



Trafikutredning Västra Skogslyckan

2021-12-15

Uppdragsansvarig
Sara Nero
sara.nero@afry.com
Handläggare
Bára Guðmundsdóttir
Elisabeth Glaas
Granskare
Styrbjörn Bergdahl

Datum
2021-12-15
Kund
Uddevalla kommun
Joel Thölix
Projekt-ID
209263

Trafikutredning Västra Skogslyckan

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte.....	1
1.2	Omfattning	1
3	Nulägesbeskrivning.....	3
3.1	Gatustruktur och målpunkter	3
3.2	Gång- och cykeltrafik	4
3.3	Kollektivtrafik	6
3.4	Trafikdata	6
3.5	Korsningspunkternas utformning och förutsättningar	7
3.5.1	Korsningen Västanvindsvägen/Kurverödsleden	7
3.5.2	Korsningen Västanvindsvägen/Nordanvindsvägen	8
3.5.3	Korsningen Västanvindsvägen/Sunnanvindsvägen	9
3.5.4	Korsningen Västanvindsvägen/Boxhultsvägen.....	9
3.5.5	Korsningarna Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen och Sunnanvindsvägen/Cyklonvägen	10
3.5.6	Korsningen Kurverödsleden/väg 44 (norra påfarten).....	11
4	Kapacitetsanalys	12
4.1	Kapacitetsresultat för nuläge	13
4.2	Trafikalstring.....	14
4.2.1	Kapacitetsresultat efter exploatering	15
4.3	Prognosår 2040	16
4.3.1	Kapacitetsresultat för prognosår 2040	17
5	Slutsats och rekommendationer	18
6	Referenser	19

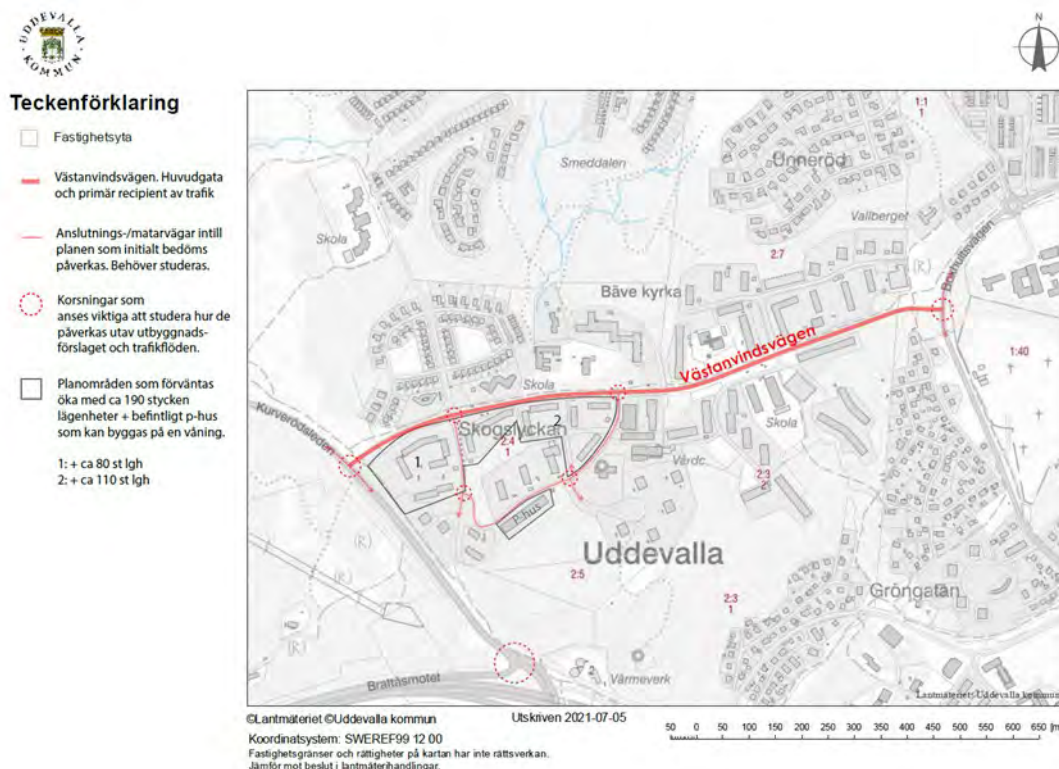
Bilagor

Bilaga 1. Sammanställning av projekt - Trafikalstringsverktyg (1)

Bilaga 2. Sammanställning av projekt – Trafikalstringsverktyg (2)

1 Inledning

Uddevalla kommun arbetar med att ta fram två detaljplaner (DP för Fisketången 1 och DP för Smögen m.fl) i Västra Skogslyckan. Detaljplanernas innehåll syftar till att höja de befintliga byggrätterna från tre till fem våningar, vilket beräknas medföra ett tillskott på cirka 190 (110+80) lägenheter i området. Kommunens bedömning är att vägarna är relativt högt belastade i området, men kommunen behöver en bättre bild av hur trafiktillskottet till följd av detaljplanerna kommer att påverka befintligt vägnät och om det medför några nödvändiga infrastrukturåtgärder.



Figur 1. Översiktsskarta över Västra Skogslyckan där detaljplanerna är markerade med område 1 (+80 lägenheter) och område 2 (+110 lägenheter).

