|  |  |
| --- | --- |
| Anvisning -Trafikmängder i planeringsarbete | Logotyp Göteborgs Stad |
|  |  |

|  |
| --- |
| Dokumentnamn: Anvisning -Trafikmängder i planeringsarbete |
| Beslutad av:Jenny Adler | Gäller för:Trafikmängder i planeringsarbete | Diarienummer:7144/20 | Datum och paragraf för beslutet:2020-10-15 |
| Dokumentsort:Anvisning | Giltighetstid:Tills vidare | Senast reviderad:2020-10-15 | Dokumentansvarig:Enhet Analys |
| Bilagor:- |

# Anvisning -Trafikmängder i planeringsarbete

## Syftet med denna anvisning

För såväl utformning som miljöanalyser i planeringsarbetet behövs underlag i form av trafikmängder. Denna anvisning fastställer vilka trafikmängder som skall användas och till vilket syfte. För miljöanalyser omfattar den trafikmängder för motorfordon och för utformning omfattar den trafikmängder för motorfordon och trafikmängder för cykeltrafik. Anvisningarna tar inte upp utformning för gångtrafik

Anvisningarna riktar sig till utförare av beräkningar för ovanstående analyser. Arbetsgången skiljer sig åt mellan olika analyser beroende av det aktuella projektets komplexitet. Vid tveksamheter kring hur analysen bör genomföras kan avstämning göras med Trafikkontorets analysenhet.

Anvisningen baseras på de tidigare gällande riktlinjerna ”Riktlinje för trafikmängder i planeringsarbete inom Trafikkontoret” samt ”Riktlinjer Resalstring för exploateringar” vilka togs fram av Analysenheten i samarbete med Miljöenheten.

## Vem omfattas av anvisningen

Denna anvisning gäller tillsvidare för trafikkontoret.

## Koppling till andra styrande dokument

Göteborgs trafikstrategi, beslutad av trafiknämnden 6 februari 2015

## Bakgrund

Buller har stor negativ inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Även luftföroreningar från trafik påverkar människors hälsa negativt.Sedan några år tillbaka ligger den ljudnivå som beräknas i en detaljplan, och tas med i fastställandet, till grund för huruvida en boende senare kan ställa krav på väghållaren att dämpa buller eller ej. För att säkerställa en god boendemiljö för boende avseende luftmiljö och buller samt minska risken för framtida åtgärdskrav bör därför de prognostiserade trafikmängderna som ligger till grund för beräkningar av ljudnivån och luftföroreningar inte vara för låga.

Å andra sidan ska trafikmängderna även ligga till grund för en utformning som medverkar till att vi når målen i Trafikstrategin. För dessa olika ändamål behöver man beskriva trafikmängden på skilda sätt.

## Utförande

Nedan följer anvisningar för trafikmängder för dimensionering av utformning respektive miljöanalyser. Avsnitten inleds med en övergripande beskrivning av respektive anvisning var på exempel ges för hur anvisningen bör tillämpas i tre principiella fall. Dessa fall ger en inriktning för hur analysen bör genomföras men avvägningar kan behöva göras kring hanteringen. Till exempel kan även mindre exploateringar behöva utredas enligt Nivå 2 eller Nivå 3 om de ligger i komplexa miljöer eller om ytterligare exploateringar planeras i projektets närhet. Vid tveksamheter kring hanteringen bör arbetsgången stämmas av med analysenheten.

**Nivå 1** Mindre exploateringar med lokala effekter.

*Enklare analyser som generellt kan utföras av handläggare eller av konsult på Trafikkontoret. I vissa fall kan avstämningar behöva göras med analysenheten.*

**Nivå 2** Medelstora exploateringar med viss påverkan på omkringliggande vägnät.

*Analyser som generellt kan utföras av konsult med stöd av analysenheten.*

**Nivå 3** Omfattande exploateringar där påverkan kan förväntas på såväl det lokala (interna) vägnätet som på omkringliggande/övergripande vägnät.

