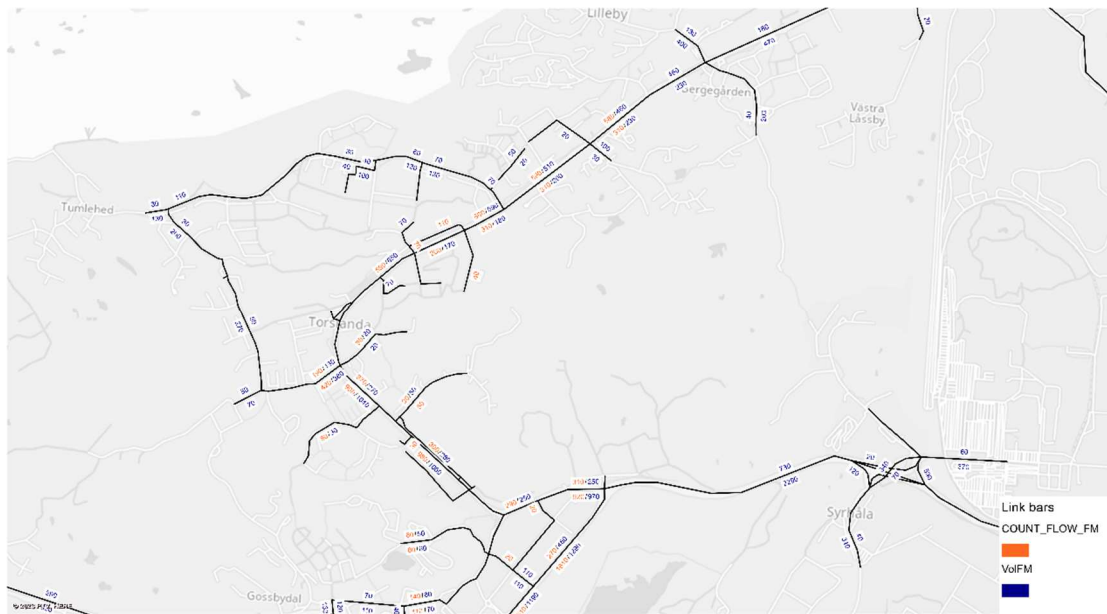


TRAFIKANALYS FÖRSTUDIE TORSLANDA

MAKROANALYS



2024-02-20

TRAFIKANALYS FÖRSTUDIE TORSLANDA

Makroanalys

Uppdragsnummer 10345989

Författare Karim Ounsi

KUND

Göteborgs Stad – N300 Stadsbyggnadsförvaltningen

KONSULT

WSP

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

Tel: +46 10 7225000

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

<http://www.wsp.com>

KONTAKTPERSONER

Sebastian Hasselblom, sebastian.hasselblom@wsp.com

Karim Ounsi, karim.ounsi@wsp.com

Granskning: Stehn Jercem Svalgård, Sebastian Hasselblom, WSP

INNEHÅLL

Bakgrund	4
Förutsättningar och metod	4
Scenarier	4
Trafikmodell	4
Nulägesscenario	5
Validering och Kalibrering	5
Biltrafikflöden efter kalibrering	6
Prognosscenarier	8
Antal resor	8
Biltrafikflöden	10
Scenario 1: 2040 Hög utan exploatering	10
Scenario 2: 2040-Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. nuläge)	11
Scenario 3: 2040-Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)	13
Scenario 4: 2040-Hållbarhetsscenario Torslanda med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)	14
Trafikflöden i Torslanda – samtliga fem scenarier	16
Slutsatser	17
Bilaga I – GEH-mått	18
Bilaga II – Antagna exploateringar i Torslanda	20
Bilaga III – Beräkning trafikallstring	24
Bilaga IV – Link Select Torslanda Tvärförbindelse	27

BAKGRUND

Göteborgs Stad planerar utbyggnad i Torslanda och WSP har fått i uppdrag att med en makroanalys analysera vad det får för effekt för biltrafiken till och från området.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH METOD

SCENARIER

Resultat redovisas för fem scenarier enligt tabellen nedan.

Utgångspunkten för nuläggsscenarioet har varit det scenario som i den till WSP levererade Visummodellen benämns:

- "2014 Kalibrerad".

Utgångspunkten för framtidsscenarierna har varit:

- "2040_Gbg_v3_Bas_Kommun_Hog". I detta PM även kallat Trafikverkets basscenario. Detta scenario är baserat på beräkningsförutsättningar enligt Trafikverkets Basprognos 2018 som inkluderar de infrastrukturprojekt och de styrmedel som då var beslutade.
- Trafikverkets Region Västs och Göteborgs Stads Hållbarhetsscenario för år 2035.

I båda dessa scenarier finns kompletterande exploateringar med av bostäder och arbetsplatser för Skra Bro och Säve, jämfört med Trafikverkets basprognos.

För framtidsscenarierna har det i denna analys därutöver gjorts en komplettering av indata till modellen avseende exploatering av bostäder och arbetsplatser, enligt från Göteborgs Stad levererade uppgifter, för befintliga tankar och idéer för utvecklingen av Torslanda.

Alla planerade exploateringar och infrastrukturåtgärder i övriga områden i Storgöteborg ingår i alla prognosscenarier.

För nuläggsscenarioet har det gjorts en kalibrering av modellen för att lyfta årtalet från 2014 till 2022.

TRAFIKMODELL

Analyserna har genomförts i VISUM modellversion 18.02 och utgår från Göteborgs Stads VISUM-modell daterad 191217.

Som ytterligare underlag för förståelse av de trafikbelastningar, köbildningar och fördröjningar som kan uppstå har även en mikroanalys genomförts¹.

¹ Trafikanalys förstudie Torslanda, Mikroanalys.

Tabell 1. Scenarier som ingår i analysen

Scenario	Namn	Beskrivning
-	2022 Nuläge	Kalibrerat nuläge avseende trafiksituationen år 2022.
1	2040 Hög utan exploatering	Beräkningsförutsättningar enligt Trafikverkets basprognos. <i>Utan</i> kompletterande exploatering i Torslanda.
2	2040 Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. nuläge)	Beräkningsförutsättningar enligt Trafikverkets basprognos. <i>Med</i> kompletterande exploatering i Torslanda. Alstring från Trafikverkets alstringsverktyg och alstring i scenario 2014 Resekalkyl.
3	2040 Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)	Beräkningsförutsättningar enligt Trafikstrategiscenariot för resor generade av tillkommande exploateringen med start- eller målpunkt i Torslanda. Alstring från Trafikverkets alstringsverktyg och alstring i scenario 2035 Resekalkyl. Beräkningsförutsättningar enligt Trafikverkets basprognos för resor i övriga reserelationer. <i>Med</i> kompletterande exploatering i Torslanda.
4	2040 Hållbarhetsscenario Torslanda med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)	Beräkningsförutsättningar enligt Trafikstrategiscenariot för resor med start- eller målpunkt i Torslanda. Alstring från Trafikverkets alstringsverktyg och alstring i scenario 2035 Resekalkyl. Beräkningsförutsättningar enligt Hållbarhetsscenariot för resor i övriga reserelationer. <i>Med</i> kompletterande exploatering i Torslanda.

NULÄGESSCENARIO

VALIDERING OCH KALIBRERING

En validering och kalibrering gjordes inledningsvis av modellen med avseende på bilresandet under förmiddagens maxtimme och eftermiddagens maxtimme. Kalibreringen gjordes för att beakta den ökning som skett av antal bostäder och verksamheter i området mellan 2014 och 2022 och för att åtgärda tidigare känd brist med underskattning av trafiken på Kongahällavägen.

Kalibreringen genomfördes på så sätt att en justering gjordes av antalet resor som startar respektive slutar i ett område. Justeringen gjordes så att de modellberäknade biltrafikflödena skulle stämma så bra överens som möjligt med observerade trafikflöden². Områden för vilka justeringarna gjordes begränsades till områdena runt Tvärförbindelsen, vilka är Torslanda, Lilleby, Kvislungeby och Låssby.

Tidigare känd underskattningen av trafiken på Kongahällavägen korrigerades genom att räkna upp antalet resor till och från området Kvislungeby nordost om Torslanda för att kompensera för genomfartstrafik som saknas i modellen.

² Enligt trafikmätningar för år 2022

I samband med kalibreringen kodades ytterligare lokalgator in i vägnätet för att få ett mer representativt ruttval i modellen.

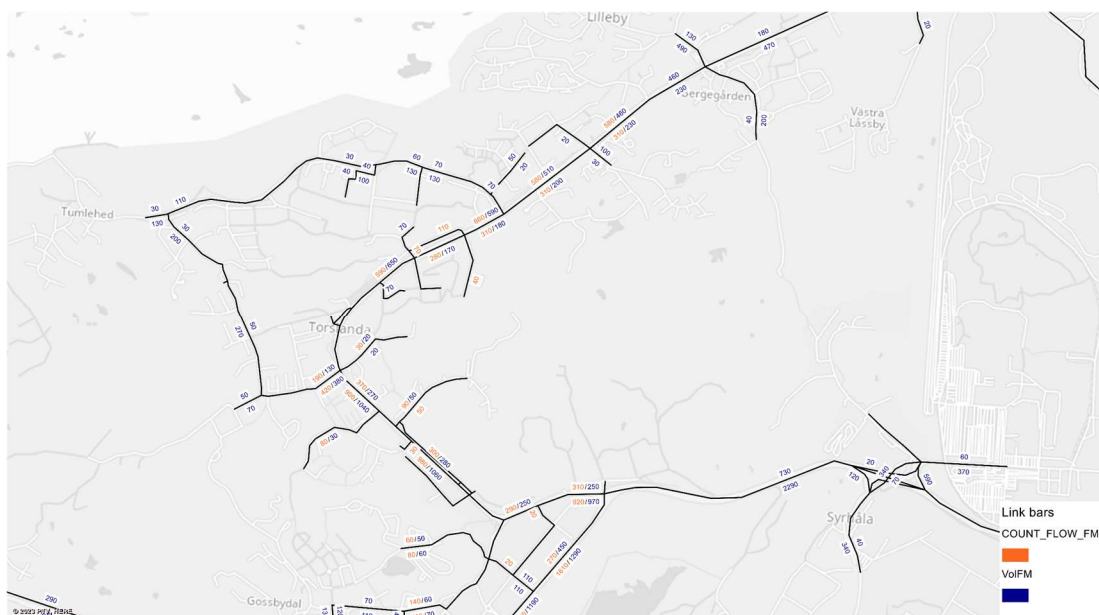
I tabellen nedan redovisas hur antalet resor från och till respektive område justerats i kalibreringen. Siffran 0,2 motsvarar en ökning av trafiken till/från zonen med 20 procent.

Tabell 2: Resultat kalibrering. Justeringstal för antal resor från respektive område.

