.1 och kapitel 3.2. Område 1 och 2 kommer i och med ombyggnationen av Hisingsleden troligen inte längre ha framkomlighetsproblem i framtiden. Riskområde 6 har identifierats i trafikutredningarna Trafikanalys Assar Gabrielssons väg³.



Figur 42. Områden med risk för störningar i trafiken i nuläget enligt nätverksanalys med GPS-data samt tidigare utredningar.

3.3.1 Hisingsleden

Framkomlighetsproblem har identifierats på Hisingsleden⁴. Kapacitetsproblemen på leden har varit kända sedan en längre tid tillbaka. Därför har en ombyggnation av Hisingsleden startats, redan under hösten 2020, som en kapacitetshöjande åtgärd. Kapacitetsproblemet som idag orsakar köbildning och längre restider förväntas försvinna då leden står klar till hösten 2024. Under byggskedet kan dock ytterligare störningar förekomma och restiderna öka ytterligare. Någon som eventuellt orsakar att trafikanter i nuläget i högre utsträckning väljer Torslandavägen och Björlandavägen istället för Hisingsleden och dess infarter till Volvoområdet. I och med ombyggnationen föreslås inga ytterligare åtgärder i detta skede.

³ Ramboll (2019). Trafikanalys Assar Gabrielssons Väg Göteborgs Stad 2019-12-04

⁴ Nätverksanalys, Tomtom-data, Mätperiod: september 2019

3.3.2 Björlandavägen/Sörredsvägen

Signalen i korsningen Björlandavägen/Sörredsvägen orsakar främst på eftermiddagen långa köer ner på Sörredsvägen, enligt GPS-analysen för år 2019. I samband med ombyggnationen av Hisingsleden (som startar hösten 2020) riskerar mer trafik att färdas på Sörredsvägen än på Hisingsleden. Vilken generellt även är fallet då trafikmätningar från v 47 år 2021 jämförs med tidigare mätningar. Trafik riskerar även att bli stillastående mellan Sörredsvägen och Hisingsleden på Björlandavägen vilket även detta påverkar köbildningen ner på Sörredsvägen under eftermiddagen.

Eftersom korsningen planeras att byggas om i samband med arbetet med Hisingsleden och Björlandamotet föreslås inga åtgärder för att öka kapaciteten ytterligare i detta skede. De nya moten längs Hisingsleden och den ökade kapaciteten samt ombyggnationen av korsningen Björlandavägen/Sörredsvägen bedöms dock lösa de framkomlighetsproblem som korsningen har i dagsläget. Dock finns en risk att Detaljplan Pressvägen orsakar ett ökat trafikflöde på Sörredsvägen som ska passera korsningen.

3.3.3 Assar Gabrielssons väg/Sörredsvägen

Assar Gabrielssons väg/Sörredsvägen har med hjälp av GPS-data identifierats som ett riskområde, korsningen är en av de hårdast belastade korsningarna på Sörredsvägen. I och med ombyggnationen av Hisingsleden kan trafikflödet genom korsningen att förändras i etapper under åren Hisingsleden byggs om. Detta kan eventuellt avlasta vissa relationer och öka belastningen i andra. Korsningen föreslås studeras i mer detalj i en mikroanalys redan för nuläget.

3.3.4 Lundbytunneln/Lundbyleden

Framkomlighetsproblemen på Lundbyleden och i Lundbytunneln riskerar eventuellt att sträcka sig till Bräckemotet och eventuellt påverka ruttval från Volvo.

3.3.5 Torslandavägen

Torslandavägen har med hjälp av GPS-data identifierats ha framkomlighetsproblem under både förmiddagen och eftermiddagen. Torslandavägen är idag nästintill den enda vägen för boende i Torslanda att färdas på in mot Göteborg. Då GPS-analysen genomfördes stod Sörredsmotet klart, vilket har ökat kapaciteten på Torslandavägen. Framkomlighetsproblemen idag beror istället till stor del på cirkulationsplatsen mellan Torslandavägen och Gösta Fraenckels väg. Göteborgs Trafikkontor jobba med ett program för Torslandavägen och en föreslagen åtgärd som kan minska kapacitetsproblemen är Tvärförbindelsen. Detta ligger dock längre fram i tiden och eventuellt krävs åtgärder tidigare så.

3.3.6 Hisingsleden norr om Björlandavägen

Hisingsleden norr om Björlandavägen är idag relativt hårt belastad under såväl förmiddagen som eftermiddagen på grund av trafiksignalen i korsningen med Björlandavägen. Korsningen Björlandavägen/Hisingsleden planeras att planskiljas och genomförs i samband med ombyggnationen av Hisingsleden.

3.3.7 Assar Gabrielssons väg/Gustaf Larssons väg

Stora flöden trafikerar genom Volvoområdet, korsningen mellan Assar Gabrielssons väg och Gustaf Larssons väg tar emot stora trafikflöden från flera riktningar. Korsningen är idag utformad med trafiksignal och orsakar hastighetsnedsänkningar genom området. Korsningens kapacitet har utretts i *Trafikanalys Assar Gabrielssons väg*⁵ som bedömer att korsningen är hårt belastad framförallt under förmiddagen västerut mot Sörredsvägen. Dock bedöms kapaciteten hos nuvarande signal vara tillräcklig för att hantera dagens flöden. Resultaten av studien diskuteras vidare i kapitlet Förutsättningar 2025.

⁵ Ramboll (2019). Trafikanalys Assar Gabrielssons Väg Göteborgs Stad 2019-12-04

3.3.8 Syrhålamoetet

Syrhålamoetet, eller mer specifikt Hamneviksvägen, trafikeras idag av en större andel godstrafik sedan Volvos godsväg står klar. Signalkorsningen på Hamneviksvägen har tidigare analyserats ur kapacitetssynpunkt i PM:et Torslanda tvärförbindelse⁶. Studien genomfördes dock med förutsättning att Torslanda Tvärförbindelse var färdigställd och har inte analyserats utifrån dagens trafikflöden. Studien pekar på framkomlighetsproblem i framtiden. Därmed föreslås även att analysera kapaciteten i korsningen för nuläget samt för framtidsprognoser exklusive Torslanda Tvärförbindelse.

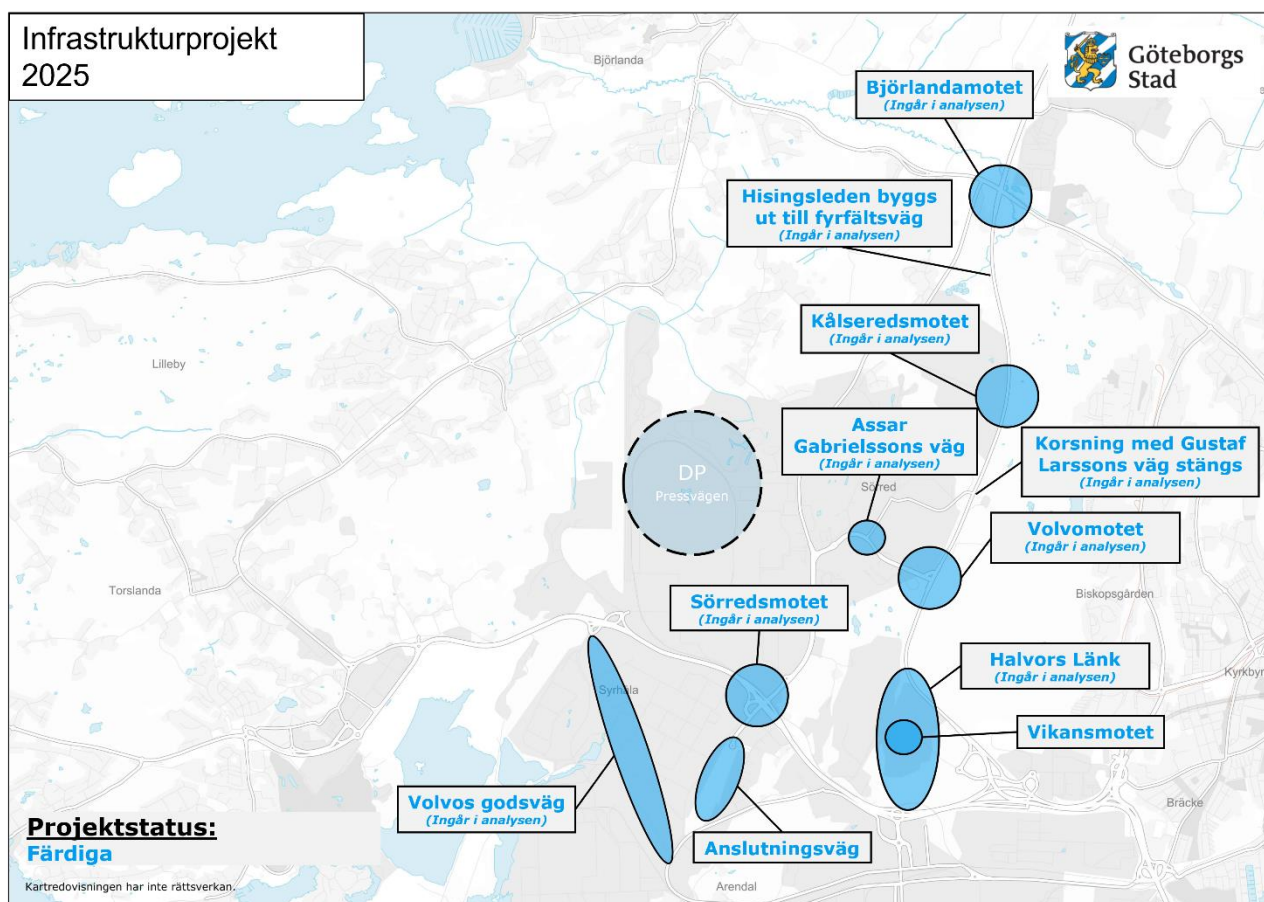
⁶ Norconsult (2021). Torslanda tvärförbindelse – Genomförandestudie Åtgärdsval Syrhålamoetet, 2021-09-21

4. 2025

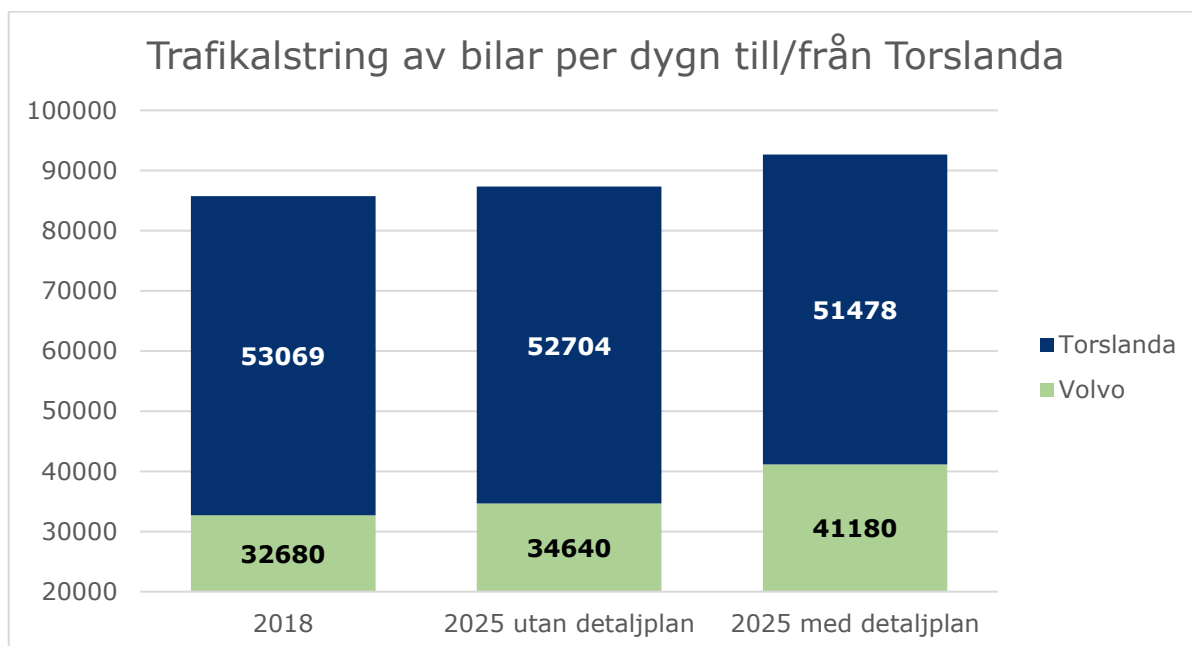
Mellan år 2021 och 2025 planeras färdigställning av ett flertal infrastrukturförändringar, förutsättningarna för vägnätet i utredningsområdet redovisas i figur 43. Inom analysarbetet för Detaljplan Pressvägen förutsätts att logistikområdet utmed Sörredsvägen, med infart vid Röra byväg färdigställs. Det förutsätts att 2000 nya fordonsrörelser tillkommer totalt per dygn. Andelen tung trafik antas vara densamma som idag trafikerar John Bunyans väg, vilket motsvarar ca 520 lastbilar (26 % enligt senaste trafikmätning 2021).

4.1. Förutsättningar

Förutom logistikområdet tillkommer även detaljplan Pressvägen, i övrigt antas ingen annan tillväxt i området till 2025. Till år 2025 har arbetet med Hisingsleden avslutats och beskrivs mer i detalj i kapitel 4.1.1. Det har inte heller tagits hänsyn till eventuella justeringar i kollektivtrafiken.



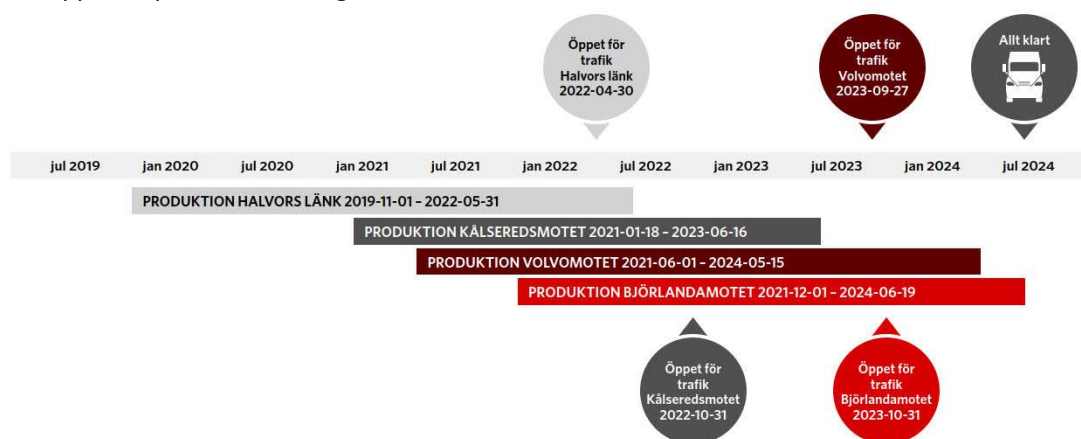
Figur 43. Infrastrukturprojekt och dess projektstatus år 2025.



Figur 44. Trafikalstring av bilar per dygn till och från stadsdel Torslanda enligt trafikmodellen i Visum.