1.1 Syfte

Syftet med trafikutredningen är att kartlägga dagens trafiksituation i området, analysera påverkan på vägnätet efter byggnation samt att identifiera eventuella åtgärdsförslag som krävs för att bibehålla en god framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

1.2 Omfattning

Uppdraget omfattar att genomföra en trafikanalys där trafiktillskottet beräknas och prognostiseras samt bedöms om och hur befintlig trafikinfrastruktur påverkas av utvecklingsförslaget. Resultatet sammanfattas i en slutlig bedömning om bebyggelseutvecklingen är lämplig ur ett trafikperspektiv. Vidare redovisas eventuella

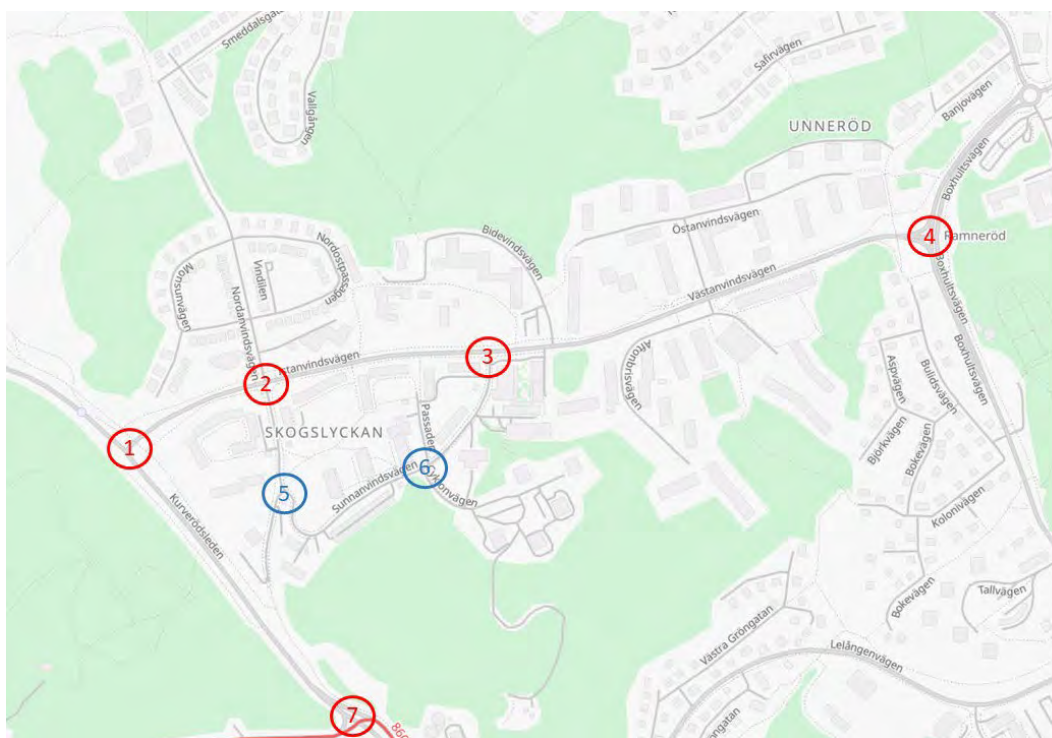
nödvändiga trafikåtgärder om trafikanalysen visar på problemområden till följd av bebyggelseutvecklingen.

Trafikanalys

En kapacitetsanalys genomförs för att analysera hur trafiksituationen påverkas till följd av utbyggnaden med 190 lägenheter. 7 korsningar är utpekade som viktiga att studera hur de påverkas av utbyggnadsförslaget och trafikflöden och visas i Figur 2 samt listas nedan:

1. Västänvindsvägen/Kurverödsleden
2. Västänvindsvägen/Nordanvindsvägen
3. Västänvindsvägen/Sunnanvindsvägen
4. Västänvindsvägen/Boxhultsvägen
5. Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen
6. Sunnanvindsvägen/Cyklonvägen
7. Kurverödsleden/väg 44, norra påfarten

I korsningarna 1, 2, 3, 4 och 7 genomförs trafikräkningar i maxtimmen. Med trafikräkningarna som grund genomförs sedan kapacitetsberäkningar i programvaran Capcal. Beräkning av kapacitet genomförs för dagens trafikmängder med alstrad trafik från planerade lägenheter samt för prognosår 2040.

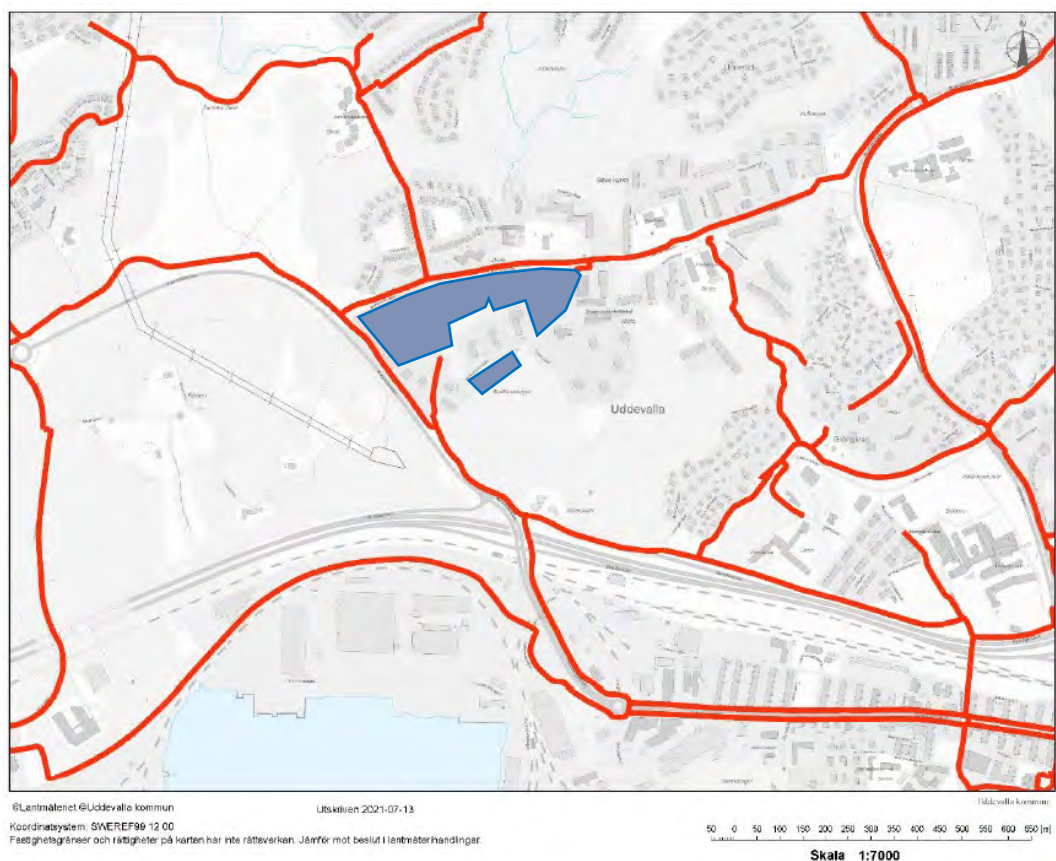


Figur 2. Översiktskarta med studerade korsningspunkter, varav de röda trafikräknas och analyseras.