Beskrivning	Nummer på zon i VISUM-modellen	Justeringstal för antalet resor från respektive område		
		Eftermiddag	Förmiddag	Lågtrafik
Domarringsgatan	705010, 705100, 705150, 705510, 715140	0,35	0,45	0,0
Lilleby	706080	1,0	1,0	0,0
Nya Älvegårdsvägen	706070	0,2	0,2	0,6
Öarna (Öckerö mfl)	14070263	-0,3	-0,3	-0,3
Bergegården	706060	0,0	0,2	0,0
Genomfartstrafik (Kvislungeby)	706050	0,7	0,7	0,7

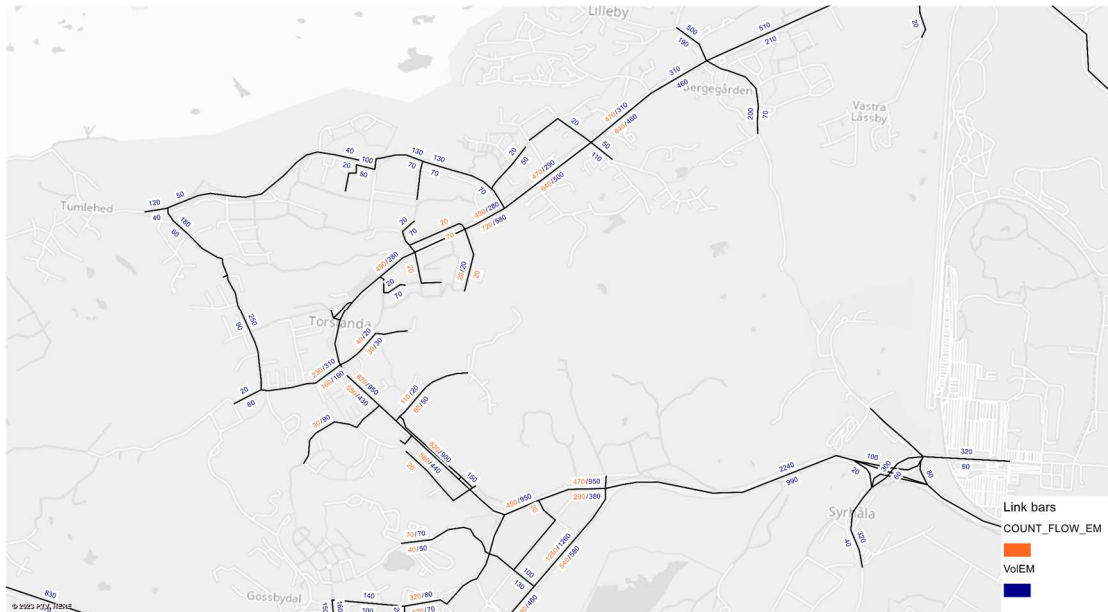
BILTRAFIKFLÖDEN EFTER KALIBRERING

I figurerna nedan redovisas siffror för trafikräkningarna och de modellberäknade värdena för tidsperioderna förmiddagens maxtimme, eftermiddagens maxtimme och dygn efter det att kalibreringen gjorts. Se Bilaga I för redovisning av GEH-mått³.

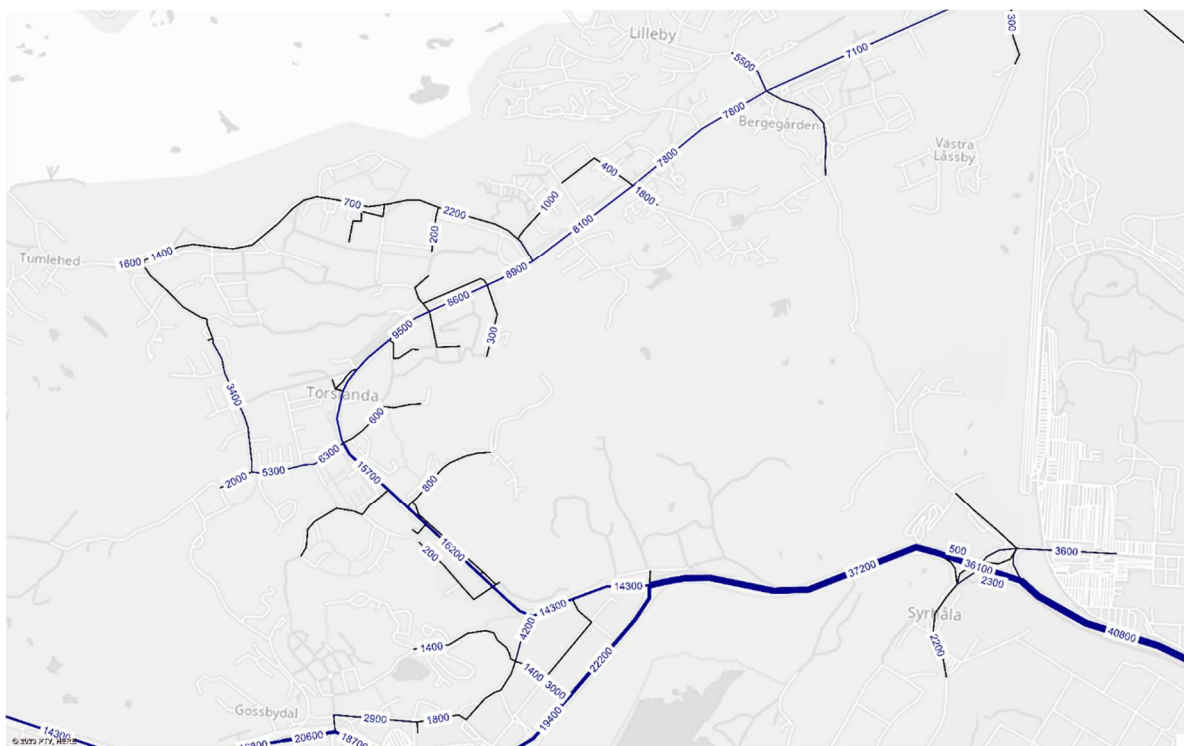


Figur 1: Trafikflöde bil förmiddagens maxtimme Nuläge 2022. Trafikmätning i blå färg och modellberäknat trafikflöde i orange färg.

³ Statistiskt mått för hur väl det modellberäknade trafikflödet på respektive väglänk stämmer mot trafikräkningen.



Figur 2: Trafikflöde bil eftermiddagens maxtime Nuläge 2022. Trafikmätning i blå färg och modellberäknat trafikflöde i orange färg.

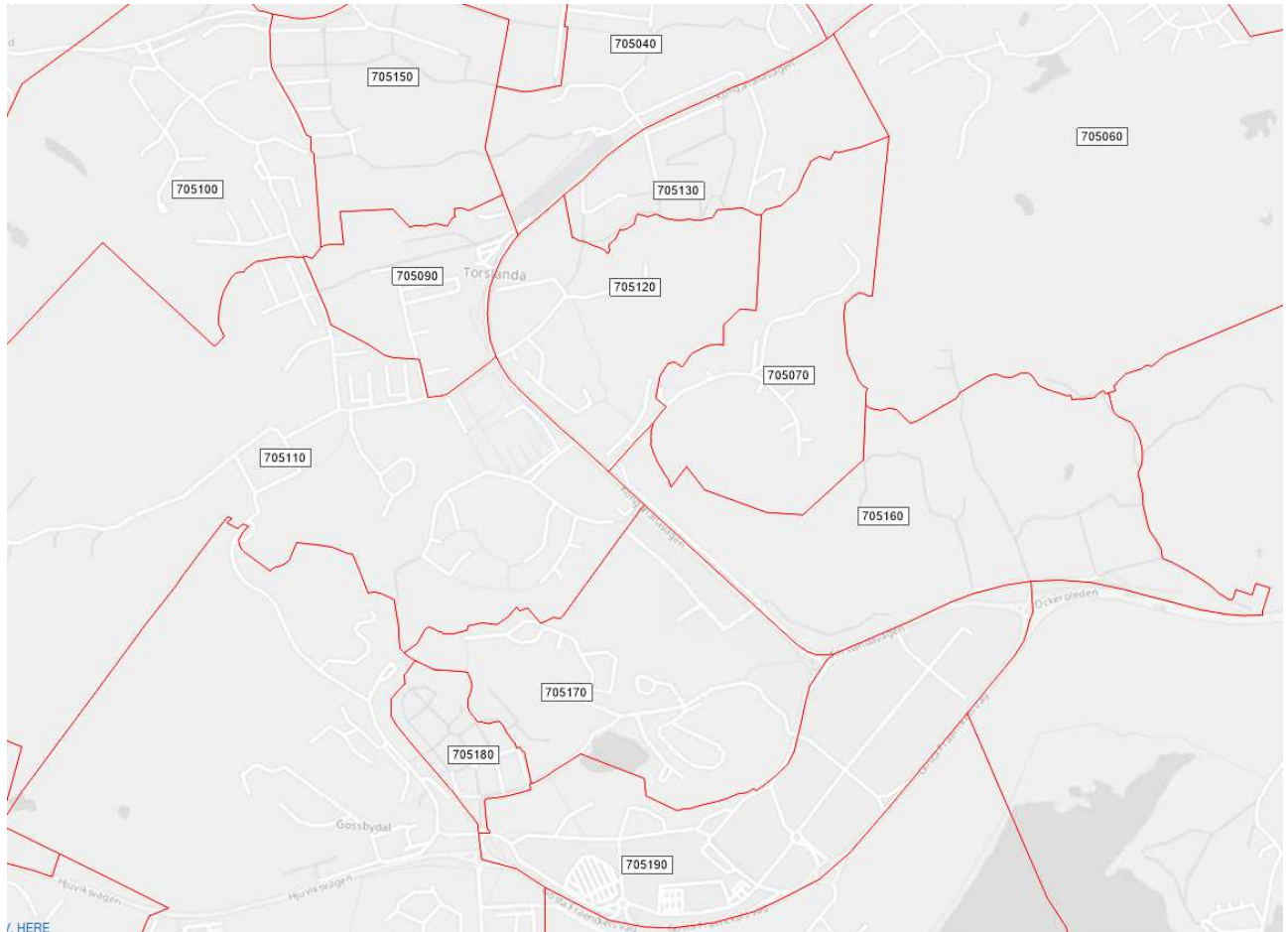


Figur 3: Trafikflöde bil dygn Nuläge 2022.

PROGNOSSCENARIER

ANTAL RESOR

I figuren och tabellerna nedan redovisas antalet resor från respektive område, efter kompletteringen med avseende på exploateringen i Torslanda samt kalibreringen av modellen. Se Bilaga II för tillämpade värden för den totala markanvändningen år 2040.



Figur 4: Områdefördelning i Torslanda i modellen.

Tabell 3 och Tabell 4 visar alstringen i modellen för 2022-scenariot, samt beräknad alstring för 2022:s och 2040:s markanvändning, skillnaden och sin relativa skillnad mot modellens alstring. För 2040, visar Tabell 3 alstringen där resbeteende är samma som i 2014 och Tabell 4 där resbeteende flöjer Göteborgs Trafikstrategiscenariots riktlinjer. Tabellerna visar resor som görs med bil. För att få antal fordon, delar vi med 1,2 som motsvarar antal personer per bil.

Tabell 3: Skillnad i alstringen mellan 2022 och 2040 i respektive trafikzon för scenario med samma beteende som idag i Torslanda.