4.1.1 Pågående infrastrukturprojekt

Trafikverkets arbete med att bygga om Hisingsleden påbörjades under hösten 2020 och planeras färdigställas hösten 2024. Ombyggnationen innebär en breddning av Hisingsleden till fyra körfält med mittseparering som börjar strax söder om Assar Gabrielssons väg till strax norr om Björlandavägen. Halvors länk byggs som en tvärlänk mellan väg 155 och Hisingsleden, och byggs för att underlätta för godstransporter till och från industrierna på västra Hisingen. Korsningen vid Gustav Larssons väg stängs, men ersätts då med en lokalgång som kopplar ihop vägen med Kålsredsmotet. Arbetet med Hisingsleden genomförs i etapper och infattar bland annat byggnation av tre planskilda korsningar, tre enskilda vägar, en kommunal cirkulationsplats samt ny gång- och cykelbana. Trafikverkets tidplan för de olika etapperna presenteras i figur 45.



Figur 45. Tidplan utbyggnad av Hisingsleden (Källa: Trafikverket)

Enligt rapporten *Trafikflöden Hisingsleden 2040*⁷ av M4Traffic bedöms de två trafikplatserna Kålsederstmotet och Volvomotet ha en kapacitet på 1 500 fordon/h per respektive påfartsramp, vilket innebär en total kapacitet på 3 000 fordon/h in mot Volvoområdet söderifrån och 3 000 fordon/h norrifrån.

4.1.1.1 Hisingsleden och Halvors länk 2025

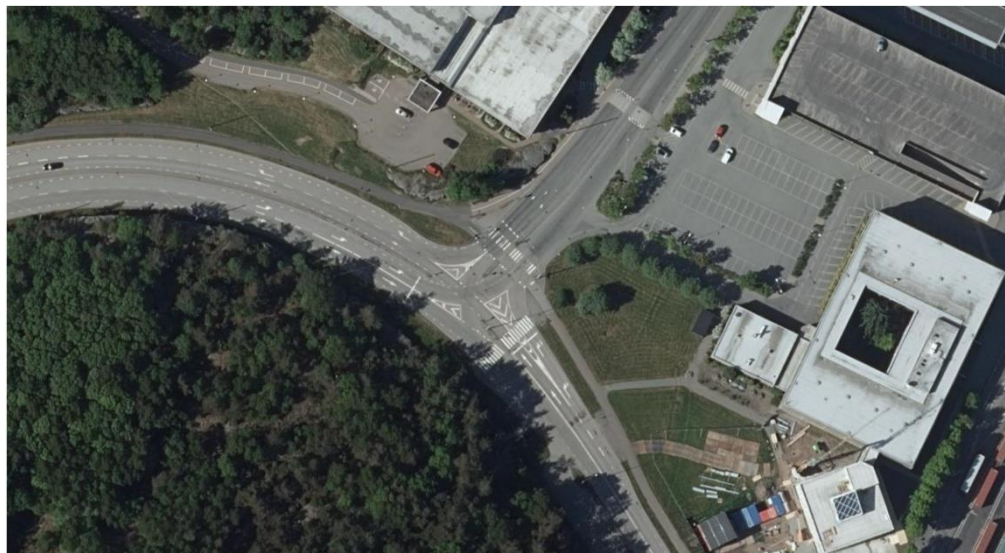
Enligt Trafikverkets tidplan för utbyggnaden av Hisingsleden kommer samtliga etapper av leden vara färdigställda och öppna för trafik år 2025. Detta innebär bland annat att Hisingsleden vid denna tidpunkt skall vara breddad till fyra körfält med mittseparering som börjar strax söder om Assar Gabrielssons väg till strax norr om Björlandavägen. Strax söder om Assar Gabrielssons väg tar vägplanen för Halvors Länk vid. Halvors länk fördelar sig dels på den nya vägen mellan Hisingsleden och Ytterhamnsmotet, dels mellan nya Volvomotet och Vädermotet. När Hisingsleden och Halvors länk står färdigt kommer leden ha 2 körfält i varje riktning från Vädermotet till Björlandamotet.

Vidare skall planerade planskilda korsningar, enskilda vägar och den kommunala cirkulationsplatsen vara färdigställda, samt de nya gång-och cykelförbindelserna anlagda.

Detta innebär, enligt tidigare utredning, en kapacitet på totalt ca 6 000 fordon per timme in via moten mot Volvoområdet.

4.1.1.2 Assar Gabrielsson väg/ Gustaf Larssons väg 2025

Mikrosimuleringsstudien *Trafikanalys Assar Gabrielssons väg*⁵ genomfördes av Ramboll 2019 för signalkorsningen mellan Assar Gabrielssons väg och Gustaf Larssons väg, se figur 46. Studien undersöker vilka trafikmängder dagens signalkorsning kan hantera med eventuella trimningar samt studerade vad en ombyggnation till cirkulationsplats skulle innebära.



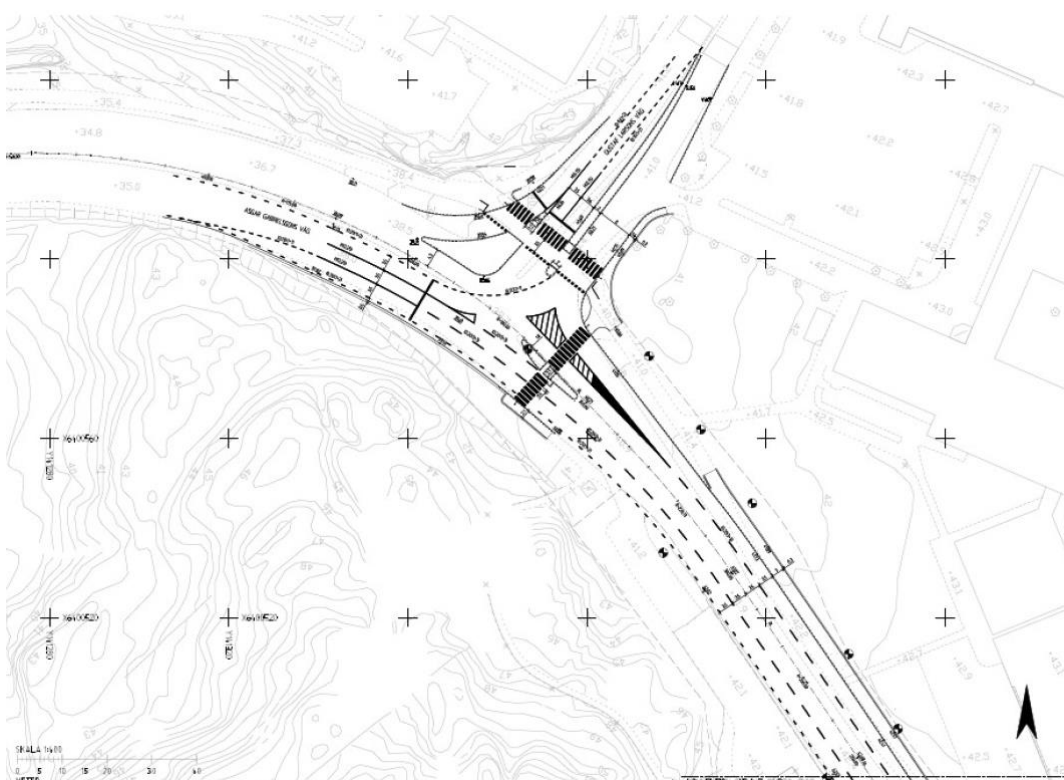
Figur 46. Korsningen Assar Gabrielssons väg/ Gustaf Larssons väg.

En känslighetsanalys genomfördes i form av en belastningsökning där 600, 800 respektive 1060 fordon/h adderades till det dåvarande trafikflödet (2019) i öst-nordlig riktning från Assar Gabrielssons väg upp på Gustaf Larssons väg (förmiddag) samt nord-östlig riktning från Gustaf Larssons väg ner på Assar Gabrielssons väg (eftermiddag).

⁷ M4Traffic (2019). Trafikflöden Hisingsleden 2040, 2019-03-06

Enligt studien är två körfält västerut längs Assar Gabrielssons väg en förutsättning för att kapacitetsproblem ej skall uppstå under förmiddagens maxtimma. Genom en optimerad trafiksignal i kombination med dubbla vänstersvängfält norrifrån klarar signalen en ökning på 900 f/h. Vid 1 060 f/h överskrids dock kapaciteten. Motsvarande scenario för eftermiddagen visar att signalen skulle klara en ökning på ca 800 f/h innan kapaciteten överskrids. Resultatet av studien tyder på att en trafiksignalreglerad korsning är det mest optimala alternativet (jämfört med cirkulationsplats).

Till följd av ökade trafikmängder på västra Hisingen, i kombination med resultaten som framkom under mikrosimuleringsanalysen, gjorde Trafikkontoret en genomförandestudie (GFS) för Assar Gabrielssons väg 2021⁸. Enligt studien kommer det på Gustaf Larsons väg, i korsningen med Assar Gabrielssons väg, tillkomma ett vänstersvängfält söderut mot Assar Gabrielssons väg, vilket innebär totalt tre körfält i sydlig riktning. Dessutom kommer den nordvästra anslutningen i korsningen utökas med ytterligare ett körfält för trafik som ska köra rakt fram. Det resulterar i att det nordvästra benet på Assar Gabrielssons väg kommer att utgöras av två körfält rakt fram och ett vänstersvängkörfält. Det framtagna trafik- och gestaltningsförslaget illustreras i figur 47. Den sammantagna bedömningen är att det aktuella trafikförslaget uppfyller GFS:ens främsta mål gällande ökad kapacitet för motorfordonstrafik uppnåts. Trafikförslaget medför att kapaciteten ökar både längs Assar Gabrielssons väg och i korsningen med Gustaf Larsons väg. Produktionen skall enligt gällande tidplan genomföras under 2022 och beräknas kunna användas under hösten/vintern år 2022.

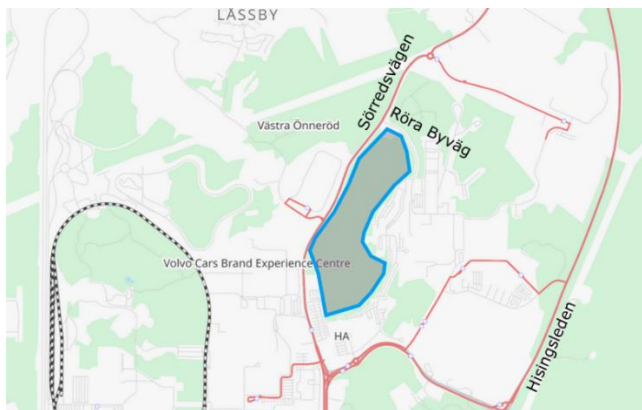


Figur 47. Trafikutformningsförslag korsningen Assar Gabrielssons väg/Gustaf Larssons väg, Trafikkontoret (2021)

⁸ Assar Gabrielssons väg – Genomförandestudie (GFS), Trafikkontoret (2021). 2021-04-14

4.1.1.3 Logistikverksamhet vid Röra Byväg

Inom Torslanda och Volvoområdet finns det planer på tillkommande logistikverksamhet om cirka 75 000 m². Denna verksamhet, med dess placering illustrerad i figur 48, planeras angöra via Röra Byväg. Denna verksamhet innebär en antagen ökning av cirka 2000 fordonsrörelser per dygn, med en antagen tung trafik med samma andel som John Bunyans väg.



Figur 48. Logistikverksamhet vid Röra Byväg, planerat område markerat i blått och grått.

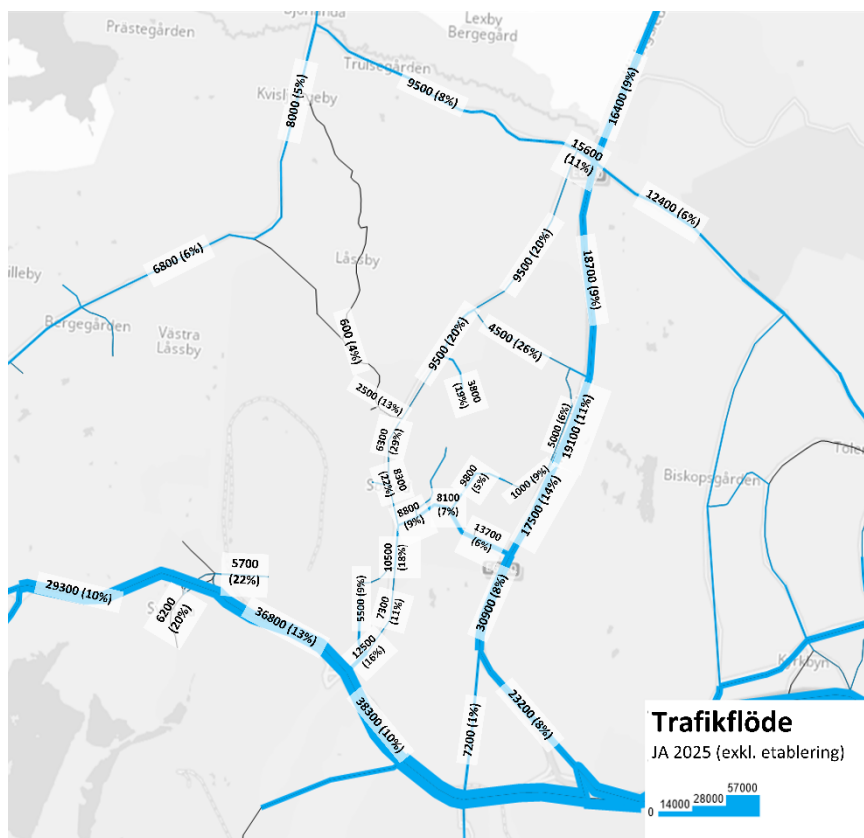
4.2. Resultat Jämförelsealternativ 2025

För scenario 2025 analyseras två olika alternativ, jämförelse- och utredningsalternativet. Jämförelse- och utredningsalternativet använder antagen infrastruktur för år 2025 enligt figur 43. Utöver den färdiga infrastrukturen i nuläget är även ombyggnationen av Hisingsleden, inklusive Björlandamotet, Kålseredsmotet och Volvomotet färdigbyggd till år 2025. Även Halvors länk med tillhörande Vikansmotet är färdigt. Vidare har korsningen mellan Hisingsleden och Gustaf Larssons väg stängts, där en lokalväg har öppnat parallellt med Hisingsleden vilket kopplar samman John Bunyans väg med Gustaf Larssons väg. En anslutningsväg mellan Sörredsvägen och Arendalsvägen är också klar.