*Komplexa analyser där en mer omfattande insats krävs för att ta fram trafikmängder. Dessa analyser bör utföras i projektform där analysenheten är representerad i projektorganisationen.*

## Trafikmängder för dimensionering av utformning

Utformning av en anläggning skall av flera skäl hålla över lång tid. Eftersom det långsiktiga målet är att uppnå en färdmedelsfördelning i linje med Trafikstrategins effektmål bör anläggningen utformas efter Trafikstrategins trafikmängder för olika trafikslag. Genom att ge de hållbara trafikslagen större plats i gaturummet kan utformningen också bidra till att dessa trafikslag får ett högre resande, vilket i sin tur bidrar till att nå Trafikstrategins mål.

**Motorfordon**

Alstring från den aktuella exploateringen, och eventuella övriga kända exploateringar som kan förväntas påverka, skall läggas till trafikmängderna. Även större infrastrukturprojekt som kan påverka trafikflödet skall beaktas.

Om anläggningen ligger i närheten av Trafikverkets vägar och trafikmängder för dessa behöver ingå i analysen skall Trafikverkets uppmätta trafikflöden användas för Trafikverkets väg tillsammans med Trafikverkets aktuella uppräkningstal[[1]](#footnote-1).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nivå 1: Mindre exploatering | Nivå 2: Medelstor exploatering | Nivå 3: Omfattande exploatering  |
| **Alstring**  | Alstringstal för situation då Trafikstrategins effektmål är uppnådda (t.ex. Resekalkyl för 2035) används för exploatering samt för närliggande exploateringar som kan anses påverka *utredningsområdet* | Alstringstal för situation då Trafikstrategins effektmål är uppnådda (t.ex. Resekalkyl för 2035) används för exploatering | Separat prognos tas fram |
| **Trafikmängder för vägnätet** | Befintliga mängder (mätningar eller uppskattningar eller modellvärden) | Hållbarhetsscenariot. Kontroll görs om ev. ytterligare tillkommande exploateringar bör läggas till.Se | Separat prognos tas fram |
| **Fördelning på vägnätet** | Antaganden och/eller Trafikkontorets Visum-modell. | Antaganden och/eller Trafikkontorets Visum-modell. | Separat prognos tas fram |
| **Vidare vägledning** |  | Jämförelse görs mellan nulägesscenario och hållbarhetsscenario. Procentuell förändring mellan de båda scenarierna tillämpas på befintliga trafikmätningar innan alstring från exploatering läggs till. | Jämförelse mellan olika scenario skall genomföras för att validera modellen.  |
| **Övrigt** | Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål skall kunna beskrivas tydligt. | Handläggare bör initiera en tidig kontakt med Trafikverket för att i ett tidigt skede identifiera knäckfrågor avseende påverkan på Trafikverkets leder. Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål skall kunna beskrivas tydligt. | Handläggare bör initiera en tidig kontakt med Trafikverket för att i ett tidigt skede identifiera knäckfrågor avseende påverkan på Trafikverkets leder. Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål skall kunna beskrivas tydligt. |

Tabell 1 Exempel på tillämpningar av anvisningar för analyser som underlag till **dimensionering av biltrafiknätet**

**Cykel**

Nedan ges motsvarande tabell för dimensionering av cykelnätet. Arbetsgången är till stor del lik den för biltrafik men för cykel saknas ofta befintliga mätningar och prognoser vilket gör att antaganden kring befintliga och framtida trafikmängder i större utsträckning behöver göras i varje enskilt fall. Dimensionerande trafikmängd för utformning av cykelvägnät ska utgå från bedömda framtida dimensionerande flöden under maxtimme.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nivå 1: Mindre exploatering | Nivå 2: Medelstor exploatering | Nivå 3: Omfattande exploatering  |
| **Alstring**  | Alstringstal för situation då Trafikstrategins effektmål är uppnådda (t.ex. Resekalkyl för 2035) används för exploatering samt för närliggande exploateringar som kan anses påverka *utredningsområdet* | Alstringstal för situation då Trafikstrategins effektmål är uppnådda (t.ex. Resekalkyl för 2035) används för exploatering | Separat prognos tas fram |
| **Trafikmängder för vägnätet** | Befintliga mängder (mätningar eller uppskattningar eller modellvärden) | Befintliga mängder (mätningar eller uppskattningar eller modellvärden) | Separat prognos tas fram |
| **Fördelning på vägnätet** | Antaganden och/eller Trafikkontorets Visum-modell. | Antaganden och/eller Trafikkontorets Visum-modell. | Separat prognos tas fram |
| **Övrigt** | Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål skall kunna beskrivas tydligt. | Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål skall kunna beskrivas tydligt. | Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål skall kunna beskrivas tydligt. |