Zon	Alstring i modellen (2022)	Alstring i programområdet			Relativ diff
		2022	2040	Absolut skillnad	
705070	828	0	0	0	0%
705090	2 126	2 047	5 279	3 232	152%
705110	2 628	658	3 318	2 660	101%
705120	1 224	0	30	30	2%
705160	1 328	483	2 878	2 395	180%
705170	2 151	3 127	6 521	3 394	158%
705190	8 015	708	6 697	4 574	57%

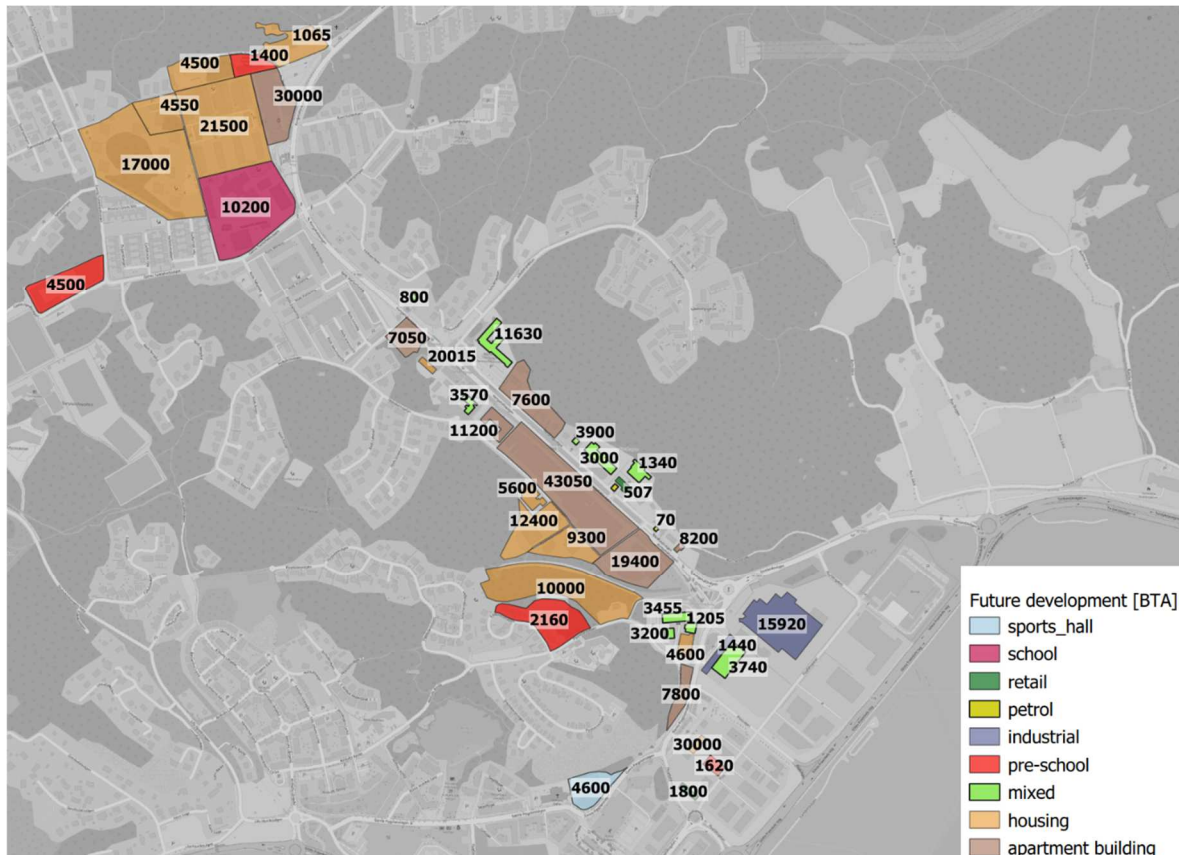
Tabell 4: Skillnad i alstringen mellan 2022 och 2040 i respektive trafikzon för scenarier med resor enligt Trafikstrategiscenariot.

Zon	Alstring i modellen (2022)	Alstring i programområdet			Relativ diff
		2022	2040	Absolut skillnad	
705070	828	0	0	0	0%
705090	2 126	2 047	4077	3 232	152%
705110	2 628	658	2595	2 660	101%
705120	1 224	0	23	30	2%
705160	1 328	483	2250	2 395	180%
705170	2 151	3 127	5104	3 394	158%
705190	8 015	708	5197	4 574	57%

I tabellerna ovan är alstringen i modellen (2022) den reseefterfrågan som redan ligger i modellen innan den tillkommande exploateringen som beräknas i rese kalkyl och trafikverketsverktyget läggs till. Alstringen i programområdet för 2022 är den trafik som alstras från området enligt markanvändning 2022. Alstringen i programområdet för 2040 är den trafik som alstras efter kompletteringen med den tillkommande exploateringen. Där adderas skillnaden i alstringen mellan 2040 och 2022 till resematiserna i modellen.

Alstringsberäkningar gjordes för olika verksamheter för att uppskatta alstringen på bästa sätt. Resekalkylsverktyget används främst dock har Trafikverkets alstringsverktyg nyttjats för vissa verksamheter som inte finns med eller för de som kändes orimliga i Resekalkylsverktyget såsom idrott, industri och handel. Detaljerade siffror finns i Bilaga II – Antagna exploateringar i Torslanda.

Bilden nedan visar hur exploateringen kommer se ut 2040 enligt de planbesked och bygglov som har tillhandahållits. Underlaget kommer från *Underlag till trafikanalyser Torslanda* av Marie Fagerberg, plansamordnare på Exploateringsförvaltningen, 2023-01-20, rev 2023-02-06.



Figur 5: Markanvändningen i 2040. Siffor redovisar BTA för respektive verksamhet.

Absolut skillnad används för att dela trafiken över de olika perioderna under dagen (FM, EM och LT). Vi applicerar samma relativ skillnad på alla OD-par. Detta innebär en proportionell skillnad på respektive OD-par.

BILTRAFIKFLÖDEN

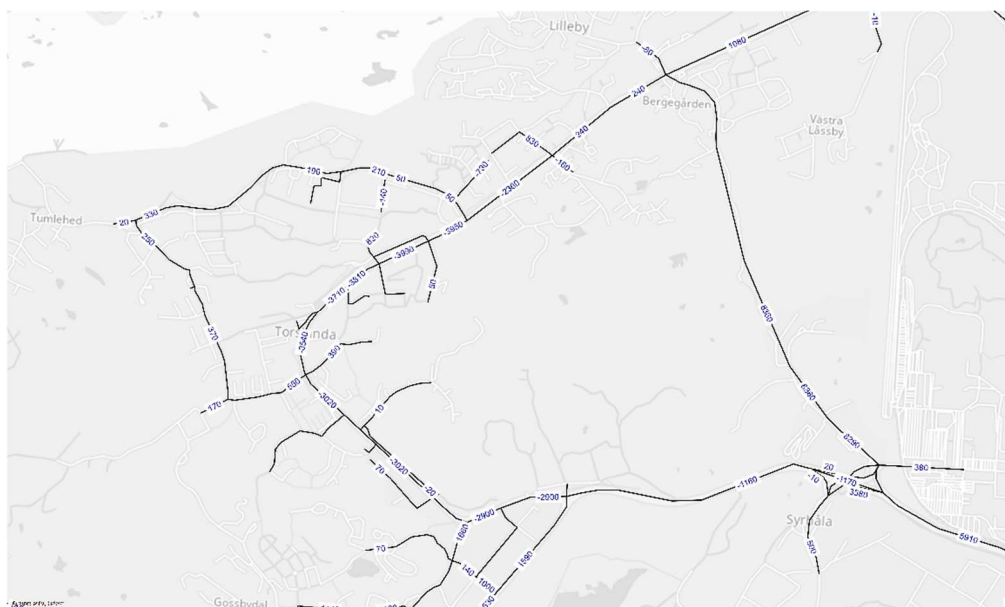
Scenario 1: 2040 Hög utan exploatering

På bilden nedan redovisas trafikflöden för 2040 Hög utan kompletterande exploatering i Torslanda. På den efterföljande bilden redovisas skillnaden i trafikflöden för det scenariot jämfört med nuläggsscenarioet för 2022.

Trafiken ökar i stort i området, men minskar på Kongahallavägen genom Torslanda som effekt av att Torslanda Tvärförbindelse byggs.



Figur 6: Trafikflöde bil dygn Scenario 1.



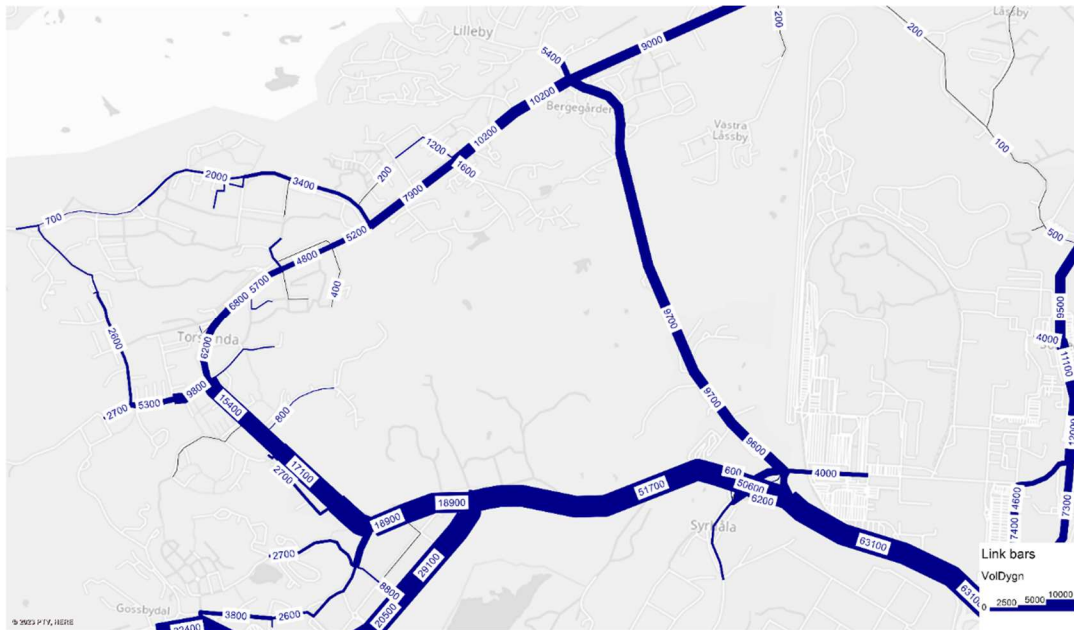
Figur 7: Skillnad trafikflöde bil dygn mellan Scenario 1 och 2022 Nuläge.

Scenario 2: 2040-Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. nuläge)

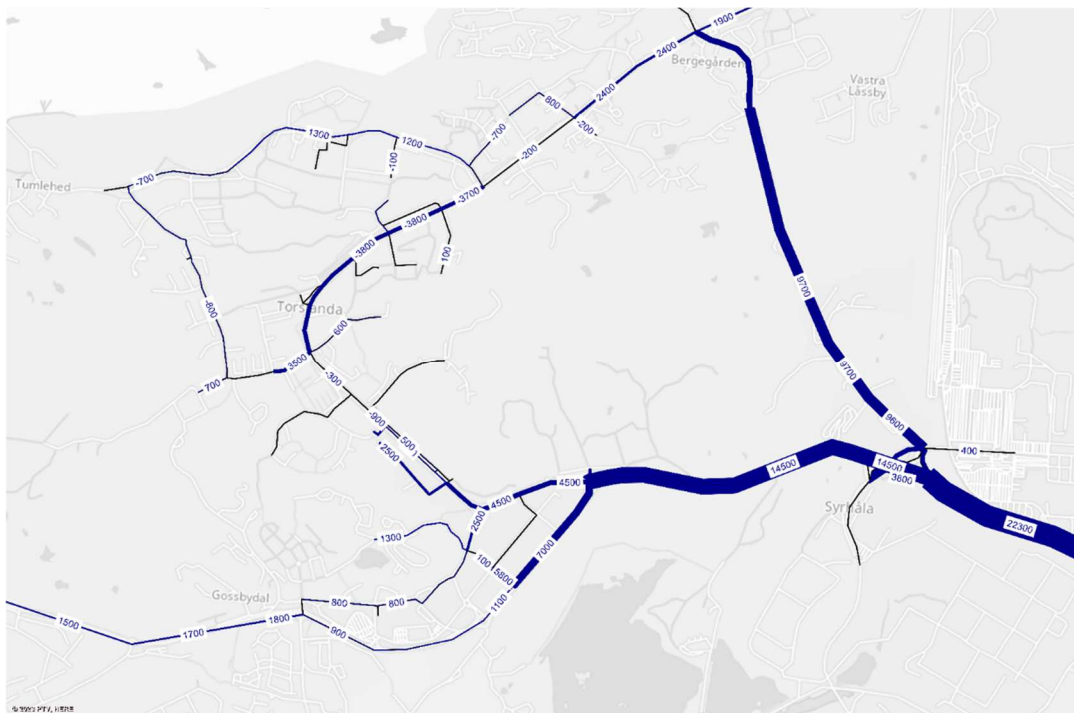
På bilden nedan redovisas trafikflöden för 2040 Hög med kompletterande exploatering i Torslanda. På den efterföljande bilden redovisas skillnaden i trafikflöden för det scenariot jämfört med nulägesscenariot för 2022.