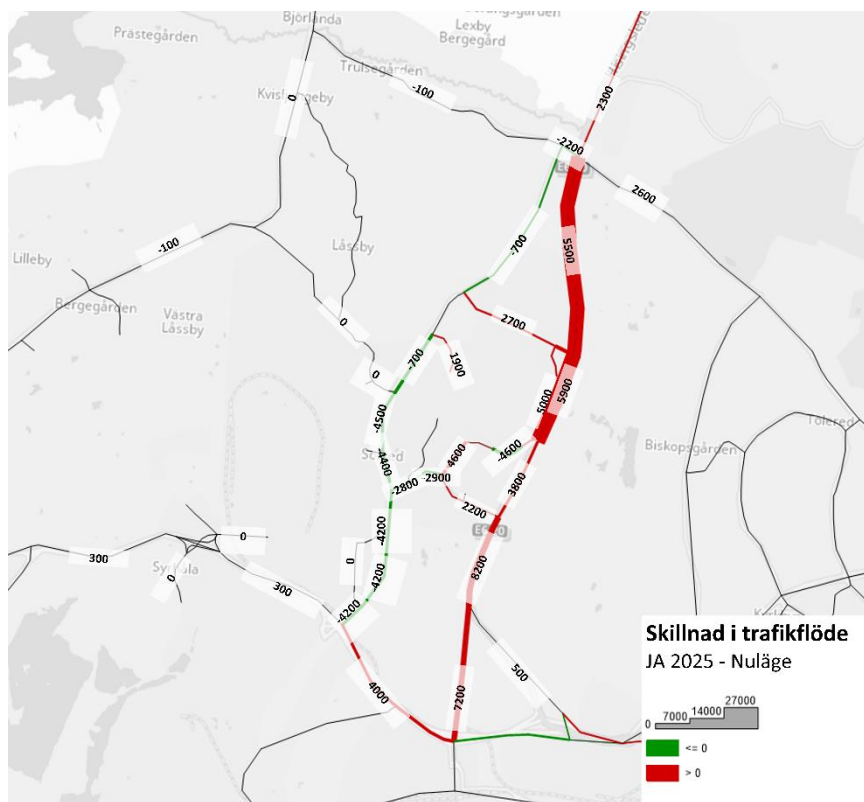
Trafikefterfrågan i jämförelsealternativet är enligt dagens trafikräkningar, samt den nya trafikstringen för logistikverksamheten vid Röra Byväg, enligt kapitel 4.1.1.2. För utredningsalternativet är det samma förutsättningar som i jämförelsealternativet förutom att trafikstringen från etableringen i och med DP Pressvägen lagts till, enligt kapitel 2. Infrastrukturförändringarna till 2025 resulterar i ändrad trafik enligt figur 50. Halvors länk trafikeras av totalt ca 7 200 fordonsrörelser per dygn, tillsammans med ombyggnationen på Hisingsleden leder detta till en trafikökning på leden på ca 5 500 – 8 200 fordonsrörelser per dygn. Hisingsleden och Halvors länk resulterar i en avlastning på Sörredsvägen med ca 4 200 – 4 500 fordonsrörelser per dygn. Ca 4 000 av de fordonsrörelser som tidigare trafikerade Sörredsvägen och nu i stället trafikerar Halvors länk når länken via Torslandavägen.

På Assar Gabrielssons väg, mellan Hisingsleden och Gustaf Larssons väg, tillkommer 2 200 fordonsrörelser per dygn. Ökningen är inte större än att föreslagna signaloptimering beskriven i kapitel 3.3 anses tillräcklig.

Hisingsleden får ett dygnsflöde på ca 17 500 – 30 900 fordon, Assar Gabrielssons väg får ett dygnsflöde på ca 13 700 fordon och Sörredsvägen får ett dygnsflöde på ca 13 000 i söder och 10 000 i norr.



Figur 49. Trafikflöden för jämförelsealternativ 2025.



Figur 50. Skillnadskarta för jämförelsescenario 2025 (utan etableringen) i jämförelse med nuläget.

4.2.1 Hisingsleden

Förutsatt att samtliga etapper av Hisingsleden färdigställs enligt plan, dvs under hösten 2024, bör byggnationens inverkan på trafiken upphöra och trafiken flyta på. Befintliga kapacitetsproblem norr om Björlandavägen kan dock fortsatt komma påverka delar av Hisingsleden.

4.2.2 Sörredsvägen

De infrastrukturåtgärder som färdigställts till år 2025 minskar belastningen genomgående på Sörredsvägen. De flesta korsningspunkterna får ett minskat trafikflöde i samtliga ben. John Bunyans väg är en av de sekundärvägar som får ett ökat trafikflöde i anslutning till Sörredsvägen, det totala dygnsflödet uppgår till ca 2 000 fordonsrörelser strax öster om Sörredsvägen och bedöms inte orsaka några framkomlighetsproblem.

4.3. Resultat utredningsalternativ 2025

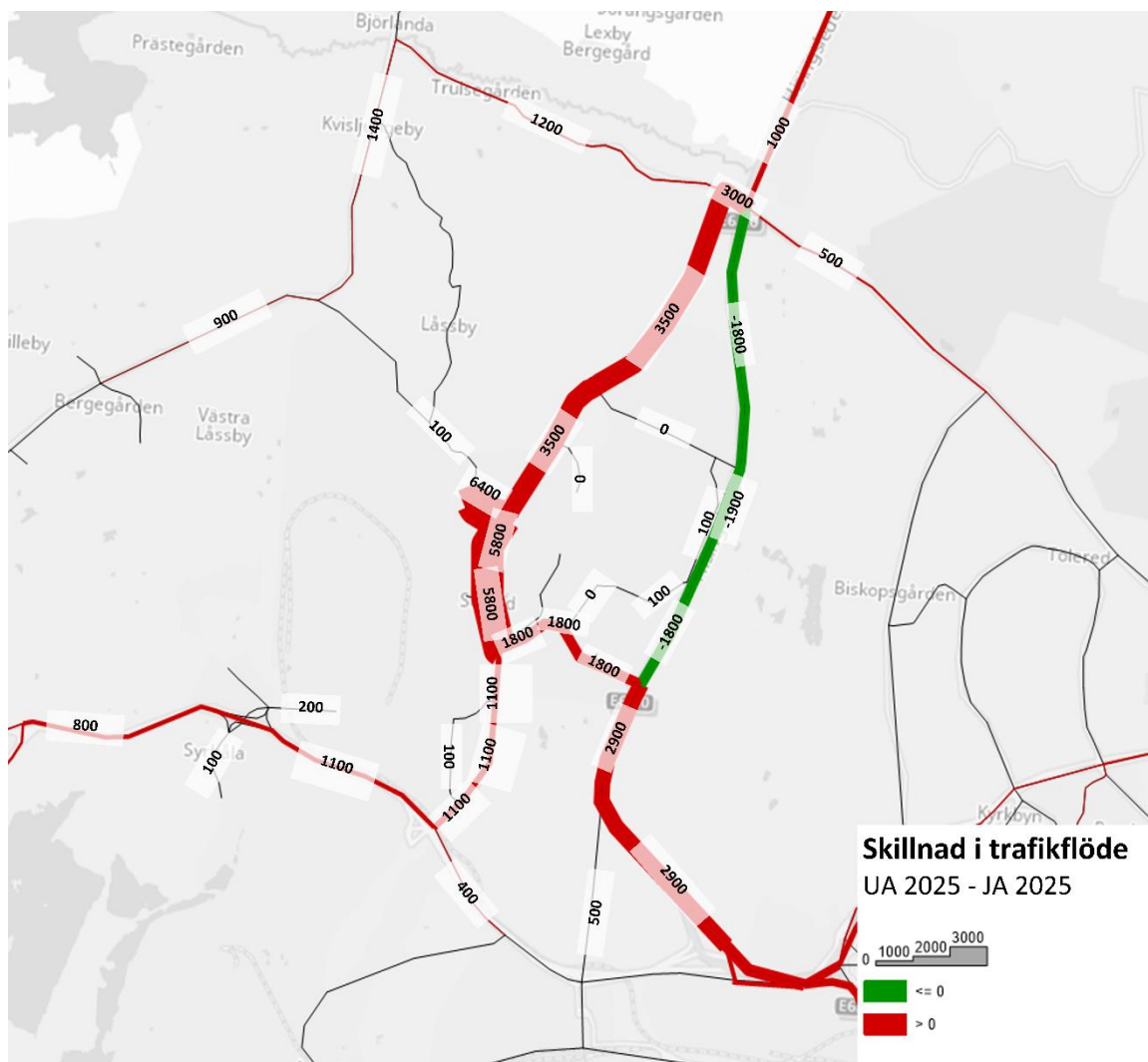
Som beskrivet innan har det valts att till denna analys använda en trafikalstringsberäkning på ca 6 400 fordonsrörelser till detaljplan Pressvägen. Majoriteten av trafiken, persontrafiken, ansluter till etableringen via Gamla Sörredsvägen. Det innebär att den minskning av trafikflöde som ombyggnationen av Hisingsleden resulterade i på Sörredsvägen nu ersätts av ny trafik till detaljplaneområdet.

För att få en bild av hur Detaljplan Pressvägen påverkar trafiksystemet har ett scenario för 2025 med detaljplanen jämförts med ett scenario för 2025 utan detaljplanen. Till 2025 har, som tidigare nämnts, ingen extra tillväxt tagits hänsyn till utan scenario 2025 inkluderar endast förändringar i infrastrukturen. Jämförelsen mellan de två scenarierna visas i figur 51.

Här ses att detaljplanen medför ökade trafikflöden på Sörredsvägen i bägge riktningar sam på Assar Gabrielssons väg. På grund av det ökade trafikflödet på Assar Gabrielssons väg som resultat av både detaljplanen och ombyggnationen av Hisingsleden finns risk för att den föreslagna åtgärden från *Trafikanalys Assar Gabrielssons väg*⁹, inte är tillräcklig och rekommenderas att utredas vidare.

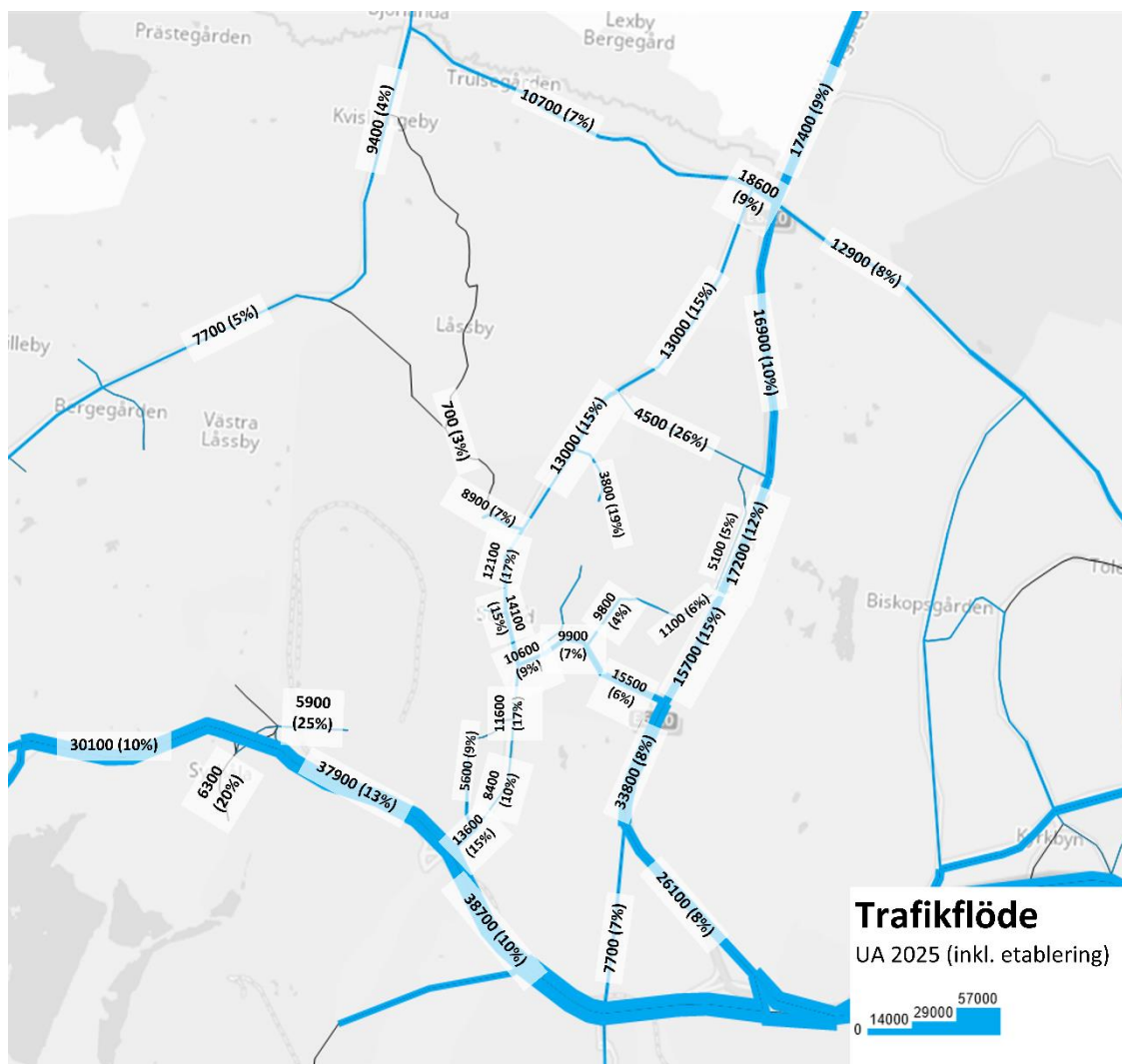
De ökade trafikflödena på Assar Gabrielssons väg och risken för framkomlighetsproblem kan leda till att trafik till området i stället väljer Björlandavägen och Sörredsvägen i stället för Hisingsleden och Assar Gabrielsson väg. Effekterna på Hisingsleden ses tydligt i figur 51 med en minskning av trafik på Hisingsleden för utredningsalternativet i motsats till jämförelsealternativet. Värt att notera är att ruttvalen inom området är relativt känsliga. En försening på ca 1 minut kan leda till att fordon från norr byter från att använda Sörredsvägen till att använda Hisingsleden och Kålsäredsmotet i stället när de tar sig till DP Pressvägen, se figur 59. Omfördelningen av trafik till Assar Gabrielssons är en konsekvens som även presenteras och diskuteras i trafikanalysen Assar Gabrielssons Väg⁹. För att hantera trafikökningarna kan Assar Gabrielssons väg behöva byggas om. Eftersom det finns flera alternativa rutter med liknade restider finns kapacitet till och från etableringen trots indikation på framkomlighetsproblem på Assar Gabrielssons väg.

⁹ Ramboll (2019). Trafikanalys Assar Gabrielssons Väg Göteborgs Stad 2019-12-04



Figur 51. Skillnadskarta för scenario 2025 inklusive/exklusive etablering

I figur 52 illustreras trafikflödena för utredningsalternativet år 2025. Procentsatsen inom parentes visar på andel tung trafik.



Figur 52. Trafikflöden för utredningsalternativ 2025, inklusive etablering.

5. 2040

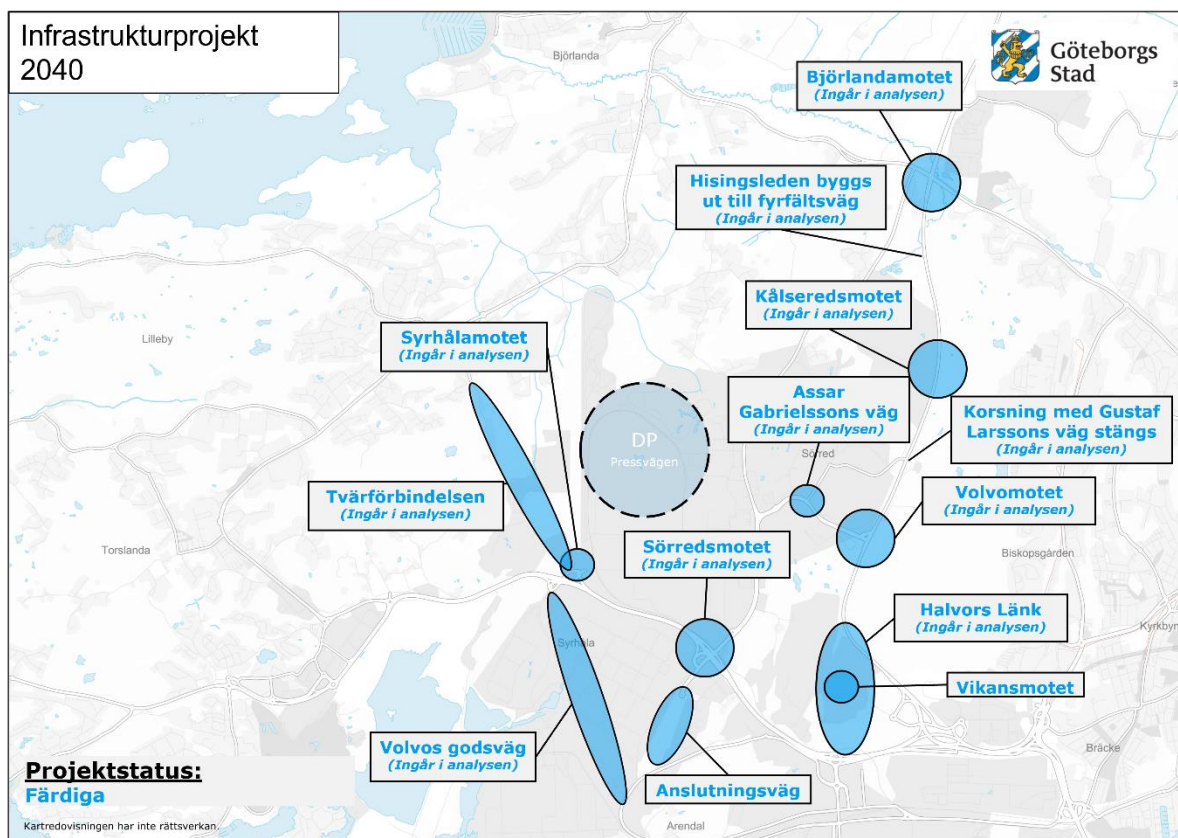
Mellan år 2025 och 2040 antas Torslanda Tvärförbindelse samt ombyggnationen av Syrhålamotet färdigställas. Trafikefterfrågan år 2040 baseras på Sampers basprognos med tillägg för Logistikområdet vid Röra Byväg i jämförelsealternativet samt med DP Pressvägen för utredningsalternativet.