Längs med norra sidan av Västänvindsvägen finns en kombinerad gång- och cykelbana och längs med södra sidan en gångbana. Passager över Västänvindsvägen är anlagda i anslutning till korsningar eller busshållplatser och varierar mellan plankorsningar och planskilda korsningar i form av gång- och cykeltunnlar. I korsningen med Nordanvindsvägen finns cykelpassager samt övergångsställen och i korsningen med Sunnanvindsvägen finns ett signalreglerat övergångsställe.

Gång- och cykelvägnätet i närområdet redovisas i Figur 5 nedan.



Figur 5. Gång- och cykelvägnät i närområdet, med planområdenas (DP för Fisketången 1 och DP för Smögen 1 m.fl.) ungefärliga utbredning i blått.

Vid korsningspunkten Kurverödsleden/Västanvindsvägen finns en gångpassage, se Figur 6. Vid platsbesöket noterades att bilister stannar för fotgängare, alltså används passagen som övergångsställe, men reglering för övergångsställe (vägmärke B.3) saknas. Tidigare har en reglering för övergångsställe funnits på platsen. Vid korsningen längs Kurverödsleden finns en grusväg som används som parkering, infarten till denna ligger strax norr om passagen. Grusvägen är en del av den gamla vägen som tidigare fanns på platsen och nyttjas som parkering även om den inte är hänvisad som det. Beteendet är ett resultat av att parkering längs grusvägen är kostnadsfri medan anvisad parkering i bostadsområdena är avgiftsbelagd.



Figur 6. Passagen (blå) över samt grusvägen (röd) längs Kurverödsleden, ortofoto från Lantmäteriet.

3.3 Kollektivtrafik

Längs med Västanvindsvägen finns det fem hållplatser; Sanders Dalar, Nordanvindsvägen, Skogslyckans centrum, Bäve kyrka samt Unneröd. På Nordanvindsvägen norr om Västanvindsvägen finns även hållplatsen Tyfonvägen. En eller flera av hållplatserna trafikeras av linjerna 2, 3, 4, 5, 12, 19, 679, 850 och 870.

3.4 Trafikdata

Enligt kommunen var trafiken på Västanvindsvägen 7 500 ÅDT² år 2019 varav 5 % tungtrafik.

AFRY har under eftermiddagens maxtimme genomfört trafikräkning för följande korsningar:

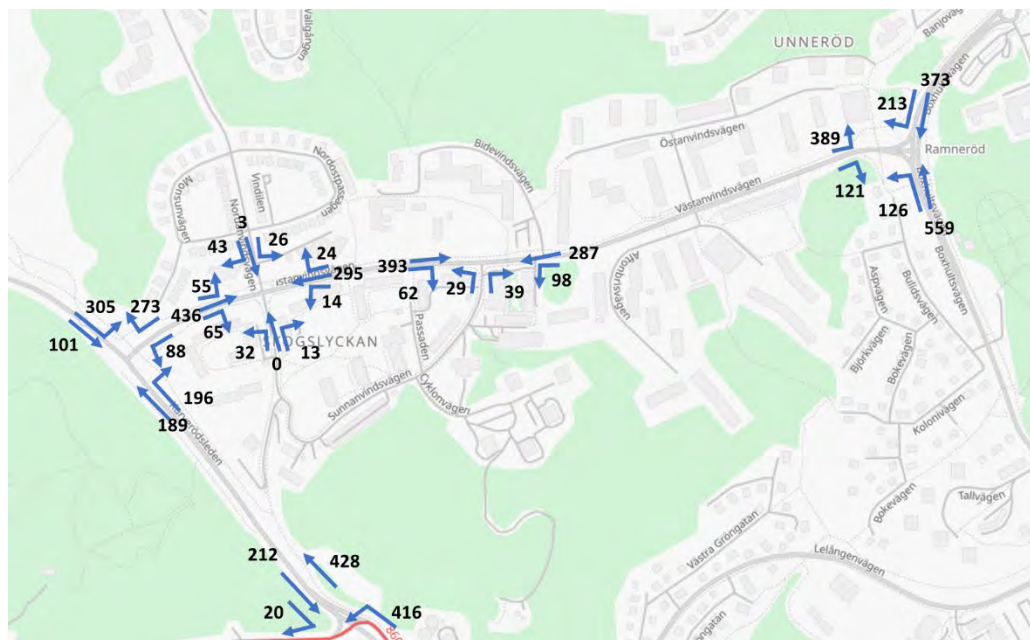
- | | |
|---|------------------|
| • Västanvindsvägen/Boxhultsvägen (signalkorsning) | 17 november 2021 |
| • Kurverödsleden/väg 44, norra påfarten | 17 november 2021 |
| • Västanvindsvägen/Nordanvindsvägen | 18 november 2021 |
| • Västanvindsvägen/Kurverödsleden | 23 november 2021 |
| • Västanvindsvägen/Sunnanvindsvägen | 24 november 2021 |

Enligt uppgifter från kommunen antas maxtimmen vara på eftermiddagen mellan klockan 16:00 och 17:00.

Under trafikräkningen noterades trafikmängder samt svängfördelning i korsningspunkterna, se Figur 7. Eftersom trafiken räknades på olika dagar varierar trafikflödet lite mellan

² Årsdygnstrafik

korsningarna. Andelen tung trafik räknades på Kurverödsleden samt på Boxhultsvägen och andelen var mellan 1–3 % tungtrafik. Andelen tung trafik antas representera hela området under maxtimmen.