Även med tillkommande exploatering i Torslanda blir det en minskning av trafiken på Kongahallavägen genom Torslanda.

Minskningen blir liten (obetydlig) mellan Gamla Tumlehedsvägen och Torslandavägen, vilket är en nettoeffekt av att trafiken ökar på vägen på grund av den tillkommande exploateringen samtidigt som den minskar som effekt av utbyggnaden av Torslanda Tvärförbindelse.



Figur 8: Trafikflöde bil dygn Scenario 2.



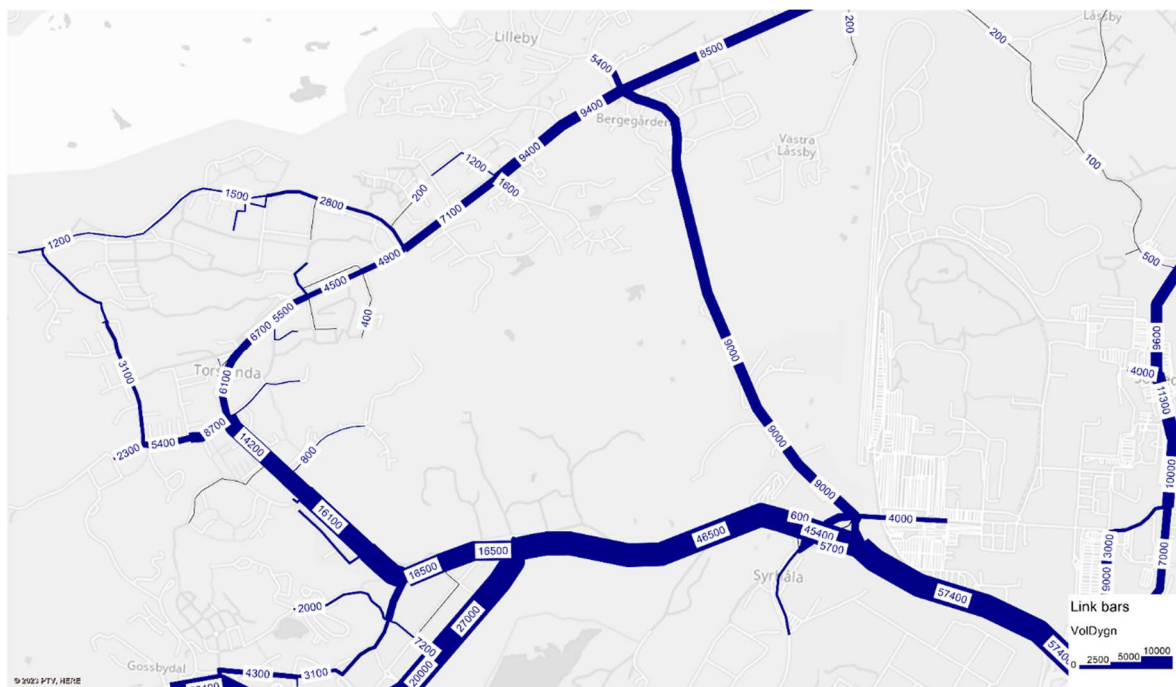
Figur 9: Skillnad trafikflöde bil dygn mellan Scenario 2 och 2022 Nuläge.

Scenario 3: 2040-Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)

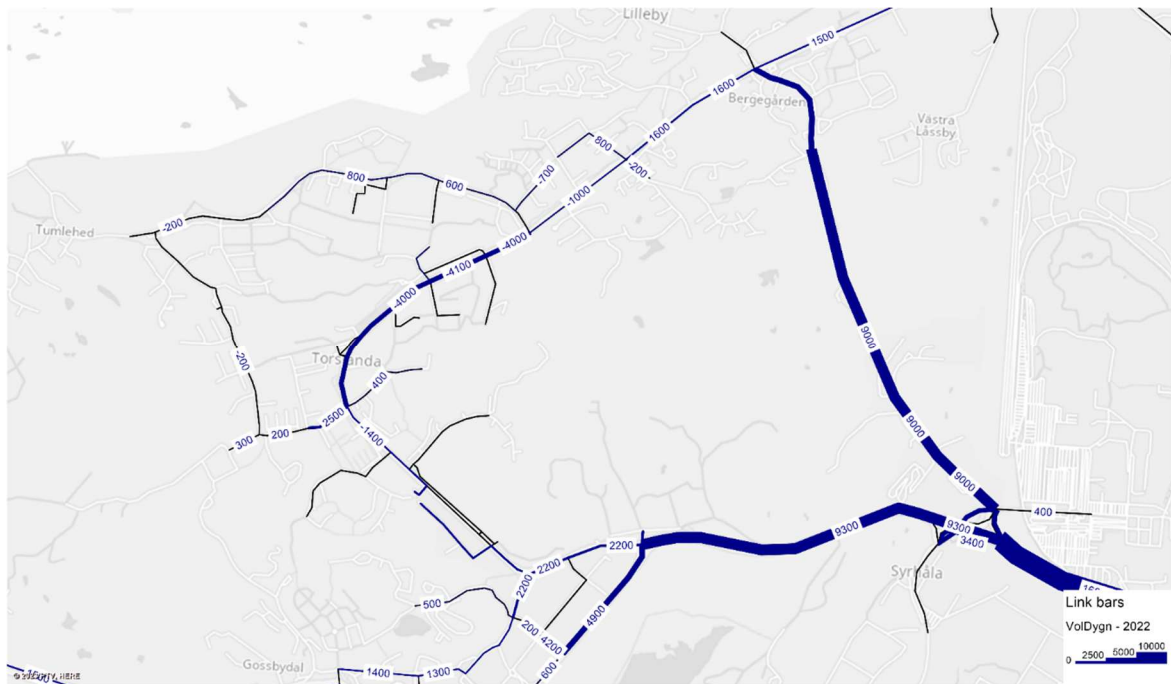
På bilden nedan redovisas trafikflöden för 2040 med beräkningsförutsättningar enligt Trafikstrategiscenariot för resor med start- eller målpunkt i Torslanda och med beräkningsförutsättningar enligt Trafikverkets basprognos för resor i övriga reserelationer, med kompletterande exploatering i Torslanda.

På den efterföljande bilden redovisas skillnaden i trafikflöden för det scenariot jämfört med nuläggsscenarioet för 2022.

Med en tillkommande exploateringen i kombination med Trafikstrategiscenariot bli det en kraftig minskning av biltrafiken på Kongahallavägen i den norra delen av Torslanda. Mellan Gamla Tumlehedsvägen och Torslandavägen blir minskningen mindre. Men minskningen på den sträckan jämfört med nuläggsscenarioet är större för scenariot 2040-Hbh endast i Torslanda än vad motsvarande skillnad är för scenariot 2040 Hög med uppdaterad markanvändning.



Figur 10: Trafikflöde bil dygn Scenario 3.



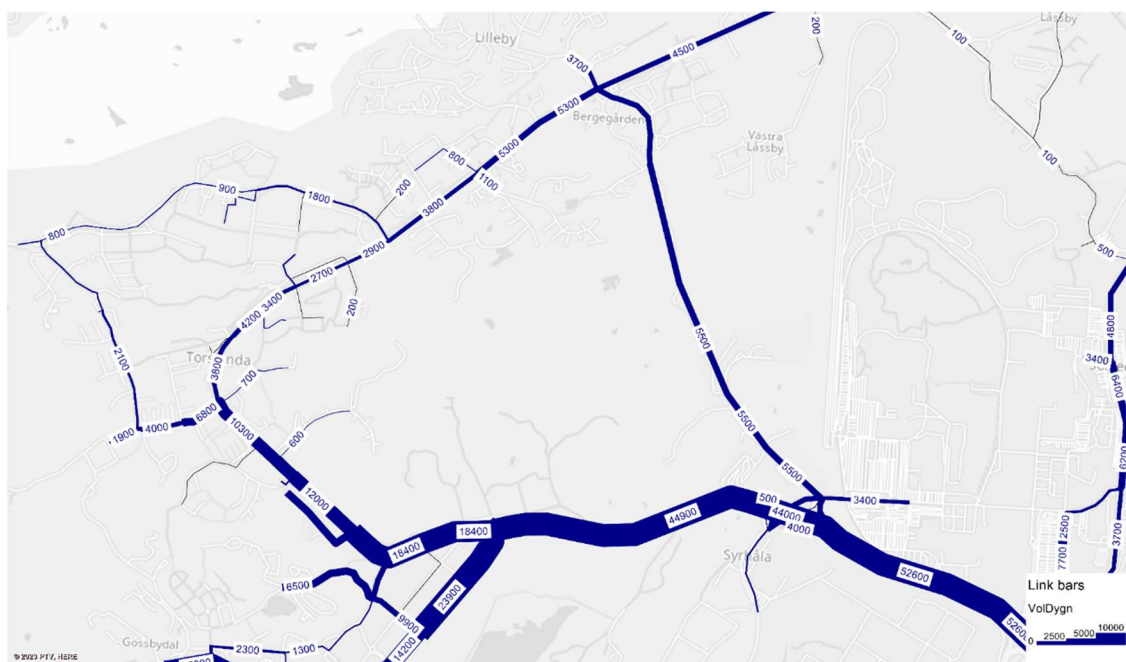
Figur 11: Skillnad trafikflöde bil dygn mellan Scenario 3 och Nuläge 2022.

Scenario 4: 2040-Hållbarhetsscenario Torshälla med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)

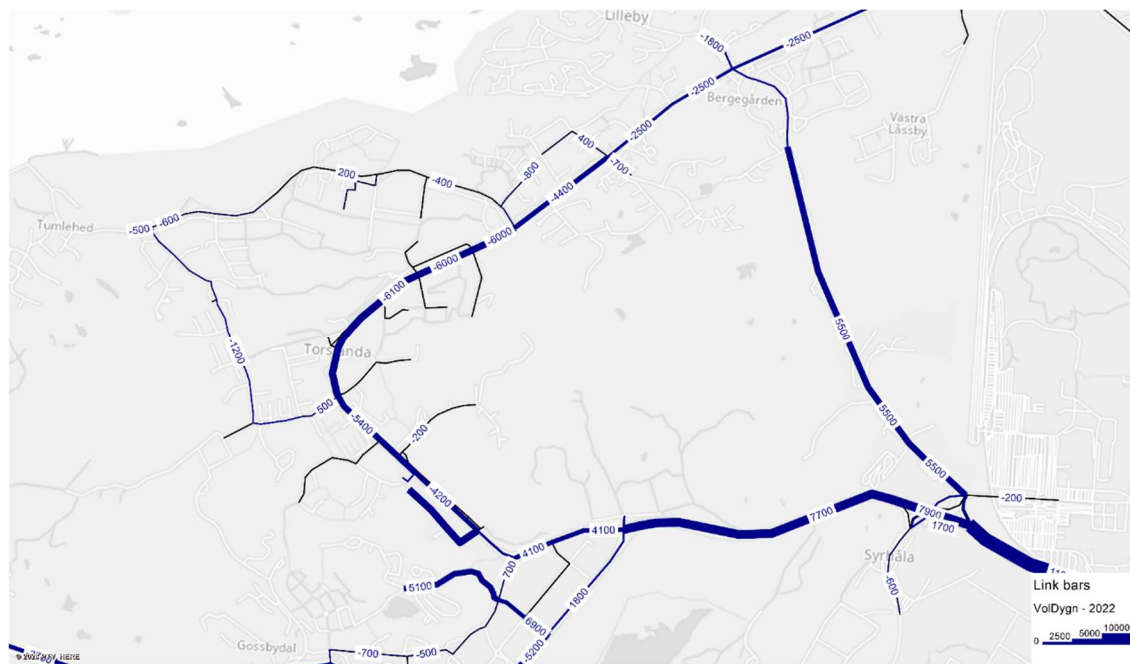
På bilden nedan redovisas trafikflöden för 2040 med beräkningsförutsättningar enligt Trafikstrategiscenariot för resor med start- eller målpunkt i Torshälla och med beräkningsförutsättningar enligt Hållbarhetsscenariot för resor i övriga reserelationer, med kompletterande exploatering i Torshälla.