5.1. Förutsättningar

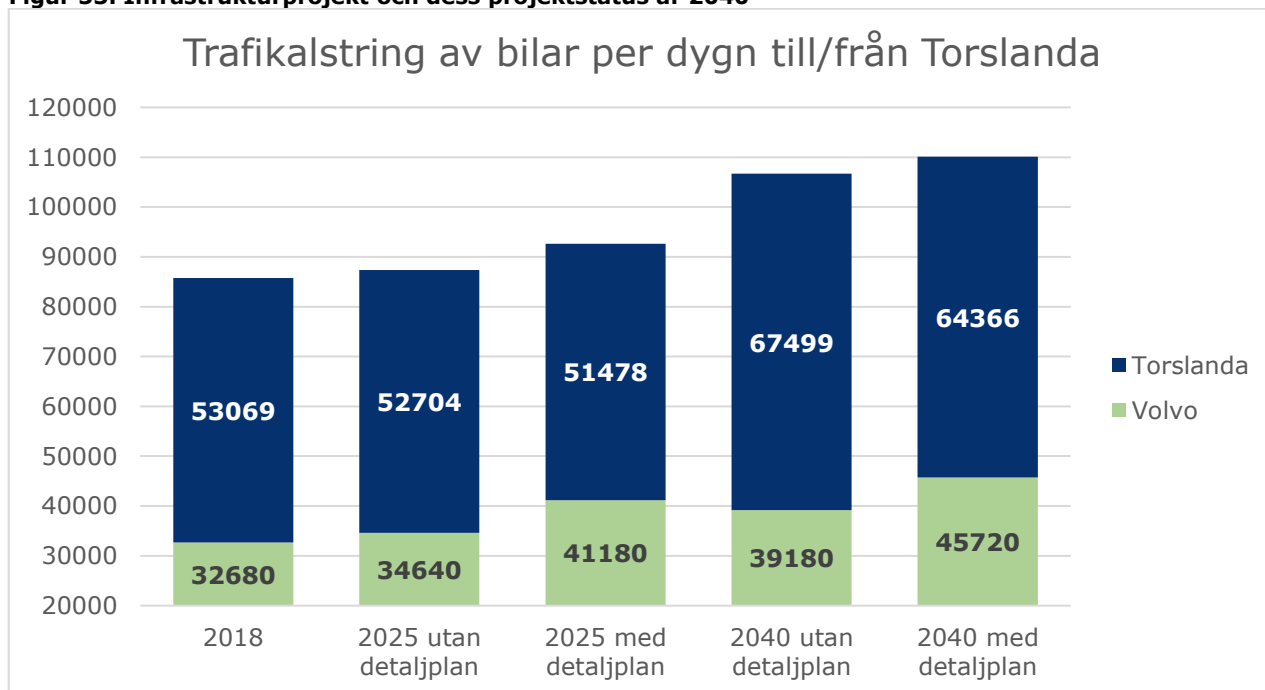
Trafikkontoret har utvecklat ett framtidsscenario 2040 som baseras på Sampers basprognos 2040 scenario Hög, vilket är ett regionalt anpassat scenario som baseras på Sampersriggning Person2040_180401_v08. I detta scenario ökar dagbefolkningen i Volvoområdet med cirka 2000 personer exklusive detaljplan Pressvägen. I 2040 prognosen tas även logistikområdet vid Röra Byväg utmed Sörredsvägen med, med de tillkommande 2000 fordonsrörelserna.

Infrastrukturen presenteras i figur 53. Vissa av dessa objekt ingår ej i analysen, utan redovisas endast som ett underlag. Vikansmotet och anslutningsvägen är inte inkluderade i analysen då dessa ej antas påverka resultatet från trafikmodellen. De infrastrukturprojekt som är blåmarkerade finns med i investeringsplanen och är finansierade, men inte alltid beslutade. De blåmarkerade projekten är alltså mer eller mindre säkra att genomföras, medan Låssbylänken är mer osäker, då den ej är en del av investeringsplanen och utreds ej i detta skede. Skulle exempelvis tvärförbindelsen ej vara på plats vid tidpunkten skulle detta leda till ändrade ruttval, där fler använder Kongahällavägen både söder och norrifrån, vilket inte skulle ha någon större påverkan på exempelvis Hisingsleden, utom möjligtvis Björlandamotet där en mindre andel av trafiken som använder tvärförbindelsen i 2040 UA ankommer till Kongahällavägen via Björlandavägen i stället för att använda sig av väg 155 och tvärförbindelsen.

För analysen av detaljplan Pressvägen har, förutom exploateringen i basprognosen, även exploateringar i Säve med cirka 7 000 anställda lagts till samt exploateringen i Skra bro med cirka 1 500 bostäder och skola/förskola lagts till i prognosen. Andra förutsättningar för prognosen är Volvos tillväxt samt de tillkommande anställda i och med detaljplanen. I figur 54 visas trafikalstringen i stadsdelen Torslanda i de olika trafiksituationerna som utreds i denna trafikanalys.



Figur 53. Infrastrukturprojekt och dess projektstatus år 2040



Figur 54. Trafikalstring av bilar per dygn till och från stadsdel Torslanda enligt trafikmodellen i Visum.

I rapporten Koll2035¹⁰ författad av Västra Götalandsregionen från 2018 beskrivs stadsdelen Sörred (vilket Volvoområdet ligger i) som en viktig målpunkt i regionen. Här finns mål uppsatta som ska minska restiden till och från Sörred samt andra tyngdpunkter/målpunkter i storstadsområdet. För Sörred ska exempelvis restiden för linjen Mölndalsbro-Sörredsmotet minskas från 35 minuter till 25 minuter. Vidare finns det mål för att trafikeringen i stomnätet, där Sörred planeras vara en del av, ska upplevas som tidtabellslös från morgon till tidig kväll, vilket normalt betyder en intervall på 5–7 minuter. Detta borde således relatera till en ökning av kollektivtrafiken och minskning av biltrafik till området, vilket ej återges i modellen.

5.1.1 Hisingsleden 2040

Som tidigare nämnts kommer Trafikverkets ombyggnation av Hisingsleden färdigställas under 2024. Enligt rapporten *Trafikflöden Hisingsleden 2040*¹¹ från 2019 uppskattas att det på Hisingsleden precis söder om Björlandavägen kommer färdas cirka 30 000 fordon per vardagsdygn och ca 41 000 fordon per vardagsdygn strax söder om Volvomotet/Assar Gabrielssons väg. Vidare uppskattas att trafiken på Halvors länk kommer ligga på cirka 11 000 fordon per vardagsdygn. I utredningen har standarden på Sörredsvägen och Assar Gabrielssons väg sänkts i förhållande till idag, för att leda trafiken till den nyombyggda Hisingsleden.

Vad gäller de båda trafikplatserna Kålsäredsmotet och Volvomotet konstateras det i rapporten att deras gemensamma kapacitet på 3 000 fordon/h in mot Volvoområdet söderifrån och 3 000 fordon/h norrifrån in mot Volvoområdet bedöms vara tillräcklig.

5.1.2 Torslanda Tvärförbindelse 2040

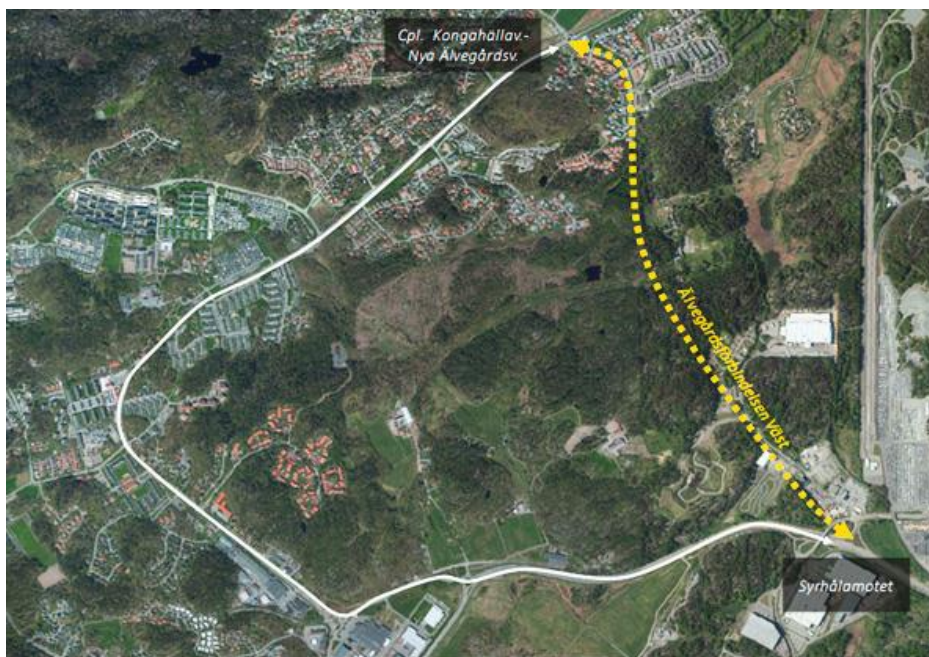
Torslanda Tvärförbindelse är en pågående utredning med målet att bidra med bättre förutsättningar för att skapa ett attraktivt Torslanda och därigenom möjliggöra en fortsatt bebyggelseutveckling i området. En åtgärdsvalsstudie har genomförts och sträckningen Torslanda tvärförbindelse väst mellan cirkulationsplats Kongahällavägen – Nya Älvegårdsvägen och Syrhålamotet förordats för fortsatt utredning.

I dagsläget pågår en genomförandestudie av den ovan nämnda förbindelsen, vilken skall utreda förutsättningar, utmaningar och möjligheter för den nya förbindelsen. Förbindelsens sträckning illustreras i figur 55. Enligt Trafikkontorets investeringsplan poneras förbindelsen vara i produktion 2023–2024. På grund av osäkerheter i tidsplanen kan tidsramen komma att förlängas, varför Torslanda tvärförbindelse kommer omnämnas först under förutsättningar och resultat för 2040 i denna studie. Det planeras att byggas en cirkulationsplats vid Syrhålamotet och de analyser som genomförts, bland annat i PM:et *Torslanda Tvärförbindelse - Genomförandestudie Åtgärdsval Syrhålamotet*¹², visar på att kapaciteten i korsningspunkten blir god med denna investering.

¹⁰ Västra Götalandsregionen (2018). Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille

¹¹ PM Framtida Trafikflöden Hisingsleden 190306, M4Traffic

¹² Norconsult (2021). Torslanda tvärförbindelse – Genomförandestudie Åtgärdsval Syrhålamotet, 2021-09-21



Figur 55. Torslanda - Tvärförbindelse (Källa: Göteborgs Stad)

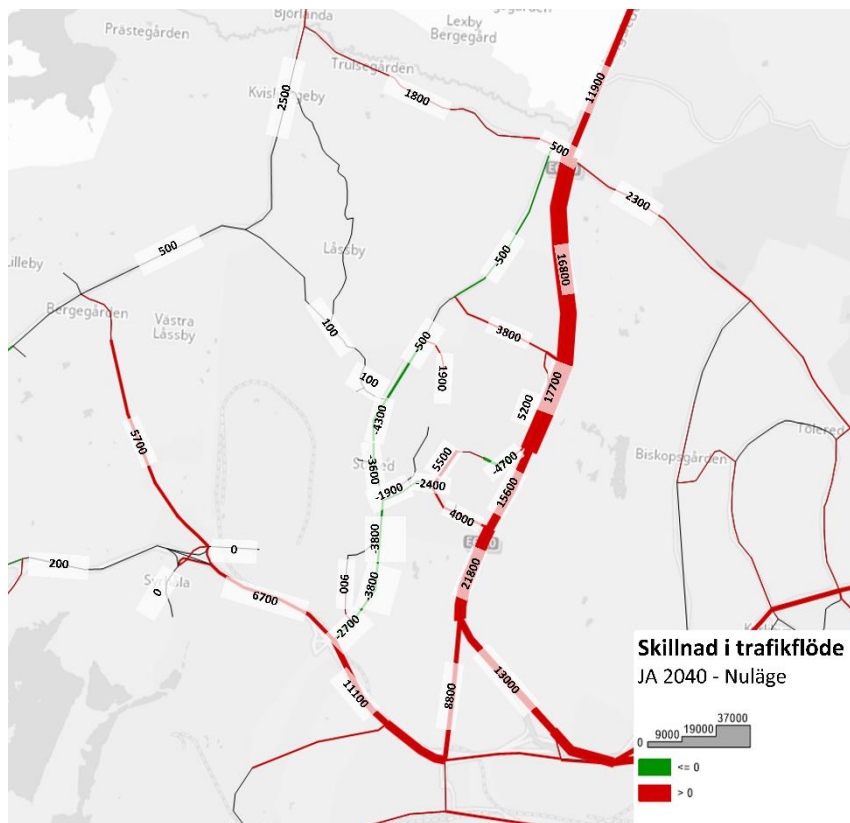
5.1.3 Säve Flygplats 2040

Enligt rapporten *PM – Trafikanalys planprogram Säve flygplats*¹³ framtagna av WSP kan området runt Säve flygplats antas vara fullt exploaterat år 2035. Exploateringen omfattar enligt detta PM en verksamhetsyta på ca totalt 1 032 230 kvm BTA, vilket primärt innefattar logistikverksamhet men även handel, kontor och annan industri. Området antas ha ca 8 100 anställda. Antalet anställda skiljer sig alltså från de 7 000 som använts som förutsättning i den basprognos vilket diskuteras i kapitel 5.1.