Figur 7. Trafikmängder och svängfördelning i vägnätet som kan påverkas av exploateringen i Västra Skogslyckan under eftermiddagens maxtimme vid trafikräkning.

Trafikräkningen indikerar att en del av trafiken använder Västanvindsvägen som genomfartsväg mellan Kurverödsleden och Boxhultsvägen.

3.5 Korsningspunkternas utformning och förutsättningar

Nedan beskrivs hur tidigare nämnda korsningar (som visas i Figur 2) är utformade och fungerar, vilket utgör indata till genomförda analyser av kapaciteten i korsningspunkten. I hela vägnätet är hastighetsgränsen 50 km/h.

3.5.1 Korsningen Västanvindsvägen/Kurverödsleden

Korsningen Västanvindsvägen/Kurverödsleden är utformat som korsningstyp C. Kurverödsleden i södergående riktning har separat vänstersvängfält (cirka 45 meter) i korsningen. Västanvindsvägen har separat höger- och vänsterkörfält (cirka 30 meter). Kurverödsleden i norrgående riktning har ett körfält. I Figur 8 visas översiktskarta över korsningspunkten samt trafikvolymen under eftermiddagens maxtimme utifrån genomförd trafikräkning.



Figur 8. Översiktskarta över korsningspunkten Västervindsvägen/Kurverödsleden med körfält i de olika tillfarterna markerade med orange pilar. Trafikvolymen under eftermiddagens maxtimme presenteras vid varje körfält.

På plats noterades att vänsterkörfältet på Kurverödsleden, mot Västervindsvägen, fylldes upp vid höga flöden av vänstersvängande trafik. När det hände stoppade kön i vänstersvängkörfältet övrig trafik som skulle fortsätta rakt fram på Kurverödsleden.

3.5.2 Korsningen Västervindsvägen/Nordanvindsvägen

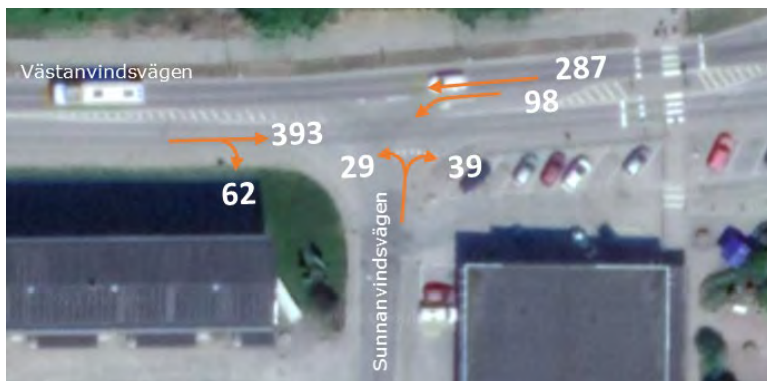
Korsningen Västervindsvägen/Nordanvindsvägen är utformad som korsningstyp A, med ett körfält i samtliga tillfarter, se Figur 9.



Figur 9. Översiktskarta över korsningspunkten Västervindsvägen/Nordanvindsvägen med körfält i de olika tillfarterna markerade med orange pilar. Trafikvolymen under eftermiddagens maxtimme presenteras vid varje körfält.

3.5.3 Korsningen Västanvindsvägen/Sunnanvindsvägen

Korsningen Västanvindsvägen/Sunnanvindsvägen är utformad som korsningstyp C, med separat vänstersvängfält från Västanvindsvägen söderut till Sunnanvindsvägen, se korsningen i Figur 10. Vid platsbesöket noterades att fordon på Sunnanvindsvägen i norrgående riktning ibland blockerade infarten till parkeringen för Coop och övriga verksamheter. Blockeringen av infarten ledde till att det bildades kö i övriga tillfarter i korsningen.



Figur 10. Översiktskarta över korsningspunkten Västanvindsvägen/Sunnanvindsvägen med körfält i de olika tillfarterna markerade med orange pilar. Trafikvolymen under eftermiddagens maxtimme presenteras vid varje körfält.

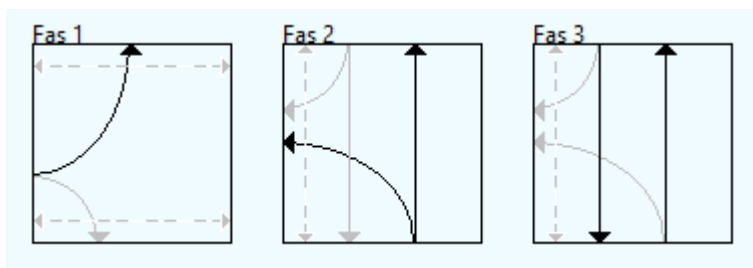
3.5.4 Korsningen Västanvindsvägen/Boxhultsvägen

Korsningen Västanvindsvägen/Boxhultsvägen är en signalreglerad korsning. Västanvindsvägen österut har två separata körfält, en för vänstersvängande fordon och en för högersvängande fordon. Boxhultsvägen i södergående riktning har ett separat högersvängfält till Västanvindsvägen och ett körfält rakt fram. Boxhultsvägen norrut har två körfält för de som ska rakt fram och ett körfält för vänstersvängande fordon. Översiktskarta av korsningen visas i Figur 11.



Figur 11. Översiktskarta över korsningspunkten Västanvindsvägen/Boxhultsvägen med körfält i de olika tillfarterna markerade med orange pilar. Trafikvolymen under eftermiddagens maxtimme presenteras vid varje körfält.