På den efterföljande bilden redovisas skillnaden i trafikflöden för det scenariot jämfört med nuläggsscenarioet för 2022.

Med hållbara resor i hela Storgöteborg ser man en kraftigare minskning av trafiken på Kongahallavägen och biltrafiken blir lägre än i Nuläge 2022 på flera väglänkar.



Figur 12: Trafikflöde bil dygn Scenario 4.



Figur 13: Skillnad trafikflöde bil mellan Scenario 4 och Nuläge 2022.

Trafikflöden i Torslanda – samtliga fem scenarier

I tabellen nedan redovisas trafikflödet på Kongahällavägen med fokus på Torslanda.

Exploateringen i Torslanda medför en ökad trafik på Kongahällavägen samtidigt som byggandet av Torslanda Tvärförbindelse bidrar till att trafiken på Kongahällavägen minskar. Med beräkningsförutsättningar enligt Hållbarhetsscenariot fås en generell minskning av nivån på biltrafiken, med trafikflöden på Kongahällavägen genom Torslanda som är lägre än i Nuläge 2022.

Tabell 5: Trafikflöde bil dygn genom Torslanda i de fem scenarierna.

	Kongahällavägen	Tvärförbindelse Torslanda	Total	Snitt
Nuläget 2022	16 200	-	16 200	-
Scenario 1	13 200	8 400	21 600	10 800
Scenario 2	17 100	9 700	26 800	13 400
Scenario 3	16 100	9 000	25 100	12 550
Scenario 4	12 000	5 500	17 500	8 750

SLUTSATSER

I dagsläget är Kongahallavägen högt belastad. Med den antagna exploateringen av Torslanda kommer Kongahallavägen ha samma eller mer trafik 2040 som idag. Scenario 4 är det enda scenariot där biltrafiken på Kongahällavägen minskar jämfört mot nuläget.

BILAGA I – GEH-MÅTT

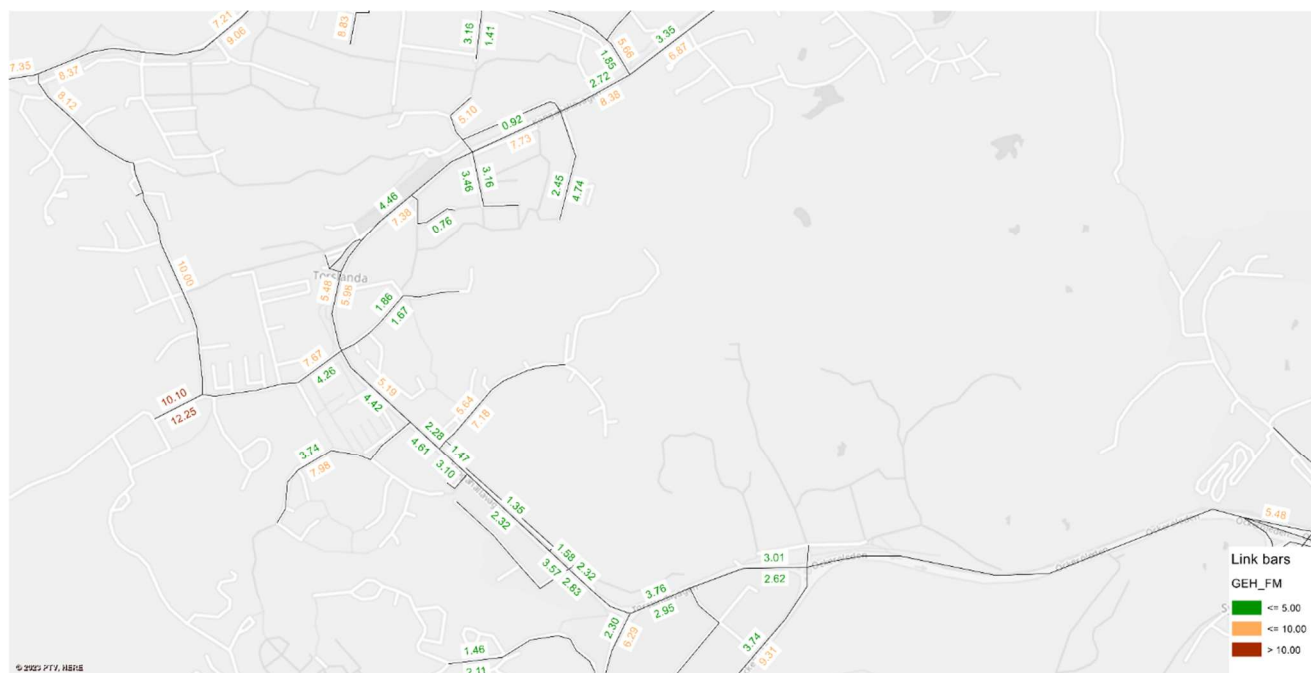
I denna bilaga redovisas beräknade GEH-värden, beräknade enligt formeln:

$GEH = \sqrt{2 \cdot (M-C)^2 / (M+C)}$, där

M = Modellberäknat trafikflöde,

C = Trafikflöde enligt trafikmätning.

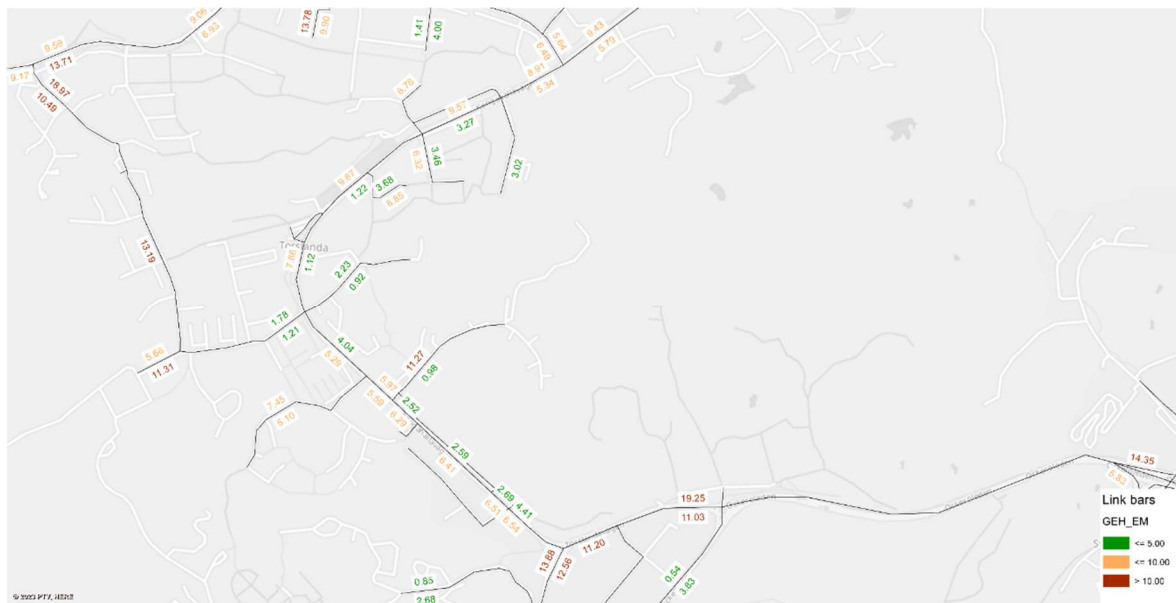
GEH värde är ett sätt kontrollera hur mycket modellens värde stämmer mot trafikräkningar. Det tar hänsyn till hur stort flödet är på vägen och viktas vägar med stora flöden högre. Syftet är att få flesta GEH värde under 5.



Figur 14: GEH för förmiddagens maxtimme.

Tabell 6: Andel trafikmätningar i respektive GEH grupp för förmiddagens maxtimme.

	Antal	Andel
Mindre än 5	51	65%
Mellan 5 & 10	24	31%
Större än 10	3	4%



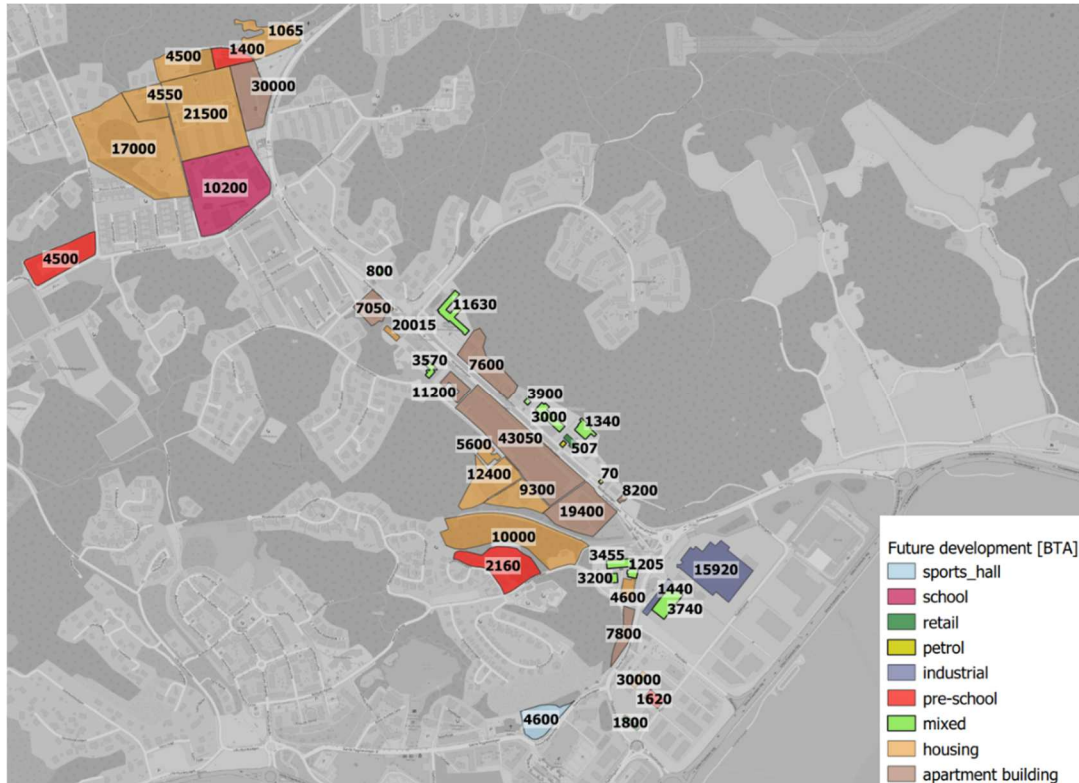
Figur 15: GEH för eftermiddagens maxtimme.

Tabell 7: Andel trafikmätningar i respektive GEH grupp för eftermiddagens maxtimme.

	Antal	Andel
Mindre än 5	37	47%
Mellan 5 & 10	29	37%
Större än 10	12	15%

BILAGA II – ANTAGNA EXPLOATERINGAR I TORSLANDA

Bilden nedan visar hur exploateringen kommer se ut i 2040 enligt det underlag som tillhandahållits. Underlaget kommer från *Underlag till trafikanalyser Torslanda* av Marie Fagerberg, plansamordnare på Exploateringsförvaltningen, 2023-01-20, rev 2023-02-06.