5.2. Resultat jämförelsealternativ 2040

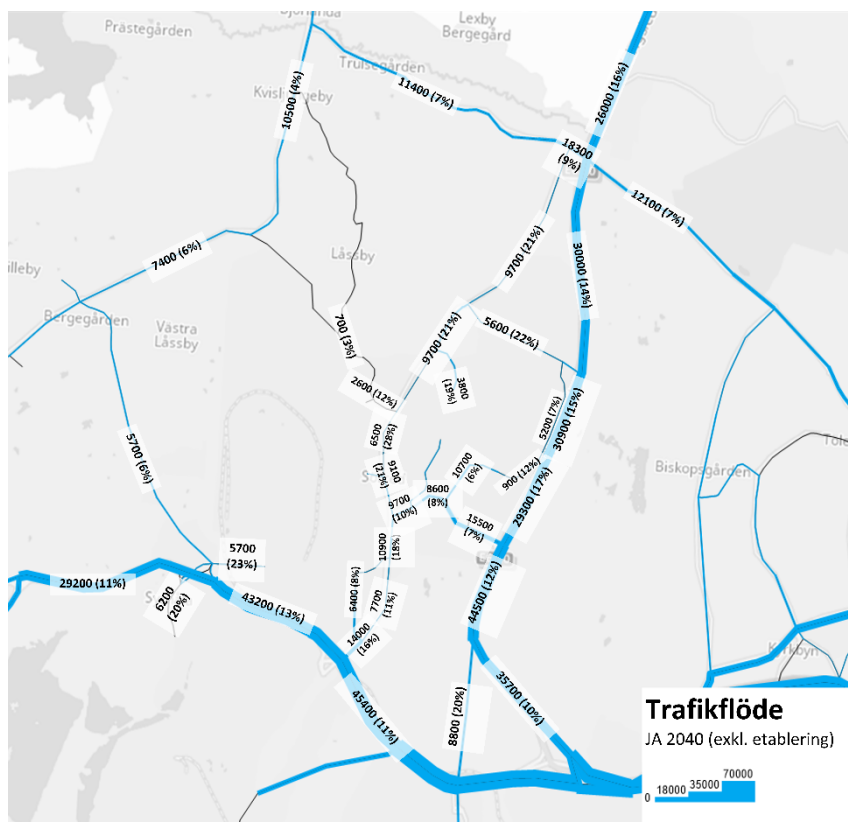
I detta kapitel beskrivs eventuella risker som kan uppkomma till 2040 utifrån trafikanalysens resultat och tidigare utredningar. För år 2040 har två scenarion analyserats, dels jämförelsealternativet vilket använder infrastrukturen från år 2040, dels efterfrågan från 2040 exklusive trafikmängder från DP Pressvägen, men inklusive logistikverksamheten vid Röra Byväg. För utredningsalternativet år 2040 används infrastrukturen för år 2040, dels efterfrågan från 2040 inklusive trafikmängder från DP Pressvägen och logistikverksamheten vid Röra Byväg. Skillnaden i trafik mellan jämförelsealternativ 2040 och nuläget ses i figur 56 nedan.

¹³ WSP (2021). PM – Trafikanalys Planprogram Säve Flygplats, 2021-09-01



Figur 56. Skillnadskarta för scenario 2040 i jämförelse med nuläge.

Illustrerat i figur 57 är trafikflöden för jämförelsealternativ 2040, där procentsatsen inom parentes visar på andel tung trafik.



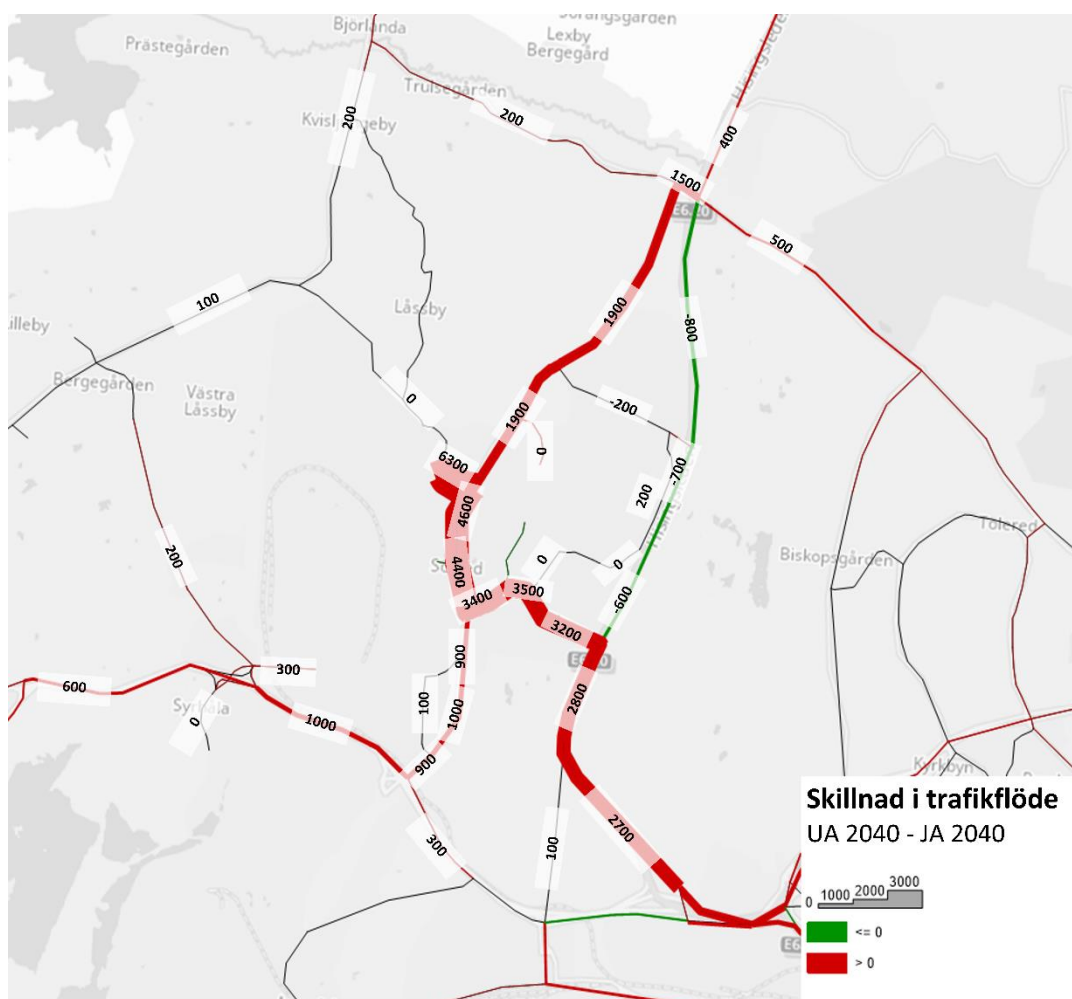
Figur 57. Trafikflöden för jämförelsealternativ 2040.

Till väster i figur 56 ser vi att Torslanda Tvärförbindelsen har öppnat, med en ökning av ca 5 800 fordon per dygn för denna. Som en effekt har därför Kongahällavägen blivit avlastad, med ett minskat flöde på ca 2 600 fordon per dygn. För Torslandavägen har trafiken ökat med ca 11 200 fordon per dygn, vilket leder till ett större tryck på Torslandavägen. Vidare används Halvors länk och södra Hisingsleden flitigt, med ca 8 900 respektive ca 13 300 fordon extra per dygn. En minskning syns på Sörredsvägen, medan en ökning ses på Assar Gabrielssons väg och John Bunyans väg (4000 f/d respektive 3800 f/d) och Hisingsleden med en ökning mellan ca 11 900 och 22 200 f/d.

Den generella ökningen ses även år 2040, där ökningen av anställda till etableringen ger ca 6 500 fordon per dygn. En generell ökning ses även vid de nybyggda moten, ca 7 300 och ca 4 300 fordon per dygn vardera. I och med dessa mot avlastas bland annat Sörredsvägen, där en minskning ses med ca 2 600 – 3 700 fordon per dygn. Denna minskning har troligtvis att göra med den ökade kapaciteten på Hisingsleden och öppnandet av Halvors Länk, där genomfartstrafik som i dagsläget använder Sörredsvägen i stället använder Halvors Länk, vilket skapar en mer attraktiv väg till hamnen via Hisingsleden. För år 2018 användes Sörredsvägen som en smitväg för att ta sig in på Hisingsleden via Assar Gabrielssons väg samt hela Sörredsvägen upp, ut på Björlandavägen och vidare ut på Hisingsleden norrut, och likväl åt andra hållet för båda sträckorna. Detta beteende finns ej kvar år 2040, vilket kan vara en orsak till det minskade flödet på Sörredsvägen. Vidare ses en ökning på ca 11 900 fordon norr om Björlandamotet, där ett totalt flöde på ca 26 400 fordon/dygn ses.

5.3. Resultat utredningsalternativ 2040

Skillnaden mellan utredningsalternativ 2040 och jämförelsealternativ 2040 med Detaljplan Pressvägen finns beskrivet i figur 58 nedan. Här återspeglas den ökade trafikallstringen för DP Pressvägen, och hur de ökade trafikflödena har fördelat sig i modellen. Anknypningspunkterna för DP Pressvägen, får en ökning med ca 6300 f/d för mestadels persontrafik, samt 500 f/d vid Syrhålamotet vilket till en stor del är tung trafik, med en ökning på 250 lastbilar/dygn för enbart etableringen. Vi ser att Sörredsvägen och Assar Gabrielssons väg har en ökning av trafik, medan Hisingsleden norr om Assar Gabrielssons väg får en minskning i trafik med ca 600 – 700 fordon/dygn, en förklaring kring denna minskning illustreras i figur 59. En viss ökning av trafik ses även för Sörredsvägen-Björlandavägen, med 1500 fordon per dygn.



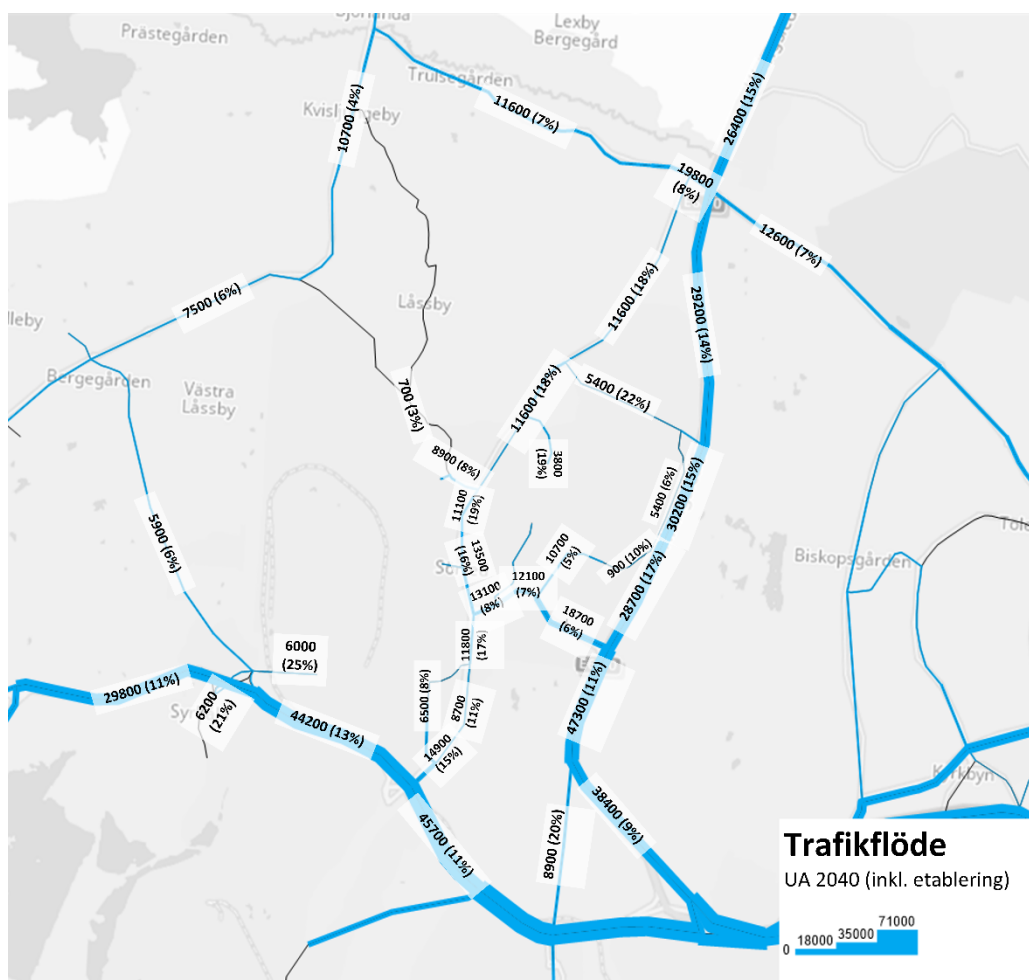
Figur 58. Skillnadskarta för UA 2040 (inkl. etablering) i jämförelse med JA 2040 (exkl. etablering)

Värt att notera är att vissa ruttor har snarlika färdtider, där ökning eller minskningar i flöden på länkar kan ske på grund av överlagrade ruttval. I figur 59 presenteras exempel på känsliga ruttval, med hänsyn till belagda färdtider för UA 2040. Här kan en försening i systemet på en minut leda till ruttvalsförändringar från både söder och norr.



Figur 59. Alternativa (känsliga) ruttval, med genomsnittlig färdtid (2040 UA).

I figur 60 presenteras flödeskartan för scenario 2040 från trafikmodellen. Procentsatserna inom parentes är andel tung trafik.



Figur 60. Flödeskarta för utredningsalternativ 2040.

Trafikanalyserna är gjorda utifrån Trafikverkets anpassade basprognos för Göteborg. Göteborgs stad har även en prognosmodell som grundar sig på stadens Trafikstrategi, kallad Hållbarhetsscenario. I

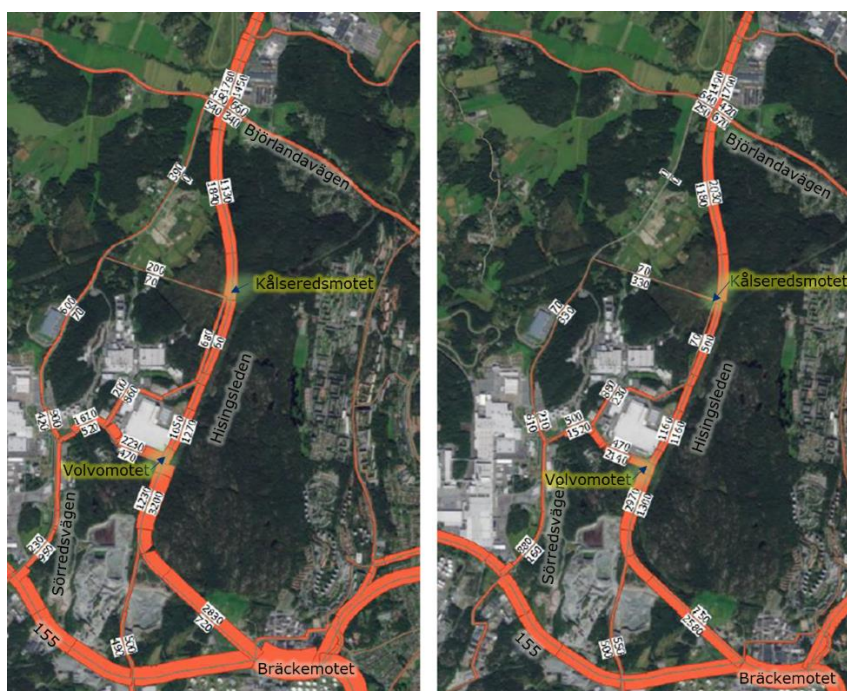
Hållbarhetsscenario för Storgöteborg¹⁴ har utgångspunkten varit trafiktillväxten, färdmedelsandelen enligt Göteborgs Stads trafikstrategi och Målbild Koll2035, samt Trafikverkets dokument Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp.