Vid platsbesöket noterades att signalkorsningen har tre huvudfaser, se Figur 12. Eftersom ett signalschema inte var tillgängligt beräknas korsningen i Capcal med en för flödena i analysen optimerad tidstyrning. I korsningen är högersvängarna inte signalreglerade. Eftersom det inte är möjligt att blanda väjningsplikt och signalreglering i Capcal, har högersvängarna inte beräknats. Högersvängfältet på Boxhultsvägen är långt och trafiken som svänger höger från Boxhultsvägen har i nuläget bra framkomlighet, vilket gör att högersvängfältet aldrig fylls upp under maxtimmen. Detta bedöms kvarstå med trafikökningen. Högersvängfältet på Västanvindsvägen är kort vilket gör att det blockeras när det blir kö vid signalen, och fordonen där bidrar till att kön växer. Efter att fordonen når fram till högersvängfältet är framkomligheten god ut på Boxhultsvägen.



Figur 12. Signalfaser i korsningen Västanvindsvägen/Boxhultsgatan.

I dagsläget är gröntiden på Västanvindsvägen i korsningen Boxhultsvägen/Västanvindsvägen mycket kortare än på Boxhultsvägen. Vid platsbesök noterades att en lång kö bildades på Västanvindsvägen under maxtimmen men inte på Boxhultsvägen. Trafikkön på Boxhultsvägen kunde tömmas under gröntiden på Boxhultsvägen men inte på Västanvindsvägen. Kön på Västanvindsvägen visas i Figur 13.



Figur 13. Kö på Västanvindsvägen, vy från Boxhultsgatan söderut.

3.5.5 Korsningarna Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen och Sunnanvindsvägen/Cyklonvägen

Korsningarna Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen (blåa cirkeln i Figur 14) och Sunnanvindsvägen/Cyklonvägen (gröna cirkeln i Figur 14) är trevägskorsningar utformade som korsningstyper A. Sunnanvindsvägen ligger i ganska stor lutning från korsningspunkten

med Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen. Trafikfördelningen på Nordanvindsvägen och Sunnanvindsvägen var fördelad så att cirka 70 % kör till området och 30 % från.



Figur 14. Översiktskarta över korsningspunkter vid planområdet.

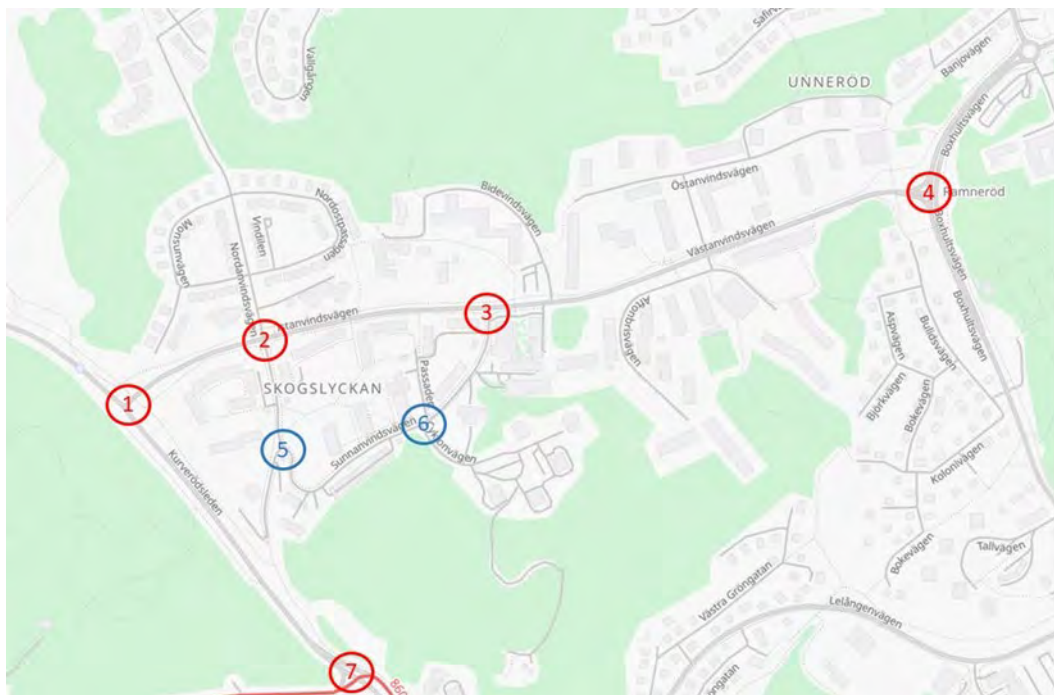
3.5.6 Korsningen Kurverödsleden/väg 44 (norra påfarten)

Korsningen Kurverödsleden/väg 44 är utformad som korsningstyp C, med separat vänstersvängfält på Kurverödsleden (norrut) till påfartsrampen, se korsningen i Figur 15. Kurverödsleden är kommunal väg och påfarten är statlig väg.



Figur 15. Översiktskarta över korsningspunkten Kurverödsleden/väg 44 med körfält i de olika tillfarterna markerade med orange pilar. Trafikvolymen under eftermiddagens maxtimme presenteras vid varje körfält

Kapacitetsanalysen utreder kapaciteten i korsning 1, 2, 3, 4 och 7, se Figur 16 nedan.



Kapacitetsanalysen analyserar hur trafiksituationen påverkas till följd av tillbyggnaden av cirka 190 lägenheter i Skogslyckan.

Måttet beräknas i Capcal som baseras på Trafikverkets beräkningshandledning TRVMB *Kapacitet och framkomlighetseffekter TRV 2013:64346*. Belastningsgraden jämförs med korsningens önskade servicenivå där Trafikverket har gränsvärden för önskvärd respektive godtagbar servicenivå, se Tabell 1.

Tabell 1. Bedömning av servicenivå från VGU Trv 2021:001.

Korsningstyp	Önskvärd servicenivå	Godtagbar servicenivå
Signalkorsning	$b \leq 0,8$	$b < 1,0$
Korsning med väjningsplikt	$b \leq 0,8$	$b < 1,0$

Uddevalla kommun
Trafikutredning Västra Skogslyckan
2021-12-15

4.1 Kapacitetsresultat för nuläge

I Tabell 2 redovisas belastningsgraden för respektive tillfart i korsningar 1, 2, 3, 4 och 7 (som visas i Figur 16). Samtliga tillfarter har önskvärd servicenivå för nuläget. Det råder därmed ingen kapacitetsbrist under maxtimmen enligt CapCal.