Figur 16: BTA per verksamhet.

Områdena som ligger med är:

- Torslanda 36:1, 36:21 och Röd 1:3-4
- Noleredsskolan, Torslanda 36:118, 36:20 och en del av 36:1+Röd 2:46
- Torslanda 36:12-14 och 36:23 (HSB Brf Torslanda Centrum I)
- Torslanda 36:31 (12 st punkthus)
- Torslanda 36:19 och 94:1 (Prästgården och förskolan)
- Torslanda 95:1 (Torslanda torg)
- Röd 111:1
- Röd 2:46 och 111:6
- Sverigehusets fastigheter skissförslag (Röd 86:3, 80:3, 77:1, 77:2, 197:1 och 197:2)
- Röd 83:1 och 84:1
- Röd 86:3
- Röd 77:1, 80:1, 80:2 och 80:3
- Röd 197:1 och 197:2
- Röd 103:1
- Röd 2:29 och 2:32
- Röd 2:45
- Amhult 1:61-2, 110:2 och Röd 2:45
- Amhult 106:1, S:32 och Röd 2:45
- Röd 104:1-2
- Röd 71:1, 72:1, 73:1 och 95:1
- Röd 70:1 (Åkes Hönökakor) och Röd 67:1, 68:1, 69:1
- Röd 135:1, 136:8 samt Röd 135:2-3, 64:1, 65:1 och 66:1

Tabell 8: Fastighetsbeteckning per trafikzon.

ZON	Fastighetsbeteckning
705070	Röd 136:8
705090	Noleredsskolan, Torslanda 36:118, 36:20 och en del av 36:1+Röd 2:46
705110	Torslanda 36:1, 36:21 och Röd 1:3-4
705120	Röd 135:1
705160	Röd 2:29 och 2:32
705170	Sverigehusets fastigheter skissförslag (Röd 86:3, 80:3, 77:1, 77:2, 197:1 och 197:2)
705190	Amhult 106:1, S:32 och Röd 2:45

Tabell 9: BTA per verksamhet och trafikzon år 2022.

705190	705170	705160	705120	705110	705090	705070	ZONE NO	År 2022
0	3 480	1 340	0	0	42 465	0	Bostäder	
0	0	0	0	570	0	0	Förskola	
0	0	0	0	4 230	5 145	0	Skola	
0	3 855	992	0	0	6 500	0	Handel	
0	0	2 330	0	0	0	0	Vård	
0	0	0	0	0	0	0	Idrott	
24 680	2 8760	1 730	0	300	0	0	Industri	
1 480	3 420	0	0	0	0	0	Kontor	

Tabell 10: Skillnad i BTA per verksamhet och trafikzon mellan 2040 och 2022.

705190	705170	705160	705120	705110	705090	705070	ZONE NO	Skillnad mellan 2022 och 2040
30 000	123 570	22 900	800	31 400	31 150	0	Bostäder	
1 620	2 160	0	0	4 500	1 400	0	Förskola	
7 600	0	0	0	-4 230	5 055	0	Skola	
1 800	305	2 530	0	150	-1 500	0	Handel	
0	0	0	0	0	0	0	Vård	
4 600	0	0	0	0	0	0	Idrott	
-5 060	-28 760	670	0	-300	0	0	Industri	
0	-3 420	3 900	0	0	0	0	Kontor	

BILAGA III – BERÄKNING TRAFIKALSTRING

Tabell 11: Alstringsberäkning för 2022.

705190	705170	705160	705120	705110	705090	705070	ZON NO	2022
0	123	46	0	0	1511	0	Resekalkyl	Bostäder
0	82	32	0	0	1002	0	Trafikverket	
0	0	0	0	238	0	0	Resekalkyl	Förskola
0	0	0	0	113	0	0	Trafikverket	
0	0	0	0	375	457	0	Resekalkyl	Skola
0	0	0	0	422	513	0	Trafikverket	
0	1992	513	0	0	3359	0	Resekalkyl	Handel
0	409	197	0	0	532	0	Trafikverket	
0	0	97	0	0	0	0	Resekalkyl	Vård
0	0	83	0	0	0	0	Trafikverket	
0	0	0	0	0	0	0	Resekalkyl	Idrott
0	0	0	0	0	0	0	Trafikverket	
1751	2042	122	0	21	0	0	Resekalkyl	Industri
2018	2353	143	0	45	0	0	Trafikverket	
105	242	0	0	0	0	0	Resekalkyl	Kontor
95	222	0	0	0	0	0	Trafikverket	

Tabell 12: Alstringsberäkning för 2040 för Bas Hög scenario.

705190	705170	705160	705120	705110	705090	705070	ZON NO	2040
1067	4513	861	30	1116	2617	0	Resekalkyl	Bostäder
708	2998	572	19	762	1737	0	Trafikverket	
678	904	0	0	2122	586	0	Resekalkyl	Förskola
321	428	0	0	1008	277	0	Trafikverket	
676	0	0	0	0	907	0	Resekalkyl	Skola
758	0	0	0	0	1017	0	Trafikverket	
929	2149	1822	0	77	2580	0	Resekalkyl	Handel
827	1104	1448	0	80	1169	0	Trafikverket	
0	0	97	0	0	0	0	Resekalkyl	Vård
0	0	83	0	0	0	0	Trafikverket	
3710	0	0	0	0	0	0	Resekalkyl	Idrott
1742	0	0	0	0	0	0	Trafikverket	
1393	0	170	0	0	0	0	Resekalkyl	Industri
1602	0	195	0	0	0	0	Trafikverket	
105	0	277	0	0	0	0	Resekalkyl	Kontor
95	0	252	0		0	0	Trafikverket	

Alstringen av Trafikverkets alstringsverktyg användes i modellen för gulmarkerade verksamheter. Resten kommer från Resekalkylsverktyget.

1/3 närbutik, restaurang och detaljhandel.

Detaljhandel.

600 BTA som restaurang, resten som detaljhandel.

2000 BTA som närbutik, resten som detaljhandel.

Anpassat till Torslandas bilandel, Trafikverket genererar 1172 bilresor.

50/50 större industri/småindustri.

Tabell 13: Alstringberäkning för 2040 enligt Trafikstrategiscenariot.

705190	705170	705160	705120	705110	705090	705070	ZON NO	2040
834	3532	675	23	872	2049	0	Resekalkyl	Bostäder
							Trafikverket	
530	707	0	0	1661	458	0	Resekalkyl	Förskola
							Trafikverket	
486	0	0	0	0	653	0	Resekalkyl	Skola
							Trafikverket	
728	1684	1423	0	60	2024	0	Resekalkyl	Handel
648	865	1131	0	62	917	0	Trafikverket	
0	0	76	0	0	0	0	Resekalkyl	Vård
							Trafikverket	
2902	0	0	0	0	0	0	Resekalkyl	Idrott
1362	0	0	0	0	0	0	Trafikverket	
1091	0	133	0	0	0	0	Resekalkyl	Industri
1255	0	153	0	0	0	0	Trafikverket	
82	0	216	0	0	0	0	Resekalkyl	Kontor
							Trafikverket	

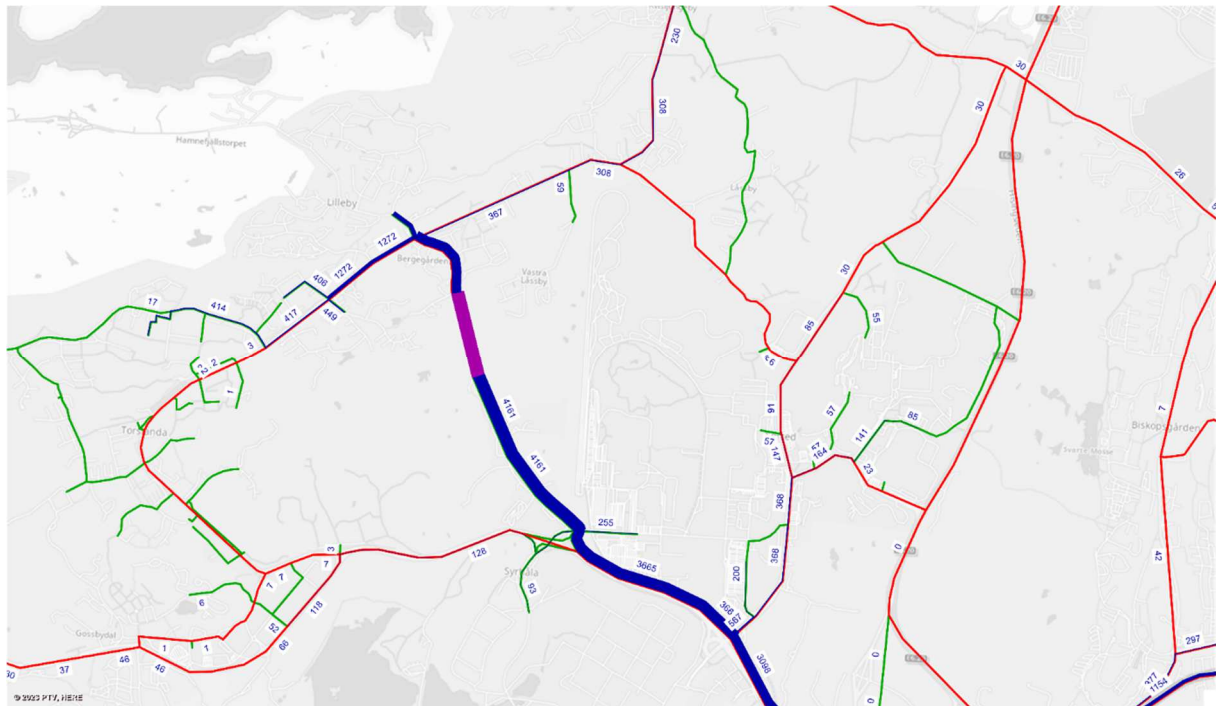
Trafikstrategiscenariot finns inte med i Trafikverkets alstringverktyg. Alstringar som beräknas med verktyget har anpassats till Trafikstrategiscenario med 22% minskning från den originala alstringen. Minskningen motsvarar Trafikstrategiscenariots minskning i alstringen mellan 2035 Resekalkyl och 2014 Resekalkyl.