Trafikmängderna är betydligt lägre i Hållbarhetsscenariot och analyser kan behöva göras även med dessa förutsättningar för att dimensionera trafiksystemet efter trafikmängder som går i riktning mot stadens mål.

5.3.1 Hisingsleden

I rapporten *Trafikflöden Hisingsleden 2040*¹⁵ har M4Traffic tagit fram en trafikprognos för framtida trafikflöden på Hisingsleden mellan Björlandavägen och väg 155. Studien bygger på Trafikverkets basprognos för 2040 med vissa justeringar gällande markanvändning i Göteborg. En exploatering av området kring Sæve flygplats med en total verksamhetsyta på ca 2 miljoner BTA har inkluderats i prognosen.

Prognosresultaten visar att Hisingsleden precis söder om Björlandavägen får ca 1 800 fordon/h under morgonens maxtimma i södergående riktning medan prognosen söder om Volvomotet/Assar Gabrielssons väg visar på 3 200 fordon/h i norrgående riktning. Motsvarande flöden under eftermiddagens maxtimma uppskattas till 2 000 respektive 3 000 fordon. Flödena från prognosen tyder på att kapaciteten som byggs ut på leden är tillräcklig för att hantera de förväntade trafikflödena både under förmiddagens- och eftermiddagens maxtimma.



Figur 61 Trafikflöden högttrafik 07:00-08:00 respektive 16:00-17:00 (källa: M4Traffic)

I fråga om de båda trafikplatserna Kålsäredsmotet och Volvomotets anses deras gemensamma kapacitet på 3 000 fordon/h in mot Volvoområdet söderifrån och 3 000 fordon/h norrifrån in mot Volvoområdet vara tillräcklig. Trafikprognosen visar på en total efterfrågan på cirka 2 300 fordon in mot

¹⁴ Göteborgs Stad & Trafikverket (2019). Alternativa trafikprognosscenarier för Storgöteborg. TRV 2020/53430

¹⁵ M4Traffic (2019). Trafikflöden Hisingsleden 2040, 2019-03-06

Volvoområdet söderifrån respektive 1 000 fordon norrifrån under morgonens maxtimma. Motsvarande trafikflöden för eftermiddagstrafiken ligger på cirka 2 000 fordon söderifrån och 1 100 fordon norrifrån.

Prognosen visar också att det finns en obalans i belastningsgrad mellan de båda trafikplatserna där Kålsäredsmotet underutnyttjas medan Volvomotet överutnyttjas. Obalansen beror på att nuvarande korsning med Gustav Larssons väg ersätts av Kålsäredsmotet som ansluter mot John Bunyans väg ca 800 meter norr om dagens korsning. Detta antas medföra att större delen av den trafik som idag kommer söderifrån på Hisingsleden och använder Gustav Larssons väg väljer Volvomotet framför Kålsäredsmotet. Kapacitet finns för att hantera ytterligare trafik förutsatt att åtgärder för att styra trafiken för att uppnå en jämnare belastning mellan moten genomförs. Dessa åtgärder anses dessutom nödvändiga för att det lokala vägnätet skall klara av att hantera de framtida trafikflödena. Denna analys förstärks även genom de trafikmodellskörningar som presenteras i figur 60, där ett högt flöde på 17 700 f/d återspeglas för Volvomotet, jämfört med 4 300 f/d för Kålsäredsmotet. Möjligheten till åtgärder för att nå en jämnare fördelning mellan moten, för att jämna ut belastning på dessa korsningspunkter och närliggande gator utreds.

5.3.2 Torslanda Tvärförbindelse

Som tidigare nämnt finns i dagsläget inget officiellt beslut gällande val av utformningsalternativ för Syrhålamotet. Dock har en dubbelfältig cirkulationsplats rakt fram från Volvo (alternativ 4) pekats ut som trolig lösning. I rapporten *Torslanda Tvärförbindelse – Genomförandestudie Åtgärdsval Syrhålamotet*¹⁶ framgår alternativet uppfyller Trafikverkets krav att köer ej får nå väg 155. Studien bedömer att alternativ med dubbelfältig cirkulation har god kapacitet jämfört med en trafiksignal

I tillägg till trafikprognosen 2035, som för analysen av Syrhålamotet bygger på en årlig uppräknings på 1,09% (justerad från 0,99% under utredningens gång), genomfördes en känslighetsanalys där ytterligare uppräknings av trafiken genomfördes. Resultatet indikerar att Alternativ 4 har kapacitet att klara ytterligare 20% trafikpåslag utan nämnvärda ökningar i restid.

Värt att notera är att den initiala trafikutredning som genomfördes av WSP baserades på en årlig uppräknings på 0,99% och gav tvärförbindelsen en dygnstrafik på 7 300 fordon år 2035, vilket är betydligt högre än de olika förslag som ligger i Göteborgs stads prognosmodell, som basprognos och hållbarhetsscenario. I dessa ligger den framtida omfördelade trafiken mellan 4 000 och 5 800 fordon per dygn. Detta kan sättas i relation till de Visumanalys som gjorts bland annat i kapitel 7 och år 2040, där ca 5 900 fordon per dygn förväntas använda Tvärförbindelsen år 2040. Detta är mindre än de 7 300 f/d som WSP räknat med, och i stället bättre i linje med Göteborgs stads prognosmodell.

Tack vare en relativt hög årlig uppräknings har använts som utgångspunkt för kapacitetsanalysen kan slutsatsen dras att det finns en marginal på 1 200 - 2 900 fordon per dygn för trafik som alstras från bebyggelse som ännu ej är planerad (ej finns i prognosmodellen). Vidare skulle en ökning på 10% av trafiken på tvärförbindelsen medföra en dygnstrafik på cirka 8 000 fordon, vilket är ungefär 2 000 fordon mer än en omfördelning av dagens trafik ger och cirka 3 500 fordon mer än vad en prognos som utgår från Göteborgs stads hållbarhetsscenario ger. Detta ger utrymme för betydande nyexploatering om det kan ske i linje med hållbarhetsscenariots förutsättningar.

5.3.3 Säve Flygplats

I rapporten *PM – Trafikanalys planprogram Säve flygplats*¹⁷ analyserar WSP hur den tänkta exploateringen av Säve flygplats påverkar trafikflöden i det omkringliggande vägnätet 2035. Analysen

¹⁶ Norconsult (2021). Torslanda tvärförbindelse – Genomförandestudie Åtgärdsval Syrhålamotet, 2021-09-21

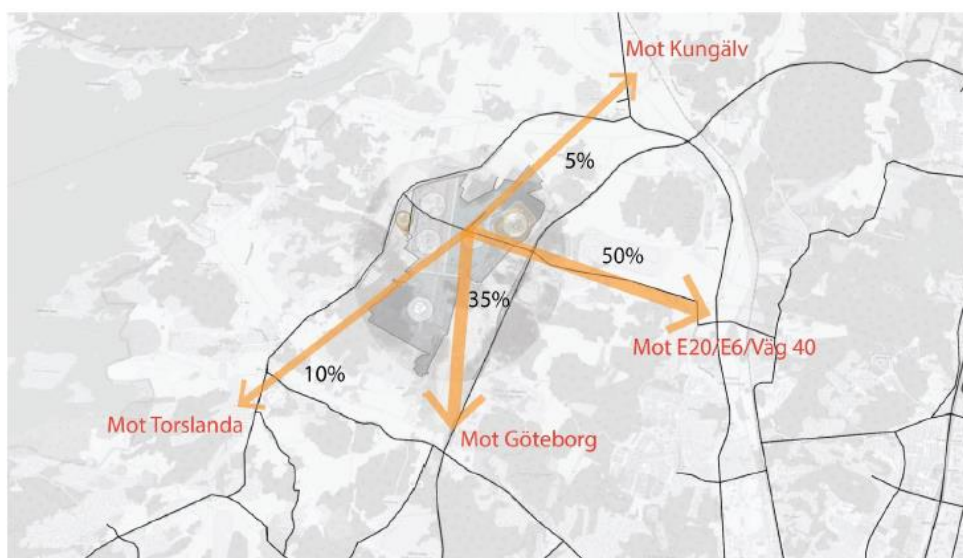
¹⁷ WSP (2021). PM – Trafikanalys Planprogram Säve Flygplats 2021-09-01

genomfördes i Göteborg stads VISUM modellversion 20.01. Två potentiella scenarion analyserades varav det ena bygger på Trafikverkets 2040 basprognos Hög och det andra på Trafikverkets 2040 hållbarhetsscenario från stadens trafikmodell.

Vägnätet för prognosscenariona innefattar att södra delen av Hisingsleden mellan Assar Gabrielssons väg och Björlandavägen har uppdaterats till 2+2 körfält samt att tvärförbindelsen vid Säve flygplats inkluderats. Vidare nämns att exploateringen är uppdelad i etapper och att det totalt planeras 1 032 230 kvadratmeter BTA inom programområdet med ca 8 100 anställda.

Trafikanalysen påvisar att planområdet enligt givna förutsättningar kommer alstra ca 14 500 – 16 000 fordon/dygn med en tungtrafikandel på cirka 17–18% och att belastningen på vägnätet kommer öka kraftigt på vissa delar, bland annat Holmvägen och Hisingsleden söderut. Till följd av exploateringen i Säve visar modellen att delar av Hisingsleden kommer överbelastas med flöden på över 1 600 f/h och att hastigheten på leden sjunker till mellan 50–65% av skyltad hastighet. Som följd förväntas resenärer istället välja en annan resväg så som exempelvis Tuvevägen via Holmvägen. Framkomlighetsproblem förväntas dock även uppstå på Tuvevägen.

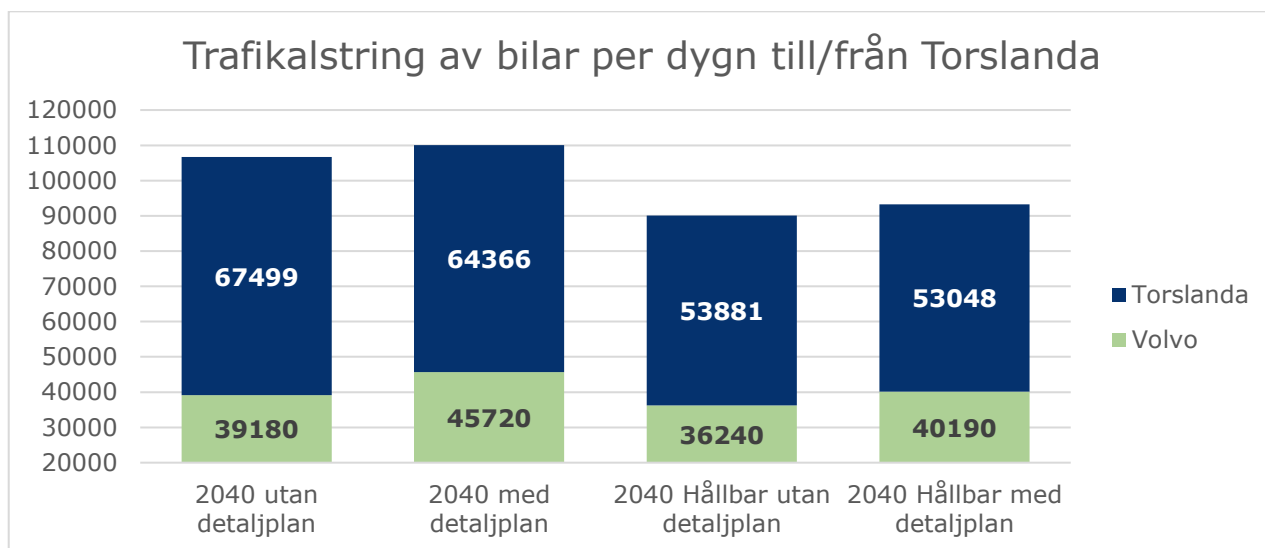
Det lokala vägnätet och korsningspunkten mellan planområdet och Hisingsleden kommer bli högt belastade och baserat på resultaten krävs en väl tilltagen infrastruktur och/eller fler angoringspunkter till området för att både infrastruktur och korsningspunkt skall klara trafikmängderna.



Figur 62. Trafikens spridning från programområdet (Källa: PM – Trafikanalys Programplan Säve Flygplats, WSP)

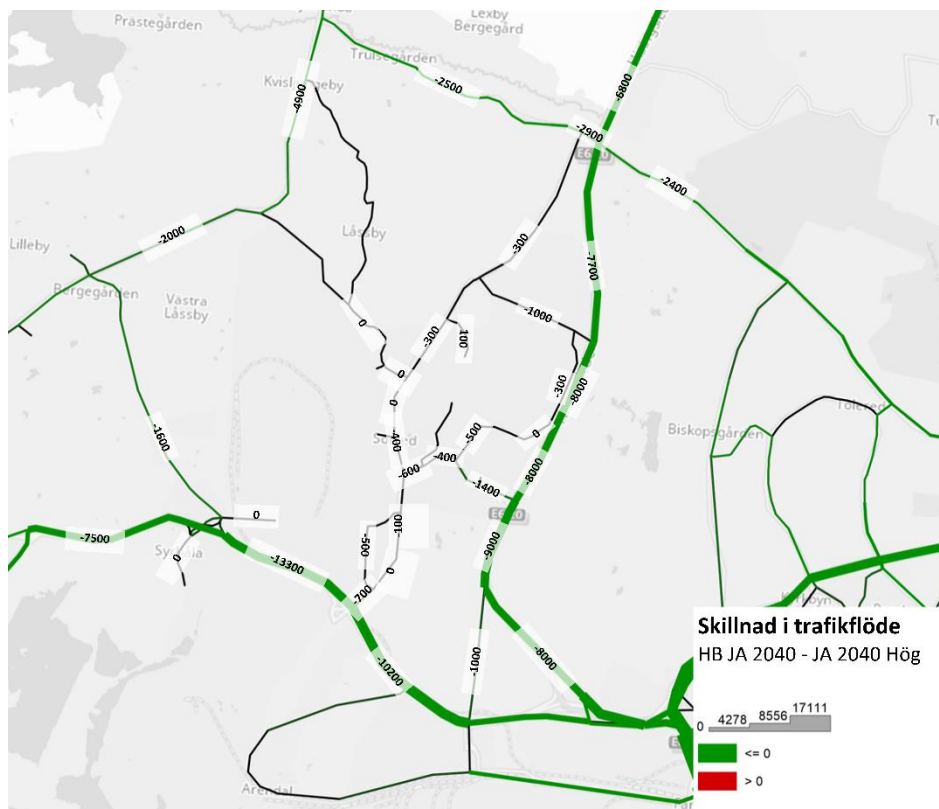
5.4. Förutsättningar och resultat hållbarhetsscenario 2040

Ett hållbarhetsscenario har även tagits fram för att visa på alternativa framtidsscenarion, där kollektivtrafik och gång- och cykel har ett större fokus vid persontransporter. Detta scenario baseras på effektmålen i Göteborgs stads trafikstrategi. Åtgärderna som antagits för att uppnå målen finns dokumenterade i Trafikverkets PM 2020/53430. I figur 63 visas trafikstringen för hållbarhetsscenariot i relation till de tidigare presenterade scenariona för prognosår 2040. För logistikverksamheten vid Röra Byväg antas personbilstrafiken minska med 8 procentenheter (vilket är i linje med prognosen i allmänhet) det vill säga från 1480 f/d till 1368 f/d, där den tunga trafiken (520 f/d) antas vara densamma. För personbilstrafiken till DP Pressvägen används exploatörens siffror vilket är 3800 fordon/dygn. Den tunga trafiken till DP Pressvägen antas vara densamma.