Korsningen som har högst belastningsgrad är korsningen Västanvindsvägen/Boxhultsvägen, den har en belastningsgrad motsvarande en önskvärd servicenivå enligt analysen. Signalschemat i Capcal är optimerat för alla tillfarter, resultaten visar därför troligtvis en lägre (bättre) belastningsgrad på Västanvindsvägen än med befintligt signalschema. Eftersom kön på Västanvindsvägen inte avvecklades under största delen av maxtimmen, är belastningsgraden förmodligen närmare 1.

Tabell 2. Belastningsgrad för nuläge trafikflöde för korsningarna 1, 2, 3, 4 och 7.

Korsning 1	Kurverödsleden / Västanvindsvägen				
	Kurverödsleden N		Kurverödsleden S	Västanvindsvägen Ö	
Tillfart	Rakt	Vänster	Rakt/Höger	Höger	Vänster
Belastningsgrad	0.05	0.35	0.21	0.28	0.25

Korsning 2	Västanvindsvägen / Nordanvindsvägen			
	Västanvindsvägen V	Nordanvindsvägen N	Västanvindsvägen Ö	Nordanvindsvägen S
Tillfart	R/H/V	R/H/V	R/H/V	R/H/V
Belastningsgrad	0.31	0.11	0.19	0.10

Korsning 3	Västanvindsvägen / Sunnanvindsvägen			
	Västanvindsvägen V	Västanvindsvägen Ö		Sunnanvindsvägen
Tillfart	R/H/V	Rakt	Vänster	R/H/V
Belastningsgrad	0.23	0.15	0.12	0.12

Korsning 4	Västanvindsvägen / Boxhultsvägen			
	Västanvindsvägen	Boxhultsvägen N	Boxhultsvägen S	
Tillfart	Vänster	Rakt	Rakt	Vänster
Belastningsgrad	0.67	0.67	0.29	0.47

Korsning 7	Kurverödsleden / avfartsramp till väg 44		
	Kurverödsleden N		Kurverödsleden S
Tillfart	Rakt	Rakt	Vänster
Belastningsgrad	0.12	0.22	0.41

CapCal-verktyget beräknar att trafiken anländer till korsningarna i ett jämt flöde och därför kan resultaten visa något bättre resultat än vad som observerades på plats.

Korsningarna Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen samt Sunnanvindsvägen/Cyklonvägen bedöms ha bra framkomlighet då trafikvolymerna är låga vid korsningspunkterna.

4.2 Trafikalstring

För att uppskatta hur mycket trafik som den planerade bebyggelsen alstrar har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts (Trafikverket, 2021). Enligt Trafikalstringsverktyget alstras 136 ÅDT från planområde 1 och 187 ÅDT från planområde 2 (med nyttotrafik). En sammanställning av resultaten från trafikstringsverktyget redovisas i Bilaga 1 och 2. De trafikstringstal som verktyget använder för lägenheter har låg osäkerhet, vilket innebär att resultaten från alstringen kan tolkas med trohet.

Följande antaganden har gjorts för att ta fram svängfördelning samt timflöden för den alstrade trafiken:

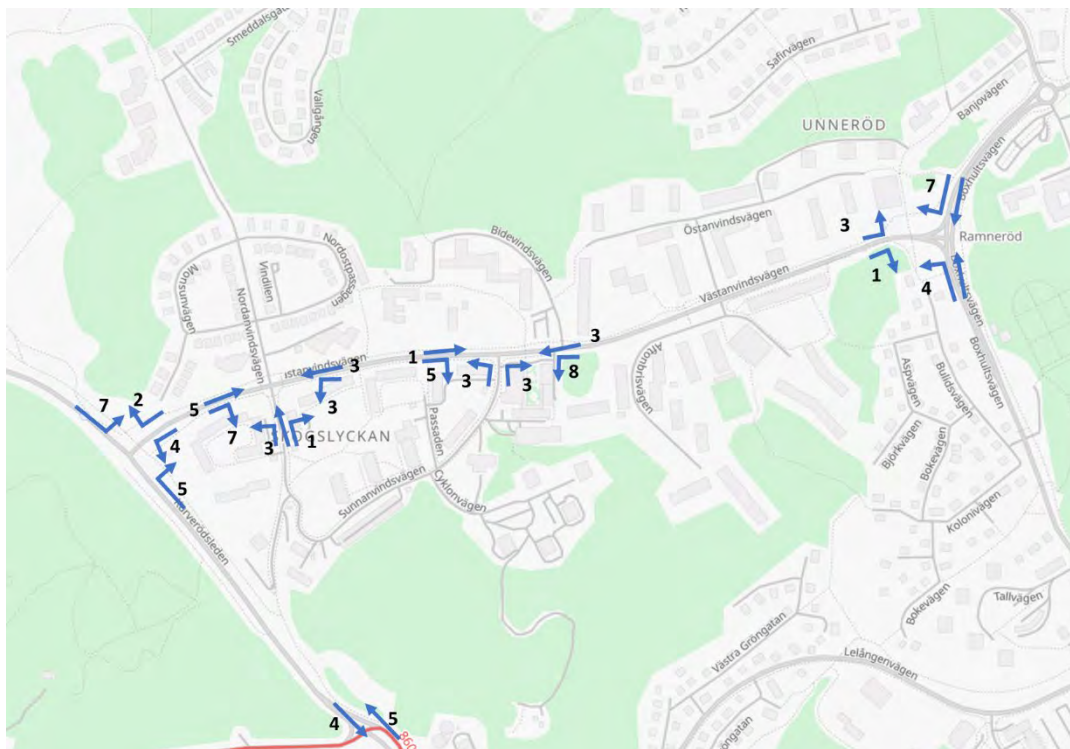
- Eftermiddagens maxtimme antas utgöra 10 % av ÅDT
- Den alstrade trafiken till och från planområdet antas ha samma resmönster som observerades på plats.
- Alstringen som generas från planområde 1 antas köra via Nordanvindsvägen och alstringen från planområde 2 antas köra via Sunnanvindsvägen.
- Hela alstringen antas köra till parkeringshuset.