Tabell 2 Exempel på tillämpningar av anvisningar för analyser som underlag till **dimensionering av cykeltrafiknätet**

**Vidare vägledning -Trafikmängder för dimensionering av utformning**

*Exploateringar och utbyggnader*

En bedömning av vilka exploateringar som skall medräknas görs för varje enskilt fall. Som underlag för bedömningen kan Stadsbyggnadskontorets publika sökfunktion för Plan- och byggprojekt[[2]](#footnote-2) användas. Ytterligare information kring pågående planarbeten kan tas fram av handläggare på Trafikkontoret genom t.ex. sökning i GoKart. Även större infrastrukturprojekt som kan påverka trafikflödet skall beaktas. Avstämning av såväl exploateringar som infrastruktur kan även göras med planhandläggare på Trafikkontoret respektive Stadsbyggnadskontoret.

*Trafikmängder*

Antagna/prognosticerade trafikmängder kan behöva verifieras mot uppmätta mängder. Finns inga mängder tillgängliga kan kompletterande räkningar behöva göras.

*Tung trafik*

För uppskattning av tung trafik kan dagens andelar gälla om det ej finns skäl att anta att andelarna avsevärt kommer att förändras i framtiden (till exempel på grund av planerade utbyggnader av verksamhetsområden eller liknande). Ett resonemang kan även behöva föras kring utvecklingen av den tunga trafiken beroende av gatutyp. Om kunskap kring tung trafik saknas för nuläget kan mätningar på liknande gator användas som grund för antaganden.

*Kollektivtrafik*

Hänsyn skall tas till förändrad kollektivtrafikering som kan antas påverka det aktuella utredningsområdet. Ett resonemang kring rimligheten i att aktuella åtgärder verkligen genomförs behöver dock föras i varje enskilt fall.

*Maxtimmestrafik*

För uppskattning av maxtimmestrafik ska dagens andelar gälla om det ej finns skäl att anta att andelarna avsevärt kommer att förändras i framtiden (till exempel på grund av planerade utbyggnader av verksamhetsområden med avvikande dygnsfördelning av trafiken jämfört med dagens situation). Om kunskap kring maxtimmestrafik saknas för nuläget kan mätningar på liknande gator användas som grund för antaganden.

## Trafikmängder för miljöanalyser

Den bebyggelse som planeras idag kan vara uppförd inom några år (beroende på hur lång tid planprocessen tar). Med en så kort tidshorisont kan vi inte räkna med att vi ser någon tydlig effekt av de insatser som görs för att uppnå Trafikstrategins resandemål till den tidpunkt då inflyttning kan bli aktuell. För att vara på säkra sidan skall därför dagens trafikmängder användas som grund. Med dagens trafikmängder menas trafikmängder enligt stadens senaste mätningar. Till dessa flöden skall alstring från den aktuella exploateringen läggas till samt alstring från andra kända exploateringar som kan påverka trafikflödet i det aktuella området. Även större infrastrukturprojekt som kan påverka trafikflödet skall beaktas.

Om exploateringen eller anläggningen ligger i närheten av Trafikverkets vägar och trafikmängder för dessa behöver ingå i analysen skall Trafikverkets uppmätta trafikflöden användas för Trafikverkets väg tillsammans med Trafikverkets aktuella uppräkningstal[[3]](#footnote-3).