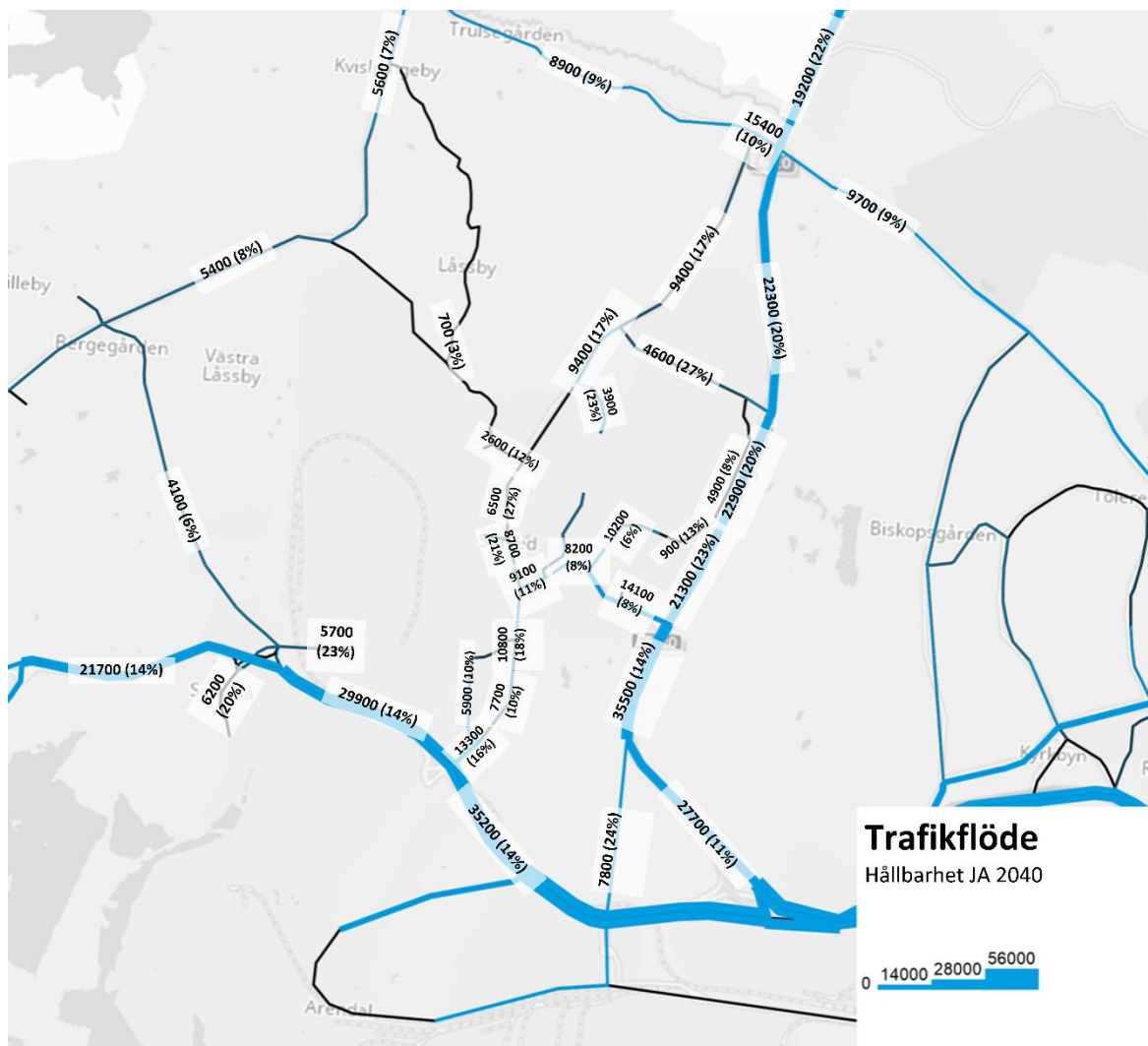
Figur 63. Trafikalstring per dygn till och från Torslanda enligt trafikmodell, med hållbarhetsscenario.

I figur 64 illustreras skillnaden mellan scenario 2040 jämförelsealternativ (se kapitel 5.3) och hållbarhetsscenariot för jämförelsealternativet 2040. Vi ser de större skillnaderna på det övergripande vägnätet, främst Hisingsleden och väg 155. För Hisingsleden ser vi en reduktion av trafikflöden på ca 6800 till 9000 fordon/dygn. För väg 155 reduceras trafikflödena med ca 10 200 till 13 300 fordon/dygn. För Röra Byväg ses en ökning på ca 100 fordon, vilket härstammar från ett avrundningsfel. Annars ses en generell minskning inom Volvoområdet, när persontrafik väljer alternativa färdmedel.



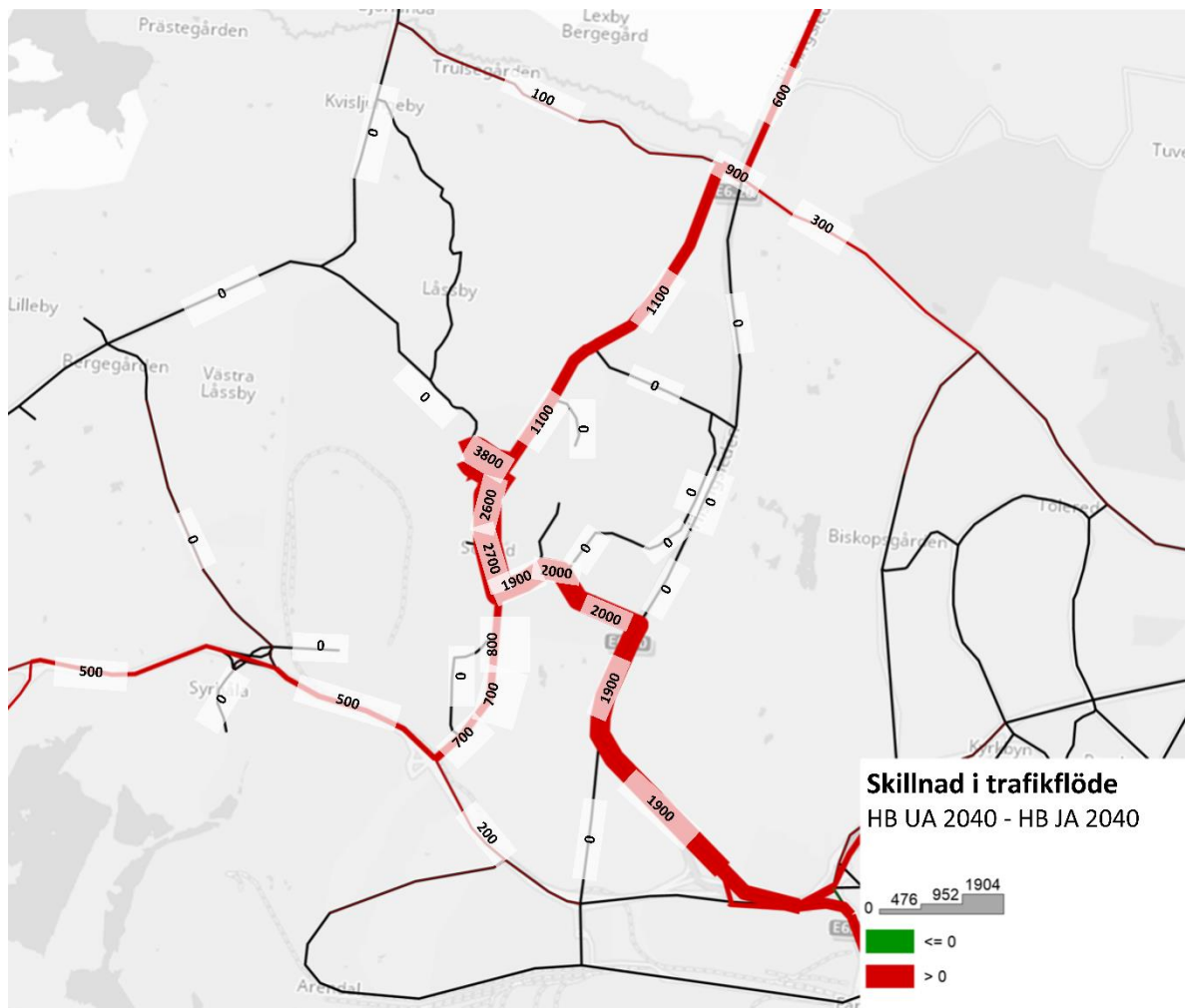
Figur 64. Skillnad mellan scenario 2040 JA (Hög) och Hållbarhet 2040 JA.

Figur 65 illustrerar trafikflöden i hållbarhetsscenariot i jämförelsealternativ 2040. Procentsatserna inom parentes visar på andel tung trafik.



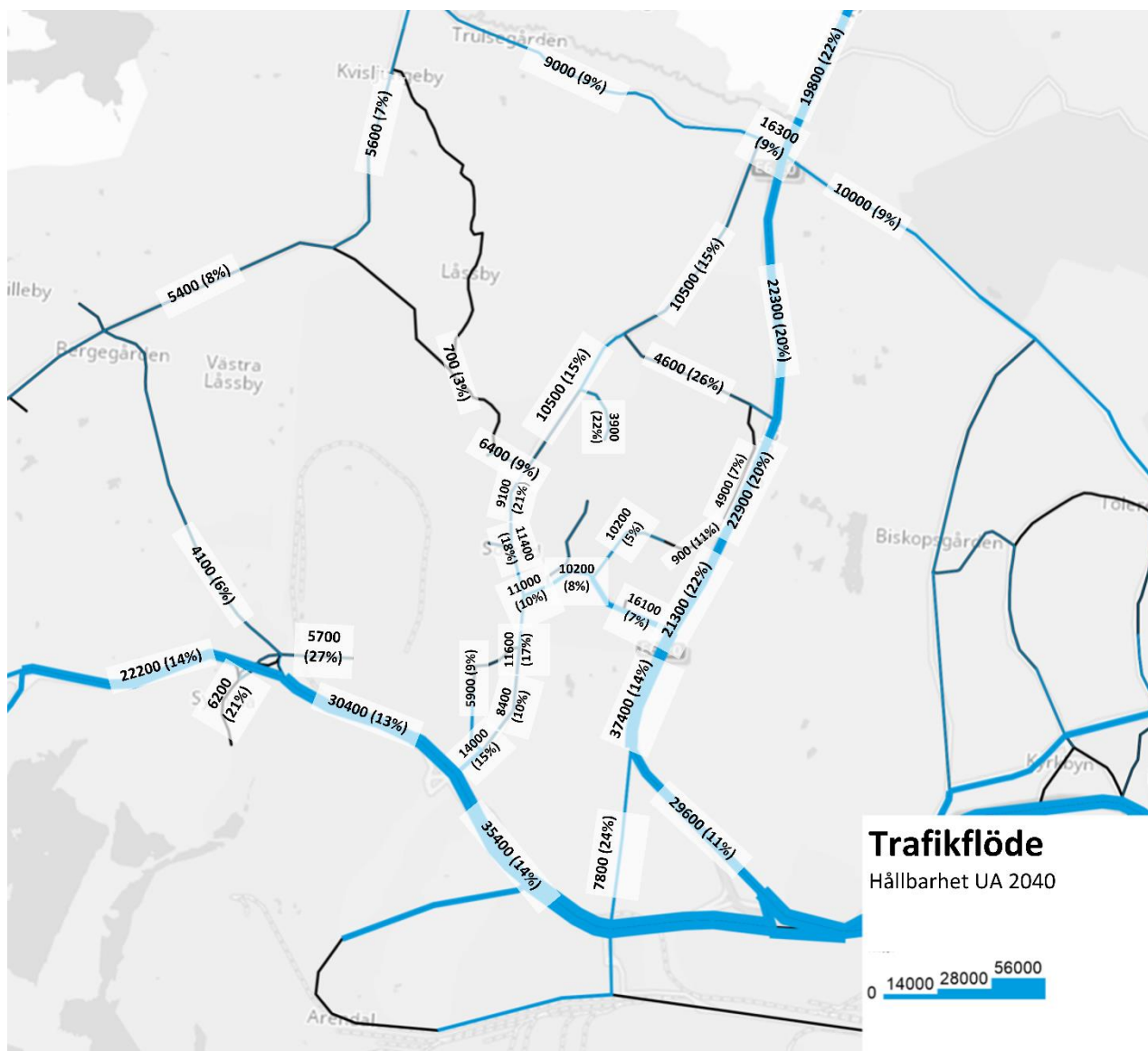
Figur 65. Trafikflöden i hållbarhetsscenario, jämförelsealternativ 2040.

I figur 66 ses skillnaden i trafikflöde mellan hållbarhetsscenariot för 2040, jämförelsealternativ och hållbarhetsscenariot för 2040, utredningsalternativ. Här ser vi en generell ökning med DP Pressvägen med en högre belastning på Volvomotet (med en ökning på ca 2 000 fordon/dygn) och Björlandamotet (med en ökning på ca 900 fordon/dygn). Vidare ses en ökning vid Sörredsmotet med ca 700 fordon/dygn. Etableringen ger ca 3 800 fordon/dygn, där ca 30% av trafiken åker norrut på Sörredsvägen och 70% åker söderut. Som diskuterat tidigare med osäkra ruttval (i figur 59) finns även alternativa vägar in till DP Pressvägen för hållbarhetsscenariot, där alternativa vägar via exempelvis Kålsaredsmotet eller Sörredsmotet vid eventuella kapacitetsbrister i de korsningspunkter som används i trafikanalysen.



Figur 66. Skilnad mellan hållbarhetsscenario UA 2040 och hållbarhetsscenario JA 2040.

Figur 67 illustrerar trafikflödena för hållbarhetsscenariot, år 2040 utredningsalternativet, där procentsatserna inom parentes visar på andel tung trafik.



Figur 67. Trafikflöde för hållbarhetsscenario 2040 utredningsalternativ.

I hållbarhetsscenariot med en större andel av resor som sker med kollektivtrafik och gång- och cykel ser vi oavsett en ökning av trafik i 2040 med etablering, i jämförelse med exempelvis nuläget. För Hisingsleden återspeglas ett flöde på ca 13 200 – 22 700 fordon/dygn, medan denna siffra är ca 21 300 – 29 600 fordon/dygn i hållbarhetsscenario 2040 med DP Pressvägen. Dock ses en minskning av trafiken för Sörredsvägen, med trafikflöden mellan 10 200 – 16 700 fordon/dygn för nuläget, vilket kan jämföras med ca 9 100 – 14 000 fordon/dygn i hållbarhetsscenariot. För resterande vägar inom Volvoområdet ses dock en generell ökning i framtidsscenariot, jämfört med nuläget.