Dessa antaganden medför följande trafikstring till och från de planerade exploateringarna för planområdet samt befintlig trafik för Sunnanvindsvägen och Nordanvindsvägen under maxtimmen, se Tabell 3.

Tabell 3. Uppskattad trafikstring till planområdet.

Plats	Nuläget		Alstring		Efter exploateringen	
	Till	Från	Till	Från	Till	Från
Sunnanvindsvägen	160	68	13	6	173	74
Nordanvindsvägen	82	45	10	4	92	49

Ovanstående antaganden ger följande resmönster för alstrad trafik till och från planområdet under eftermiddagens maxtimme, se Figur 17.



Figur 17. Uppskattat resmönster för alstrad trafik till och från planområdena under eftermiddagens maxtimme.

4.2.1 Kapacitetsresultat efter exploatering

I Tabell 4 redovisas belastningsgraden för respektive tillfart i korsningar 1, 2, 3, 4 och 7 (som visas i Figur 16) efter tillkommande exploatering. Belastningsgraden ändras försumbart från nuläget scenario. Samtliga tillfarter har önskvärd servicenivå för nuläget efter exploateringen. Det råder därmed ingen kapacitetsbrist under maxtimmen med alstringen från exploateringen enligt CapCal.

Kapaciteten för korsningarna Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen samt Sunnanvindsvägen/Cyklonvägen antas ändras försumbart med exploateringen. Ökning på Nordanvindsvägen antas vara cirka 14 bilar och cirka 19 bilar på Sunnanvindsvägen under eftermiddagens maxtimme. Trafikökningen är inte hög och kapaciteten antas ändras försumbart i korsningarna efter exploateringen.

Tabell 4. Belastningsgrad för nuläge trafikflöde samt alstringen från exploateringen för korsningarna 1, 2, 3, 4 och 7.

Korsning 1	Kurverödsleden / Västanvindsvägen				
	Kurverödsleden N		Kurverödsleden S	Västanvindsvägen Ö	
Tillfart	Rakt	Vänster	Rakt/Höger	Höger	Vänster
Belastningsgrad	0.05	0.36	0.21	0.28	0.25

Korsning 2	Västanvindsvägen / Nordanvindsvägen			
	Västanvindsvägen V	Nordanvindsvägen N	Västanvindsvägen Ö	Nordanvindsvägen S
Tillfart	R/H/V	R/H/V	R/H/V	R/H/V
Belastningsgrad	0.31	0.11	0.19	0.11

Korsning 3	Västanvindsvägen / Sunnanvindsvägen			
	Västanvindsvägen V	Västanvindsvägen Ö		Sunnanvindsvägen
Tillfart	R/H/V	Rakt	Vänster	R/H/V
Belastningsgrad	0.23	0.15	0.12	0.12

Korsning 4	Västanvindsvägen / Boxhultsvägen			
	Västanvindsvägen	Boxhultsvägen N	Boxhultsvägen S	
Tillfart	Vänster	Rakt	Rakt	Vänster
Belastningsgrad	0.67	0.67	0.29	0.49

Korsning 7	Kurverödsleden / Avfart till väg 44		
	Kurverödsleden N	Kurverödsleden S	
Tillfart	Rakt	Rakt	Vänster
Belastningsgrad	0.12	0.22	0.41

4.3 Prognosår 2040

De nuvarande trafikmängderna i korsningspunkterna har räknats upp till år 2040 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstatistik för EVA (Trafikverket, 2020) för att kontrollera om korsningspunkterna klarar av en framtida ökning av trafikmängderna. För Uddevalla kommun som tillhör gruppen Stor-Göteborg är ökningen för personbilar 28 procent mellan år 2017–2040.

4.3.1 Kapacitetsresultat för prognosår 2040

I Tabell 5 redovisas belastningsgraden för respektive tillfart i korsningar 1, 2, 3, 4 och 7 (som visas i Figur 16) för prognosår 2040. Samtliga tillfarter har önskvärd servicenivå för prognosår 2040. Det råder därmed ingen kapacitetsbrist under maxtimmen för prognosår 2040 enligt analysresultaten i Capcal. Högst belastningsgrad återfinns i korsningen Västanvindsvägen/Boxhultsvägen, där belastningsgraden uppgår till 0,76 både på Västanvindsvägen och Boxhultsvägen N.

Framkomligheten för korsningarna Nordanvindsvägen/Sunnanvindsvägen samt Sunnanvindsvägen/Cyklonvägen antas ändras försumbart för prognosår 2040. I analysen har hela trafiken (utom exploateringen) räknats upp, dock kommer ökningen på Nordanvindsvägen antas vara cirka 14 bilar och cirka 19 bilar på Sunnanvindsvägen under eftermiddagens maxtimme. Trafikökningen är inte hög och kapaciteten antas ändras försumbart i korsningarna efter exploateringen.

Tabell 5. Belastningsgrad för prognosår 2040 för korsningarna 1, 2, 3, 4 och 7.

