



Dokumentnamn: Anvisning för trafikmängder i planeringsarbetet

Beslutad av:
AC Strategi och taktik**Gäller för:**
Göteborg Stad**Diarienummer:**
SBF-2023-00777**Datum och paragraf för
beslutet:**
2023-03-09**Dokumentsort:**
Anvisning**Giltighetstid:**
Tillsvidare**Senast reviderad:**
2023-03-07**Dokumentansvarig:**
EC Analysenheten**Bilagor:**

Anvisning för trafikmängder i planeringsarbetet

Syftet med denna anvisning

För såväl utformning som miljöanalyser i planeringsarbetet behövs underlag i form av trafikmängder. För utformning är de dimensionerande trafikmängderna ett medel för att uppnå stadens mål om ökat hållbart resande. Underlag i form av för höga trafikmängder riskerar därmed att motverka dessa mål. För underlag till miljöanalyser finns däremot andra aspekter som staden behöver ta hänsyn till. För låga trafikmängder riskerar i detta fall att bidra till ökade hälsorisker för invånare, verksamma och besökare och kan även leda till att staden i efterhand blir skyldiga att vidta åtgärder som minskar hälsopåverkan. Utifrån dessa två aspekter gör denna anvisning en skillnad i hanteringen av trafikmängder beroende på om de ska användas för dimensionering av gatusystemet eller som underlag för miljöanalyser. För utformning omfattar anvisningen både trafikmängder för motorfordon och trafikmängder för cykeltrafik. För miljöanalyser omfattar anvisningen enbart trafikmängder för motorfordon

Anvisningarna tar inte upp gångtrafik.

Arbetsgången skiljer sig åt mellan olika analyser beroende på det aktuella projektets komplexitet. Vid tveksamheter kring hur analysen bör genomföras kan avstämning göras med stadsbyggnadsförvaltningens analysenhet.

Vem omfattas av anvisningen

Denna anvisning gäller tills vidare för stadsbyggnadsförvaltningen. Anvisningarna riktar sig till handläggare och konsulter inom Göteborgs Stad som tar fram trafikmängder för dimensionering av utformning samt till miljöanalyser. Avsnittet som hanterar trafikmängder för miljöanalyser riktar sig även till utförare av miljöanalyser (t.ex. bullerutredningar).

Koppling till andra styrande dokument

- Göteborgs Stads trafikstrategi

Bakgrund

Trafikmängder som ligger till grund för utformning av gatusystemet skall medverka till att vi når de mål som satts upp i trafikstrategin för ökat hållbart resande. För höga prognosticerade trafikmängder kan leda till överdimensionering av trafikinätet vilket i sin tur riskerar att ge ökad biltrafik (s.k. inducerad trafik)

Å andra sidan har biltrafiken en stor negativ inverkan på människors hälsa och välbefinnande utifrån bland annat buller och luftföroreningar. 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.

För dessa olika ändamål (dimensionering av utformning samt miljö) behöver trafikmängderna beskrivas på skilda sätt.

Anvisningen baseras på de tidigare gällande riktlinjerna ”Riktlinje för trafikmängder i planeringsarbete inom trafikkontoret” samt ”Riktlinjer Resalstring för exploateringar” vilka togs fram av dåvarande trafikkontorets analysenhet i samarbete med miljöenheten.

Utförande

Nedan följer anvisningar för trafikmängder för dimensionering av utformning respektive miljöanalyser. Avsnitten inleds med en övergripande beskrivning av respektive anvisning varpå 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 i det enskilda fallet. 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 stadsbyggnadsförvaltningens analysenhet.

Nivå 1 Mindre exploateringar med lokala effekter.

Enklare analyser som generellt kan utföras direkt av handläggare eller av konsult. I vissa fall kan avstämningar behöva göras med kompetens på Stadsbyggnadsförvaltningens analysenhet.

Nivå 2 Medelstora exploateringar med viss påverkan på omkringliggande vägnät.

Analyser som generellt kan utföras av konsult med stöd av kompetens på Stadsbyggnadsförvaltningens analysenhet.

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 stadsbyggnadsförvaltningens analysenhet är representerad i projektorganisationen.

Trafikmängder för dimensionering av utformning

Utformning av en anläggning ska 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 större resande. Detta bidrar i sin tur till att nå trafikstrategins effektmål, vilket innebär att minst 35% av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035 samt att minst 55% av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035. Ett trafikprognossscenario som beskriver ett framtida läge då trafikstrategins effektmål är uppnådda togs 2019 fram av Trafikverket tillsammans med Göteborgs Stad. Detta scenario benämns i denna anvisning *hållbarhetsscenario*¹. För översiktliga trafikstringsberäkningar av 2035 kan verktyget *Resekalkyl*² nyttjas.