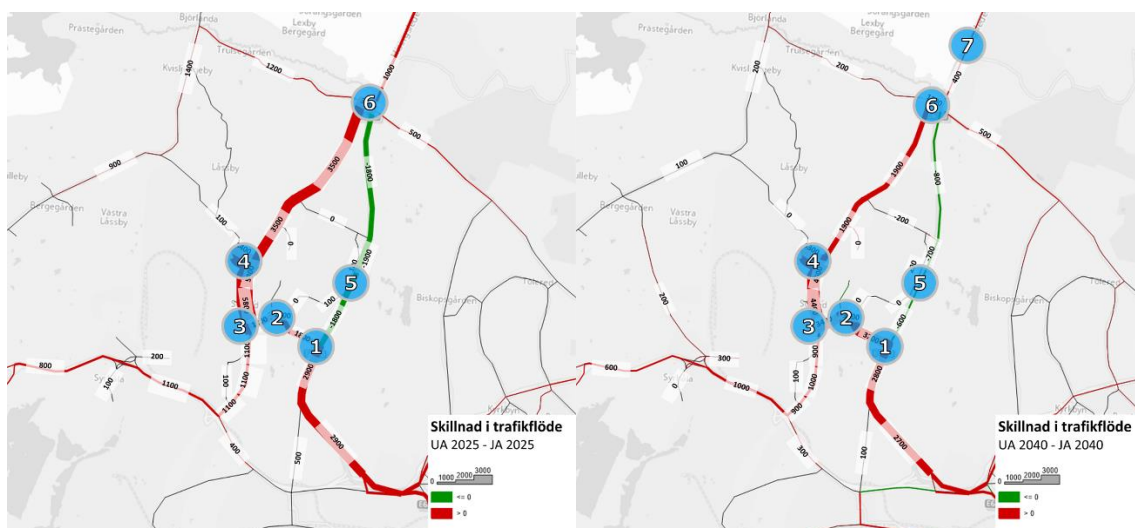
6. Förslag på vidare arbete

Denna PM berör flera olika utredningar och analyser. Det finns dock områden som inte berörs eller som endast berörs som hastigast. Nedan framgår områden och aspekter som inte berörs i detalj men där det kan finnas anledning att fördjupa sig.

6.1. Identifierade potentiella riskpunkter

Inom denna trafikanalys har ett antal olika potentiella riskpunkter identifierats både för prognosår 2025 och 2040, med hänsyn till att etableringen genomförs. I figur 68 och figur 69 illustreras dessa punkter med ökad belastning för utredningsalternativ prognosår 2025 respektive 2040.

Riskpunkterna som beskrivs nedan är till stor del beroende av hur ruttvalen kommer att ske i nätet. En mer jämn fördelning av trafik mellan moten på Hisingsleden kan minska risken för framkomlighetsproblem även lokalt. Det finns dock flera alternativa vägar som inte får någon tillkommande trafik. Det finns därmed god kapacitet i stort och att det vid eventuella trängselproblem är rimligt att tro att trafiken fördelas även till de outnyttjade vägarna in till området. Ambitionen vid utformning av det lokala vägnätet är att minimera negativ påverkan på det statliga vägnätet ur ett framkomlighetsperspektiv, samtidigt som tillgängligheten till verksamheterna skall vara god. De korsningspunkter som finns mellan statligt och kommunalt/privat vägnät bedöms i detta fall vara tillräckligt många och samtidigt ha en god kapacitet. Riskerna med ruttval beskrivs ytterligare i figur 59, där det finns ett antal alternativa, känsliga ruttval som behandlas i trafikanalysen. Det är högst troligt att restiden kommer jämnas ut mellan de olika ruttvalen, där en liten del av den totala trafiken på vissa länkar är från etableringen, med många alternativa vägar att välja på. Desto närmare etableringen vi kommer, desto mer kritisk blir korsningspunkterna. Exempelvis är korsningspunkt Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen en förutsättning att använda sig av, och även Assar Gabrielssons väg/Gustaf Larssons väg samt Assar Gabrielssons väg/Sörredsvägen, vilket gör dessa korsningspunkter mer kritiska än exempelvis korsningspunkter med det statliga vägnätet, med en större valmöjlighet med snarlika restider och väl dimensionerad infrastruktur.



Figur 68. Potentiella riskpunkter 2025, UA.

Figur 69. Potentiella riskpunkter 2040, UA.

(1) Volvomotet

Vid genomförandet av DP Pressvägen sker en trafikflödesökning vid Volvomotet om ca 1 800

fordon/dygn för år 2025 och 3 200 fordon/dygn för år 2040. Detta trafikmot har ett redan högt

trafikflöde utan en etablering medan Kålsederstmotet har ett jämförelsevis lågt trafikflöde, och ingen ökning vid en etablering. Ett högre trafikflöde sätter en extra press på Volvomotet, där det finns en risk att detta mot överutnyttjas medan Kålsederstmotet i stället underutnyttjas. Göteborgs stad har därför som avsikt att undersöka möjligheten att flytta över trafik till Kålsederstmotet genom att exempelvis bygga om cirkulationen Sörredsvägen/John Bunyans väg med en fri högersväg från Sörredsvägen mot John Bunyans väg. Större försök att dirigera om trafik är enbart nödvändigt om det uppstår kapacitetsproblem för motet under höga toppar, exempelvis kopplat till skiftbyten. Värt att notera är att det är ett känsligt och modellmässigt svårbedömt ruttval, då resetiden mellan de olika ruttvalsalternativen skiljer sig relativt litet, från 6,1 minuter till 7,0 minuter mellan de alternativa ruttvalen, enligt figur 59.

(2) Assar Gabrielssons väg och Gustaf Larssons väg

Då Assar Gabrielssons väg används flitigt sätts en press på korsningen Assar Gabrielssons väg/Gustaf Larssons väg. I utredningsalternativen för både prognosår 2025 och 2040 ses en flödesökning för korsningen. Trafikkontoret har dock planer på att utöka kapaciteten i korsningen, och en genomförande-studie för detta är avslutad. Utbyggnaden är planerad inom de närmaste åren, där genomförandet ses som mycket troligt.

(3) Assar Gabrielssons väg och Sörredsvägen

Både Assar Gabrielssons väg och Sörredsvägen ser flödesökningar för prognosår 2025 och 2040, med höga trafikflöden i denna korsningspunkt som följd. Som en följd av ökad trafik i korsningen kan en del av trafiken i stället flyttas över till Sörredsmotet där det finns bättre framkomlighet.

(4) Sörredsvägen-Gamla Sörredsvägen

Korsningen Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen kommer att användas som huvudsaklig in- och utfart till den nya etableringen. Denna punkt riskerar att överbelastas med den tillkommande trafiken. Korsningen planeras att byggas om för en förbättrad kapacitet.

(5) Hisingsleden

En minskning av trafikflöden mellan Björlandamotet och Volvomotet ses vid utredningsalternativen för prognosåren 2025 och 2040. Dock innebär detta inte att flödena är låga, exempelvis är det ca 30 300 fordon/dygn som trafikerar Hisingsleden mellan Volvomotet och Kålsederstmotet, med en hög andel tung trafik. Förutsatt att samtliga etapper av Hisingsleden färdigställs enligt plan, det vill säga under hösten 2024, bör byggnationens inverkan på trafiken upphöra och trafiken flyta på. Kapacitetshöjande åtgärder kommer genomföras under året, men befintliga kapacitetsproblem norröver kan dock fortsatt komma påverka delar av Hisingsleden. Dessa kapacitetsproblem beror inte på detaljplanen, men detaljplanen kan leda till en mer ansträngd situation på Hisingsleden beroende på de ruttval den tillkommande trafiken väljer och hur moten kommer att belastas.

(6) Björlandamotet

Tidigare utredningar av Björlandamotet har visat på god kapacitet i motet och i korsningen mot Sörredsvägen. Etableringen kan dock påverka trafikmängderna längs Sörredsvägen. Då Hisingsleden byggs ut avlastas Sörredsvägen, vilket gör att den totala ökningen av trafiken längs Sörredsvägen bedöms bli hanterlig. Samtidigt är kapaciteten i Kålsederstmotet god och trafikmängderna där beräknas bli små, vilket för att trafiken har goda möjligheter att fördela sig mellan moten och därmed minimera trängseln. Det kan på sikt behövas ytterligare studier, men det är ej kopplat till denna plans genomförande.

(7) Norra Hisingsleden

Trafiken på Hisingsleden norr om Björlandamotet förväntas öka kraftigt till 2040 till följd av bland annat exploateringar i området. Detta har inte studerats i denna utredning men är intressant att följa upp. Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie för sträckan, men detta sker ej i samordning med DP Pressvägen.

Flera infrastrukturprojekt pågår i området kommande år. Flera av dessa kommer pågå under den period Detaljplan Pressvägens etablering planeras att byggas. Bygget av etableringen kan i sig också påverka det lokala trafiknätet. Det kan därför finnas behov av bland annat samordning kring tider för byggtrafik med övriga projekt i området för att minska risken för framkomlighetsproblem under byggtid.

Trafikanalysen har fokuserat på biltrafiken. För att minska mängden fordon i rörelse kan det vara av intresse att studera hur kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik kan förbättras till området. Idag är det en stor andel bilresor till området, och att studera hur kollektivtrafik och gång- och cykeltrafikstråk kan utvecklas för att främja dessa resvanor kan vara av intresse.

6.2. Analyser utifrån Trafikstrategi Göteborg 2035

Göteborg växer ständigt och går nu från att vara en stor småstad till att bli en storstad. År 2035 förväntas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen än 2014, vilket medför flera stora utmaningar inte minst för stadens trafiksystem.

För att på ett hållbart sätt kunna hantera fler människors resande, stärka stadens konkurrenskraft och samtidigt minska transportsektorns klimatpåverkan har Göteborgs Stad tagit fram en trafikstrategi som adresserar de förestående utmaningarna. Trafikstrategin beskriver den långsiktiga utvecklingen av trafiksystemet och gaturummen i Göteborg med fokuserar på tre områden med tillhörande effektmål som presenteras i tabell 4 effektmål göteborg stads trafikstrategi.

Tabell 4 Effektmål Göteborg Stads trafikstrategi

Resor		Stadsrum		Godstransporter	
E1	Minst 35% av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel 2035	E4	Senast år 2035 anser minst xx*procent av göteborgarna att gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i innerstaden och i andra stadsmiljöer	E7	Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ej ökar och år 2035 ligger kvar på 2014 års nivåer
E2	Minst 55% av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035	E5	Senast år 2035 anser minst xx* procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	E8	Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.
E3	Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 min för bil och kollektivtrafik	E6	Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska med 75 procent fram till 2020 jämfört med 2010.	E9	Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar och allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

* Sätts efter nollmätning 2014¹⁸

Till analysen som genomförts i detta PM har Trafikverkets basprognos scenario hög använts. Anledningen är att Trafikverket är väghållare för de flesta vägar i studieområdet inklusive moten, samt

¹⁸ Göteborg 2035 trafikstrategi för en nära storstad, Göteborgs Stad Trafikkontoret (2014)

att Göteborgs stad anvisat att denna prognos skall användas. Detta innebär att de resultat som erhållits är högre än vad Göteborgs trafikstrategi anger. Hållbarhetsscenariots effekter och inverkan på resultaten diskuteras endast kortfattat i detta PM. En djupare analys av scenariot med hållbarhetsstrategin har därför genomförts, även för att lyfta frågan om gång, cykel och kollektivtrafik.

Analysen pekar på stora avlastningar på det statliga vägnätet, men en nästintill oförändrad trafiksituation på det kommunala vägnätet inom Volvoområdet. En kollektivtrafikutredning föreslås genomföras för Volvoområdet för att fastställa vad som går att påverka i området för att minska antalet bilresor.

6.3. Analyser av gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken har inte berörts i detalj. Området ligger på cykelavstånd till en stor del av Göteborg och GPS-dataanalysen visar att en relativt stor del av bilresorna som görs är kortare än 5 km. De visar också att det finns en del rörelser inom området som skulle kunna göras till fots snarare än med bil. För att området skall kunna försörjas väl med kollektivtrafik krävs god tillgänglighet för gående. Arbete med att identifiera behov av gång- och cykelåtgärder pågår parallellt enligt Göteborgs stad.

6.4. Analyser av kollektivtrafiken

I utredningen har kollektivtrafiken inte berörts i detalj. Andelen bilresor till området är stor och en utvecklad kollektivtrafik skulle kunna minska andelen bilresor. Det har bland annat diskuterats möjligheten att anlägga en bussväg genom detaljplaneområdet som kommer sträcka sig ungefärligen från Syrhålemotet upp mot Gamla Sörredsvägen. Syftet med bussvägen är att kollektivtrafiken ska kunna angöra närmre verksamheterna och därmed bli mer ett mer attraktivt alternativ än bil. Precis som nämnt i kapitel 6.2 föreslås dock en kollektivtrafikutredning för att analysera vilka åtgärder som kan vidtas i Volvoområdet för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

6.5. Analyser av Assar Gabrielssons väg och Sörredvägen

Korsningen Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen kommer att användas som huvudsaklig in- och utfart till den nya etableringen. Denna punkt riskerar att överbelastas med den tillkommande trafiken. Mer utförlig analys av kapacitet och utformning kan behövas. Trafiken till och från etableringen kommer till stor del att använda Sörredsvägen och Assar Gabrielssons väg. Detta blir ett stråk som troligen kommer få ökad trafik och riskerar kapacitetsproblem som behöver studeras mer i detalj. De ändrade rörelsemönstren som väntas när Hisingsledens kapacitet förbättras, tillgängligheten till området förbättras med nya mot och tillkommande trafik från den nya etableringen kan göra att korsningsutformningarna längs Sörredsvägen behöver ses över.

6.6. Hisingsleden norr om Björlandamotet

Hisingsleden norr om Björlandamotet riskerar att bli en flaskhals i framtiden, detta är dock främst på grund av andra exploateringar och inte Detaljplan Pressvägen. Trafiken på norra Hisingsleden från etableringen är endast en liten del av det totala trafikflödet på leden år 2025. Till år 2040 är andelen trafik från etableringen på norra Hisingsleden ännu lägre som följd av framkomlighetsproblem. Trafiken väljer istället Björlandavägen österut eller västerut för att senare färdas norrut. Trafikverket planerar i dagsläget en ÅVS för Norra Hisingsleden. Som resultat av denna trafikutredning föreslås en kapacitetsanalys i samband med detta.

6.7. Trafik under byggtid

Ombyggnation av flera infrastrukturprojekt pågår i området kommande år. Flera av dessa kommer pågå under den period Detaljplan Pressvägens etablering planeras att byggas. Bygget av etableringen kan i sig också påverka det lokala trafiknätet. Det kan därför finnas behov av att se över hur trafiken under byggtiden påverkas.

7. Slutsats

Sammanfattningsvis bedöms trafiksystemet ha tillräcklig kapacitet för att klara av en förväntad trafikökning till följd av Detaljplan Pressvägen. Dock sker andra stora exploateringar på lång sikt som kan komma att orsaka framkomlighetsproblem inom området. Göteborgs stad arbetar dock med att förbättra framkomligheten i dessa korsningspunkter. De påbörjade och planerade infrastrukturåtgärderna i området ger ökad kapacitet och flera alternativa vägar in till området, vilket minskar risken för framkomlighetsproblem och erbjuder många olika ruttval. Undantag är dock korsningen Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen som direkt påverkas av etableringen då all personbilstrafik antas angöra via denna korsningspunkt. Denna punkt planeras att byggas om och beräknas därmed få tillräcklig kapacitet.

Om Göteborgs stad dessutom strävar och lyckas vända utvecklingen till något som liknar det analyserade hållbarhetsscenariot, med förändrade resmönster så antas den trafiksituation som uppstår till år 2040 förbättras. Dock fås inte samma effekt på det kommunala vägnätet inom Volvoområdet. Trafikalstringen till etableringen blir dock något lägre och påverkar inte korsningen Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen i samma utsträckning. Men problematiken med att samtlig personbilstrafik ska angöra via samma korsning kvarstår.

Ur en trafikmässig synpunkt bör därför Detaljplan Pressvägen kunna upprättas utan att kräva några större infrastrukturåtgärder på grund av enbart den föreslagna detaljplanen.