BILAGA IV – LINK SELECT TORSLANDA TVÄRFÖRBINDELSE

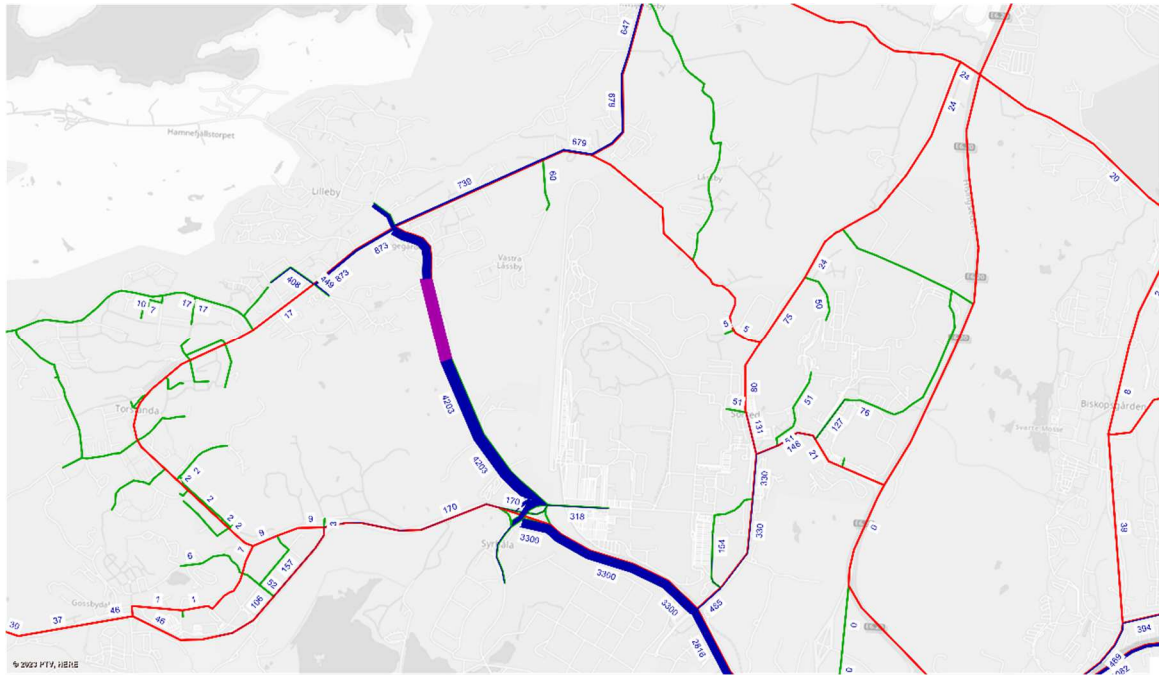
Som underlag för att förstå i vilken utsträckning resenärer till och från Torslanda använder den nya tvärförbindelsen har en så kallad Link Select-analys genomförts.

Bilderna nedan visar hur den biltrafik som passerar den med lila färg markerade vägsträckan på Torslanda Tvärförbindelse sprider sig vidare i vägnätet.

2040 Hög utan exploatering

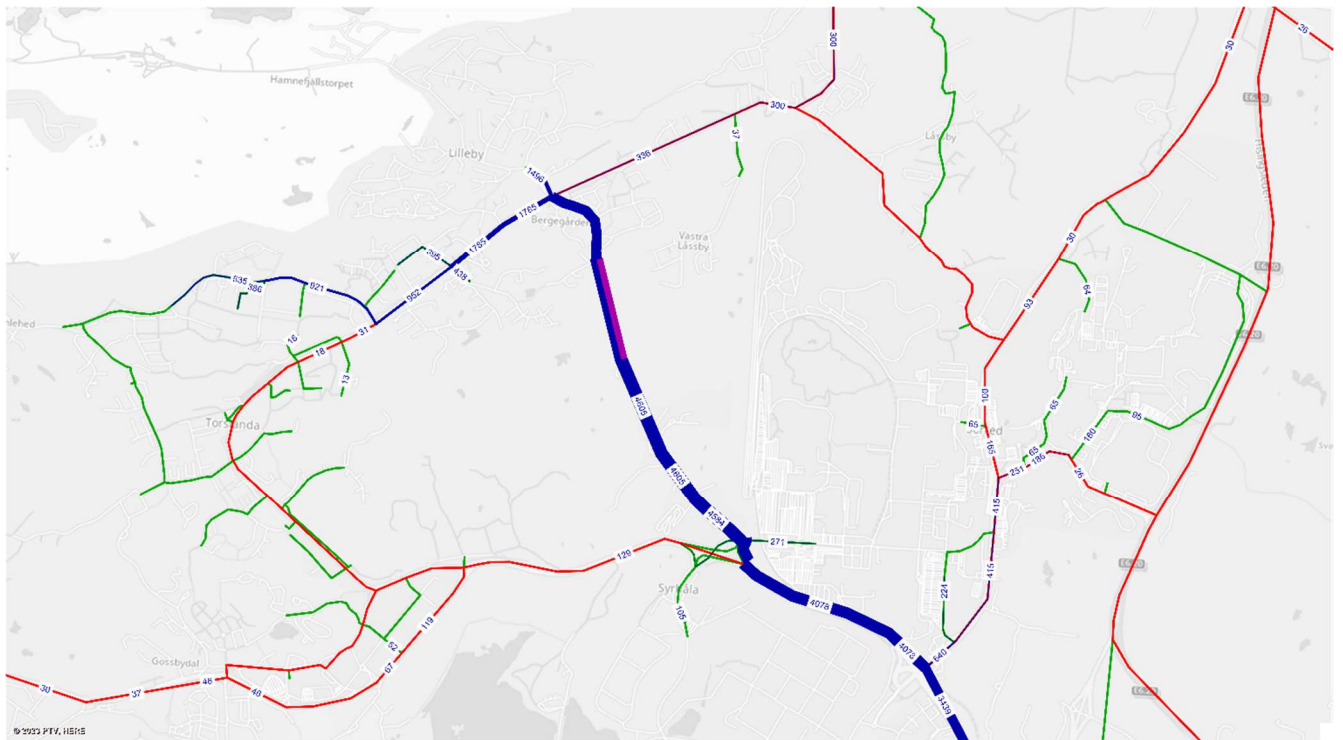


Figur 17: Trafikflöden dygn Link Select Torslanda Tvärförbindelse, i norrgående riktning, Scenario 1.

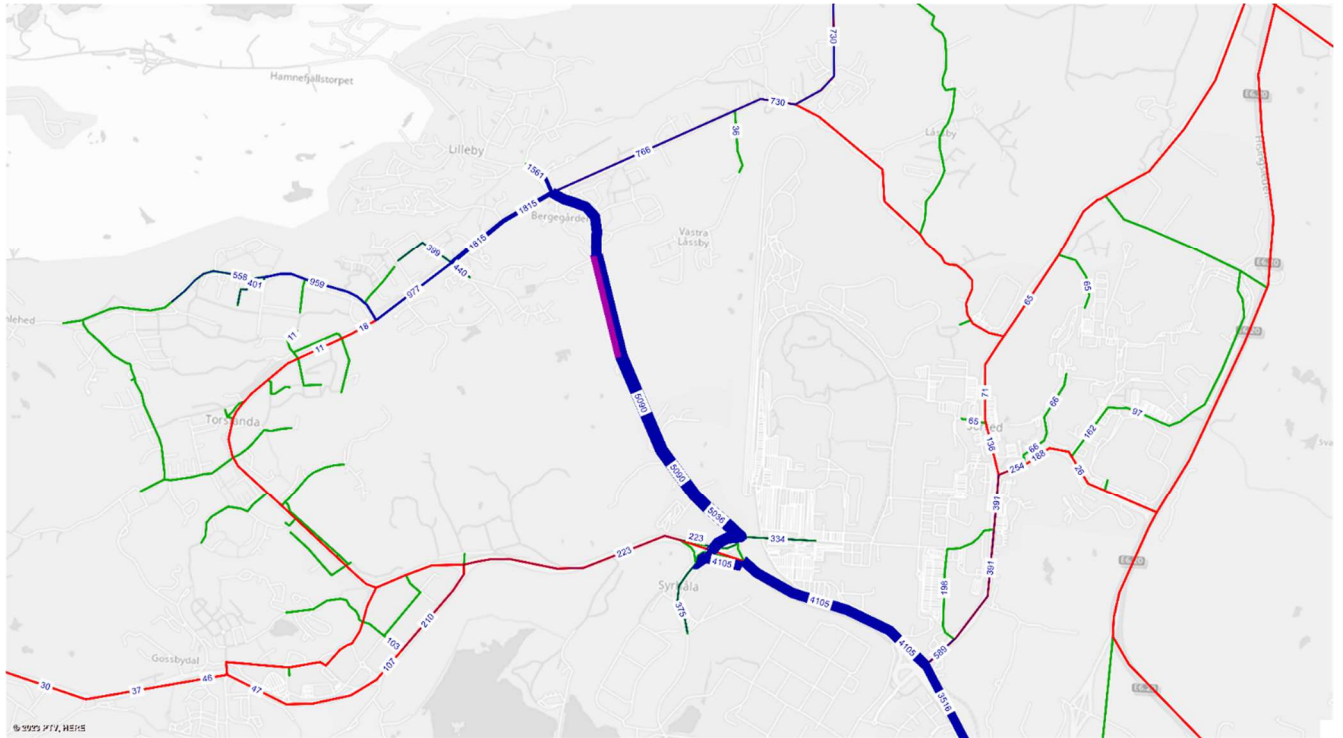


Figur 18 Trafikflöden dygn Link Select Torslanda Tvärförbindelse, i södergående riktning, Scenario 1.

2040 Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. nuläge)

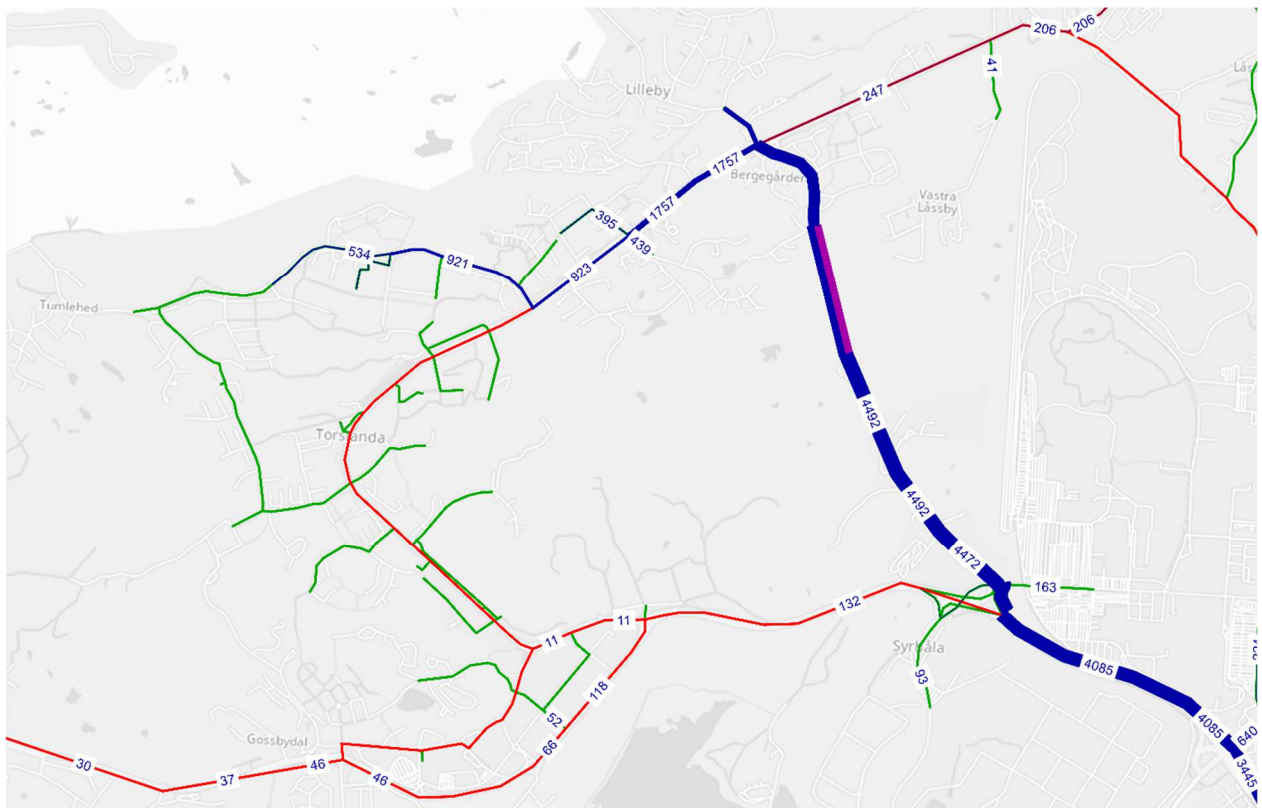


Figur 19: Trafikflöden dygn Link Select Torslanda Tvärförbindelse, i norrgående riktning, Scenario 2.