Nedan följer de principiella tillvägagångssätten vid hantering av trafikmängder för dimensionering av utformning avseende motorfordon respektive cykel.

Motorfordon

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

Om anläggningen ligger i närheten av Trafikverkets vägar och trafikmängder för dessa behöver ingå i analysen ska Trafikverkets uppmätta trafikflöden användas för Trafikverkets vägar tillsammans med Trafikverkets aktuella uppräkningsstal³, alternativt används Trafikverkets basprognos för Trafikverkets vägar.

¹ Alternativa trafikprognossscenarier för Storgöteborg, TRV 2020/53430

² <https://resekalkyl.tkgbg.se/statistik/resekalkyl>

³ Trafikuppräkningsstal – Väganalys 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/>)

	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
Utgångspunkt för trafikmängder i vägnätet	Befintliga mängder (mätningar eller uppskattningar eller modellberäknade värden)	Hållbarhetsscenariot. Kontroll görs om ev. ytterligare tillkommande exploateringar bör läggas till.	Separat prognos tas fram
Fördelning på vägnätet	Antaganden och/eller stadsbyggnadsförvaltningens Visum-modell.	Antaganden och/eller stadsbyggnadsförvaltningens Visum-modell.	Separat prognos tas fram
Vidare vägledning		Jämförelse görs mellan nuläggesscenario och hållbarhetsscenario. Absolut förändring mellan de båda scenarierna tillämpas på befintliga trafikmätningar innan alstring från exploatering läggs till (i vissa fall där det kan motiveras kan procentuell förändring vara mer relevant att använda).	Jämförelse mellan olika scenarion ska genomföras för att validera modellen.
Övrigt	Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål ska 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 ska 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 ska kunna beskrivas tydligt.

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

Cykel

Alstring av cykeltrafik och hur den hanteras för dimensionering av cykelvägnät beskrivs i tabell 2 nedan. 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 <i>utredningsområdet</i>	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 modellberäknade värden)	Befintliga mängder (mätningar eller uppskattningar eller modellberäknade värden)	Separat prognos tas fram
Fördelning på vägnätet	Antaganden och/eller stadsbyggnadsförvaltningens Visum-modell.	Antaganden och/eller stadsbyggnadsförvaltningens Visum-modell.	Separat prognos tas fram
Övrigt	Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål ska kunna beskrivas tydligt.	Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål ska kunna beskrivas tydligt.	Åtgärder som leder i riktning mot trafikstrategins effektmål ska 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 ska medräknas görs för varje enskilt fall. Som underlag för bedömningen kan Göteborgs Stads publika sökfunktion för Plan- och byggprojekt⁴ användas. Ytterligare information kring pågående planarbeten kan tas fram av handläggare i staden genom till exempel sökning i stadens webbkarta GoKart. Även större infrastrukturprojekt som kan påverka trafikflödet ska beaktas. Avstämning av såväl exploateringar som infrastruktur kan även göras med planhandläggare.

⁴ <https://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77>

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 ska 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 ska därför dagens trafikmängder användas som grund. Med dagens trafikmängder menas trafikmängder enligt stadens senaste mätningar. Till dessa flöden ska 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 ska beaktas.

Om exploateringen eller anläggningen ligger i närheten av Trafikverkets vägar och trafikmängder för dessa behöver ingå i analysen ska Trafikverkets uppmätta trafikflöden användas för Trafikverkets vägar tillsammans med Trafikverkets aktuella uppräkningsstal, alternativt används Trafikverkets basprognos för Trafikverkets vägar⁵.

Miljöanalyser är enbart aktuella för motorfordon.

⁵ Trafikuppräkningsstal – Vëganalyser 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/>)

	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 <i>utredningsområdet</i>	Alstringstal för situation motsvarande "Nuläge" (t.ex. Resekalkyls nuläge) används för exploatering	<i>Utgångspunkt för alstring är situation motsvarande "Nuläge" (t.ex. Resekalkyls nuläge)</i>
Trafikmängder för vägnätet	Befintliga mängder (mätningar eller uppskattningar eller modellberäknade värden)	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 stadsbyggnadsförvaltningens Visum-modell.	Antaganden och/eller stadsbyggnadsförvaltningens Visum-modell.	Separat prognos tas fram
Vidare vägledning	Trafikflöden på Trafikverkets vägar som påverkar planen ska räknas upp enligt Trafikverkets aktuella uppräkningsstal	Jämförelse görs av flöden mellan nulägesscenario och Trafikverkets basprognos sc "Hög". Absolut förändring mellan de båda scenarierna tillämpas på befintliga trafikmätningar innan alstring från exploatering läggs till (i vissa fall där det är kan motiveras kan procentuell förändring vara mer relevant att använda).	Jämförelse mellan olika scenario ska genomföras för att validera modellen.
Övrigt	För huvudgator med genomfartstrafik i omgivningen kan Trafikverkets uppräkningsstal i vissa fall tillämpas.	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. För huvudgator med genomfartstrafik i omgivningen kan Trafikverkets uppräkningsstal i vissa fall tillämpas.	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

Lagkrav och nationella riktlinjer (?)