Miljöanalyser är enbart aktuella för motorfordon.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nivå 1: Mindre exploatering | Nivå 2: Medelstor exploatering | Nivå 3: Omfattande exploatering  |
| **Alstring**  | Alstringstal för situation motsvarande ”Nuläge” (t.ex. Resekalkyls nuläge) används för exploatering samt för närliggande exploateringar som kan anses påverka *utredningsområdet* | Alstringstal för situation motsvarande ”Nuläge” (t.ex. Resekalkyls nuläge) används för exploatering  | *Utgångspunkt för alstring är situation motsvarande ”Nuläge” (t.ex. Resekalkyls nuläge)*  |
| **Trafikmängder för vägnätet** | Befintliga mängder (mätningar eller uppskattningar eller modellvärden) | Trafikverkets basprognos sc. ”Hög”. Kontroll görs om ev. ytterligare kända tillkommande exploateringar bör läggas till. | Separat prognos tas fram. Utgångspunkt är Trafikverkets basprognos sc. ”Hög”  |
| **Fördelning på vägnätet** | Antaganden och/eller Trafikkontorets Visum-modell. | Antaganden och/eller Trafikkontorets Visum-modell. | Separat prognos tas fram |
| **Vidare vägledning** |  | Jämförelse görs av flöden mellan nulägesscenario och Trafikverkets basprognos sc ”Hög”. Procentuell förändring mellan de båda scenarierna tillämpas på befintliga trafikmätningar innan alstring från exploatering läggs till. | Jämförelse mellan olika scenario skall genomföras för att validera modellen. |
| **Övrigt** |  | Handläggare bör initiera en tidig kontakt med Trafikverket för att i ett tidigt skede identifiera knäckfrågor avseende påverkan på bl.a. buller och luft längs Trafikverkets vägar. | Handläggare bör initiera en tidig kontakt med Trafikverket för att i ett tidigt skede identifiera knäckfrågor avseende påverkan på bl.a. buller och luft längs Trafikverkets vägar. |

Tabell 3 Exempel på tillämpningar av anvisningar för analyser som underlag till **miljöanalyser**

**Vidare vägledning -Trafikmängder för miljöanalyser**

*Exploateringar och utbyggnader*

En bedömning av vilka exploateringar som skall medräknas görs för varje enskilt fall. Som underlag för bedömningen kan Stadsbyggnadskontorets sökfunktion för Plan och byggprojekt[[4]](#footnote-4) användas. Även större infrastrukturprojekt som kan påverka trafikflödet skall beaktas. Avstämning av såväl exploateringar som infrastruktur kan även göras med planhandläggare på Trafikkontoret respektive Stadsbyggnadskontoret.

*Tung trafik*

För uppskattning av tung trafik ska dagens andelar gälla om det ej finns skäl att anta att andelarna avsevärt kommer att förändras i framtiden (till exempel på grund av planerade utbyggnader av verksamhetsområden eller liknande). Ett resonemang kan även behöva föras kring utvecklingen av den tunga trafiken beroende av gatutyp. Om kunskap kring tung trafik saknas för nuläget kan mätningar på liknande gator användas som grund för antaganden.

### *Kollektivtrafik*

Hänsyn skall tas till förändrad kollektivtrafikering som kan antas påverka det aktuella utredningsområdet. Ett resonemang kring rimligheten i att aktuella åtgärder verkligen genomförs behöver dock föras i varje enskilt fall.

### *Trafikens dygnsfördelning*

För uppskattning av dygnsfördelning av trafiken ska dagens andelar gälla om det ej finns skäl att anta att andelarna avsevärt kommer att förändras i framtiden (till exempel på grund av planerade utbyggnader av verksamhetsområden med avvikande dygnsfördelning av trafiken jämfört med dagens situation). Om kunskap kring dygnsfördelning saknas för nuläget kan mätningar på liknande gator användas som grund för antaganden. Observera att hänsyn även behöver tas till kollektivtrafikering, vilket på många gator kan ske under större delen av dygnet. Variationerna är dock stora och avvägningar behöver därför göras för varje enskild gata.

**Relaterade dokument**

-

**Ändringshistorik**

Fastställda gällande versioner har alltid ett versionsnummer som är ett heltal, exempel 1.0.

1. Trafikuppräkningstal – Väganalyser EVA och manuella beräkningar 202X-XX-XX (<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>) [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77> [↑](#footnote-ref-2)
3. Trafikuppräkningstal – Väganalyser EVA och manuella beräkningar 202X-XX-XX (<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>) [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77> [↑](#footnote-ref-4)