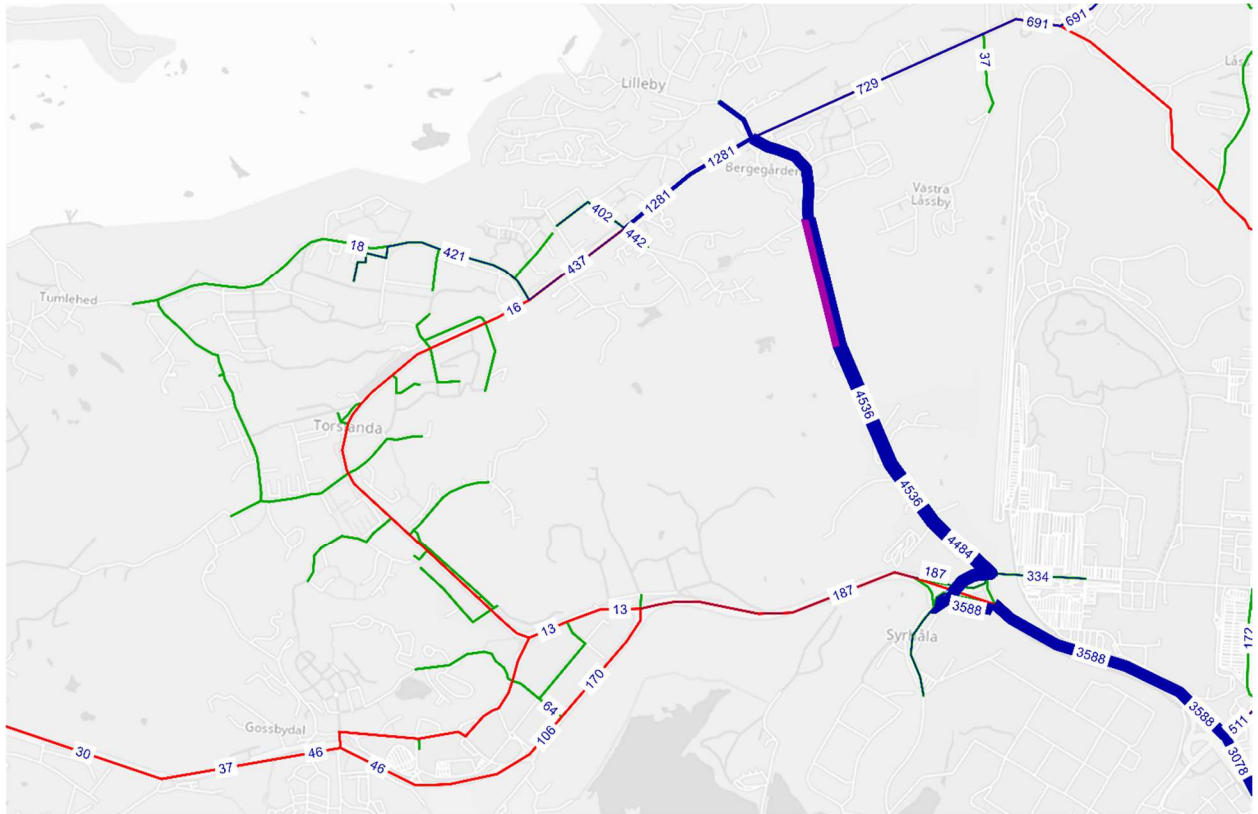


Figur 20: Trafikflöden dygn Link Select Torshanda Tvärförbindelse, i södergående riktning, Sceario 2.

2040 Hög med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)

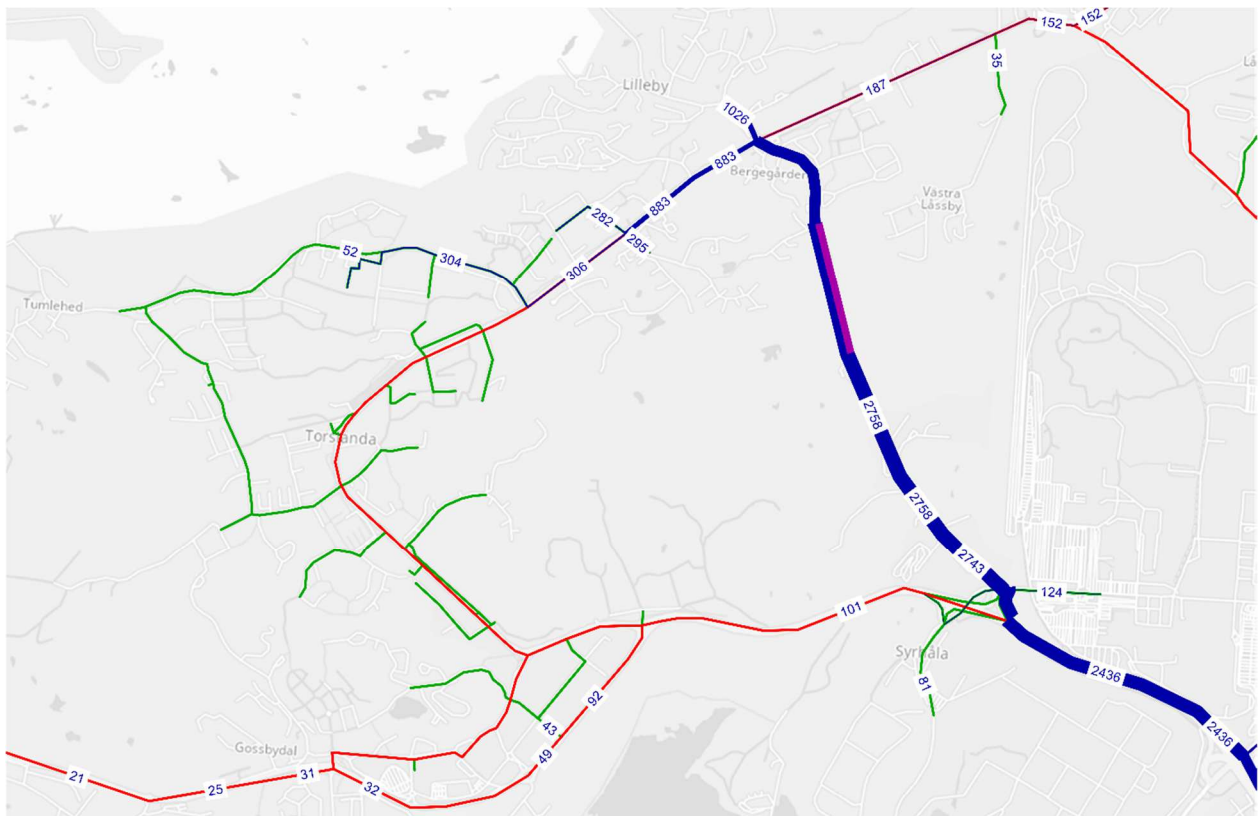


Figur 21: Trafikflöden dygn Link Select Torshanda Tvärförbindelse, i norrgående riktning, Scenario 3.

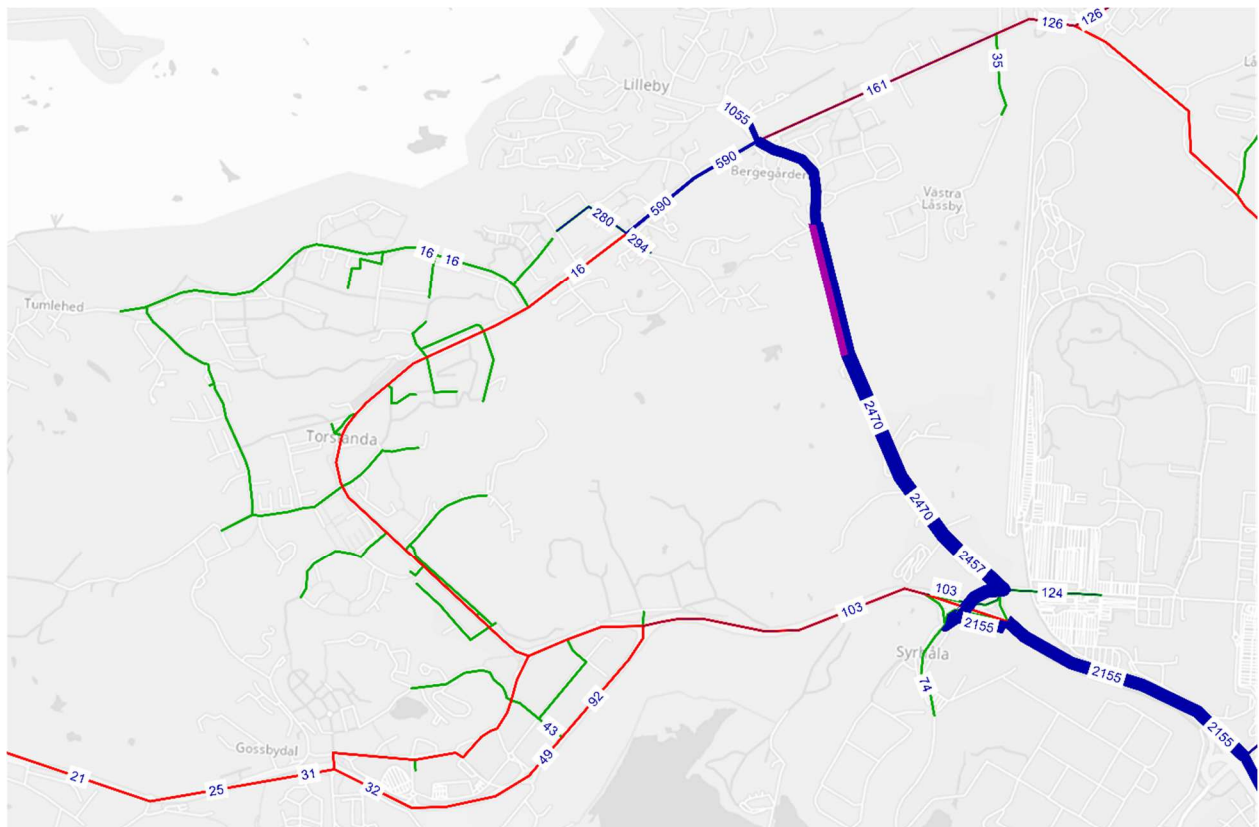


Figur 22: Trafikflöden dygn Link Select Torslanda Tvärförbindelse, i södergående riktning, Scenario 3.

2040 Hållbarhetsscenario Torslanda med exploatering (exploaterings alstring enl. Hållbarhetsscenario)



Figur 23: Trafikflöden dygn Link Select Torslanda Tvärförbindelse, i norrgående riktning, Scenario 4.



Figur 24: Trafikflöden dygn Link Select Toroslunda Tvärförbindelse, i södergående riktning, Sceario 4.

Sammanfattningsvis ser man en ökning i trafiken från och till Domarringsgatan där bilister väljer Tvärförbindelse Toroslunda i Scenario 2 jämfört mot Scenario 1. Med en ökning av trafiken på Kongahällavägen ökar trängsel på vägen, vilket leder till en ändring i ruttval mellan de två scenarierna.

Samma mönster identifieras i scenarierna 3 och 4 där mer hållbara resor leder till mindre trafik på Kongahällavägen och en ökning av trafiken till och från Domarringsgatan. I tabellen nedan redovisas trafikflödena på Kongahällavägen mellan Domarringensvägen och Tvärförbindelse Toroslunda.

Tabell 14: Trafiken på Kongahällavägen mellan Domarringensvägen och Tvärförbindelse Toroslunda ÅMVD 2040.

	Norrut	Söderut
Scenario 1	1 272	873
Scenario 2	1 785	1 815
Scenario 3	1 757	1 281
Scenario 4	883	590

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
wsp.com