Nedan ges ett utdrag ur avsnittet ”Bullerutredningar” från Boverkets kunskapsbank⁶.

Dessa förutsättningar är vägledande även för föreliggande anvisningar avseende trafikmängder för miljöanalyser.

Bullerutredningen ska alltid utgå från befintliga bullerförhållanden men hänsyn ska också tas till **framtida planerade eller schablonberäknade förändringar i ljudmiljön**. Det är inte alltid nödvändigt att beskriva den framtida situationen med detaljerade utbredningskartor. Huvudsaken är att planens utformning och eventuella åtgärder **dimensioneras för den mest bullrande situationen**. (Jfr.prop.2013/14:128 sid 44)

Boverket bedömer att det är rimligt att utgå från en situation **upp till femton år framåt i tiden**. Det är viktigt att prognosen motsvarar **minst den genomförandetid som bestäms för detaljplanen**.

I de fall där **förändringar planeras som påverkar bullersituationen, och nya förutsättningar är kända**, måste detta tas med i bedömningen. Det kan handla om trafikförändringar eller en planerad utbyggnad av exempelvis bullrande anläggningar och verksamheter utifrån vad som är känt i samband med planläggningen. (Jfr.prop.2013/14:128 sid 44).

Exploateringar och utbyggnader

En bedömning av vilka exploateringar som ska medräknas görs för varje enskilt fall. Som underlag för bedömningen kan stadsbyggnadsförvaltningens sökfunktion för Plan och byggprojekt⁷ användas. Även större infrastrukturprojekt som kan påverka trafikflödet ska beaktas. Avstämning av såväl exploateringar som infrastruktur kan även göras med planhandläggare.

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 ska 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

⁶ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/bullerutredningar>

⁷ <https://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77>

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.

Hastighet

Skyltad hastighet skall användas. I det fall hastigheten avser ny väginfrastruktur, alternativt infrastruktur där utformningen förändras avsevärt i framtiden, skall sannolik framtida skyltad hastighet användas.

Avsteg från anvisningarna

I vissa fall kan det finnas anledning att hantera trafikmängder som ska användas som underlag för miljöbedömningar på annat sätt än enligt anvisningarna. Framför allt gäller detta följande fall:

- Planen eller planeringsområdet ska vara av Nivå 2–3 enligt beskrivning ovan.

och
- Områden i tät innerstadsmiljö eller av liknande karaktär. Med detta avses att gatunätet är utformat utifrån det hållbara resandets anspråk och att trafikmängder enligt Trafikverkets basprognos kapacitetsmässigt ej bedöms kunna hanteras av nätet. Trafikens fördelning över dygnet ska ej förväntas ändras i framtiden.

och
- Stadens intentioner i övrigt kring planeringsarbetet syftar till att uppnå trafikstrategins effektmål. Dessa intentioner behöver kunna beläggas med konkreta åtgärder utöver det vanliga i form av till exempel:
 - Begränsad mängd bilparkering
 - Mycket god kollektivtrafik
 - Främjande av cykeltrafik
 - Övriga åtgärder som främjar hållbar mobilitetosv.

Utöver ovanstående är det viktigt att beakta hur genomfartstrafik hanteras inom området. Trafikverkets leder bör vanligtvis hanteras enligt Trafikverkets basprognos eller aktuella uppräkningsstal då Stadens möjligheter att påverka trafikutvecklingen på dessa leder är begränsade.

Bedömning av möjliga avsteg görs gemensamt av analysenheten och den handläggande enheten). Underlag tas fram av analysenheten som även gör en slutlig avvägning och bedömning. Avvikelsen gäller under de förutsättningar som beskrivs i underlaget. Detta innebär att om den aktuella planens inriktning ändras ska avsteget omprövas. En bedömning av avstegets rimlighet kan även behöva göras utifrån tillgängliga resurser. Avsteget i sig behöver därför kunna leda till att planeringen för det aktuella området kan påverkas.

Dokumentation av avsteg

Avsteg från anvisningar ska dokumenteras. Det ska tydligt framgå vilka avvägningar/bedömningar och-/eller analyser som ligger bakom avstegen. Beslut om avsteg tas av analysenheten. Dokumentation sparas av handläggande enhet och analysenheten.