Korsning 1	Kurverödsleden / Västanvindsvägen				
	Kurverödsleden N		Kurverödsleden S	Västanvindsvägen Ö	
Tillfart	Rakt	Vänster	Rakt/Höger	Höger	Vänster
Belastningsgrad	0.06	0.49	0.26	0.36	0.46

Korsning 2	Västanvindsvägen / Nordanvindsvägen			
	Västanvindsvägen V	Nordanvindsvägen N	Västanvindsvägen Ö	Nordanvindsvägen S
Tillfart	R/H/V	R/H/V	R/H/V	R/H/V
Belastningsgrad	0.4	0.17	0.25	0.16

Korsning 3	Västanvindsvägen / Sunnanvindsvägen			
	Västanvindsvägen V	Västanvindsvägen Ö		Sunnanvindsvägen
Tillfart	R/H/V	Rakt	Vänster	R/H/V
Belastningsgrad	0.29	0.18	0.18	0.2

Korsning 4	Västanvindsvägen / Boxhultsvägen			
	Västanvindsvägen	Boxhultsvägen N	Boxhultsvägen S	
Tillfart	Vänster	Rakt	Rakt	Vänster
Belastningsgrad	0.76	0.76	0.36	0.70

Korsning 7	Kurverödsleden / avfart till väg 44		
	Kurverödsleden N		Kurverödsleden S
Tillfart	Rakt	Rakt	Vänster
Belastningsgrad	0.15	0.27	0.53

5 Slutsats och rekommendationer

Enligt Capcal-resultatet råder inte framkomlighetsproblem i analyserade korsningar varken i nuläge eller för prognosår 2040. Beräkningsverktyget Capcal beräknar dock med jämt trafikflöde och påverkas inte av närliggande korsningar. Därför kan resultaten från Capcal visa ett bättre resultat än det högst belastade ögonblicket under den verkliga maxtimmen. Alstringen från det planerade området bedöms dock ha en försumbar påverkan på kapaciteten i vägnätet.

På plats visades några framkomlighets- och kapacitetsbrister i några av korsningarna:

I korsningen Kurverödsleden/Västanvindsvägen fylldes vänstersvängfältet på Kurverödsleden under maxtimmen. Med trafikökning kommer den fyllas oftare vilket leder till blockering på Kurverödsleden för de som ska söderut. Därför rekommenderas att analysera förutsättningar för förlängning i vänstersvängfältet för att försäkra bra framkomlighet på Kurverödsleden samt bibehålla god säkerhet på vägen.

I korsningen Västanvindsvägen/Boxhultsvägen visade Capcal-resultaten önskvärd servicenivå i alla tillfarter. På plats noterades dock brist i framkomligheten på Västanvindsvägen. Om det är önskvärt att öka framkomligheten på Västanvindsvägen så rekommenderas att studera en optimering av signalerna i korsningen. Om målet är att begränsa framkomligheten på Västanvindsvägen, för att förhindra genomfartstrafik, krävs ingen åtgärd.

I passagen vid korsningen Kurverödsleden/Västanvindsvägen beter sig både fotgängare och motorfordon som att passagen är reglerad som övergångsställe, vilket den varit tidigare men inte är idag. Kommunen rekommenderas därför att studera platsen vidare och utvärdera vilken reglering som bör gälla på platsen. Om passagen ska regleras som övergångsställe behöver den kompletteras med vägmärke B.3 Övergångsställe samt med vägmarkering.

Kommunen bör tydligt markera vilken roll grusvägen längs Kurverödsleden har i vägnätet. Rekommendation är dock att möjligheten att nyttja grusvägen och använda den som kostnadsfri parkering tas bort. Behovet av parkering bedöms täckas inom bostadsområdena och det innebär en trafiksäkerhetsrisk att som fotgängare passera Kurverödsleden då vägen är mycket trafikerad och fordon passerar i höga hastigheter. För fordon som färdas norrifrån finns risk för upphinnandeolyckor om fordonet framför ska svänga höger in på grusvägen. Dessutom är sikten delvis dålig i utfarterna från grusvägen, vilket också är en risk ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

6 Referenser

Trafikverket. 2020-06-05. Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065". Hämtat från:
<https://www.trafikverket.se/contentassets/8a3a4ec1d3b84e0290f9d3a02394847e/trafikupprakningstal---vaganalyser-eva-och-manuella-berakningar-200615.pdf> (uppslagsdatum: 2021-12-07)

Trafikverket. 2021. Trafikalstringsverktyg. Hämtat från:
<https://trafikalstring.ea.trafikverket.se/trafikalstring/> (uppslagsdatum: 2021-12-07)

Trafikalstringsverktyg - Västra Skogslyckan (1)

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Västra Skogslyckan (1)
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2021-12-03 10:28

Verktyget

Version	1.0
---------	-----

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 424 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 38 %
 med kollektivtrafik: 12 %
 med cykel: 13 %
 till fots: 35 %
 med annat: 2 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	161	50	57	148	9	424

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	161	50	57	148	9	424
Totalt	161	50	57	148	9	424

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl. nyttotrafik: 161 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 118 bilar (ADT),

vilket motsvarar ungefär 132 AVDT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor

- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m ²)	5 099	210	605	118	-	6 032

Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:

Observera: Endast personresor

Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräkning göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Indata

Lokalisering

Kommun	Uddevalla
Var i kommunen	I huvudortens ytterområden

Markanvändning

Lägenhet	80 bostadsenheter 143 boende (automatiskt värde)
----------	---

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	10-minuterstrafik eller kortare
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	Mindre än 250 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.

det regelbundna minuttal alla timmar)?	
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mer än 2 km
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Gångvägnätet är sammanhängande och gent samt uppfyller gåendes önskemål om upplevelserikedom.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Mer än 60 %

Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	1-3 km
Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	Lite uppför/nerför. en kraftig backe.
Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg. cykelbana. cykelfält eller 30 km/h-gator)?	Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.

Svar på frågor om Bil

Inga besvarade frågor

Svar på frågor om Mobility Management

Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	Nej
Grön resplan/mobilitetsplan	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Kampanjer för mer	Kommunen arbetar inte med åtgärden

miljövänligt resande	
Samlad reseinformation för flera färdssätt	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Utbildning om hållbart resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Distansarbete	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Resfria möten	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bilpooler	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Sparsam körning/Eco-driving	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?	Kortare än 2 år

Version: 1.0

Trafikalstringsverktyg - Västra Skogslyckan (2)

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Västra Skogslyckan (2)
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2021-12-03 10:33

Verktyget

Version	1.0
---------	-----

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 585 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 38 %
 med kollektivtrafik: 12 %
 med cykel: 13 %
 till fots: 35 %
 med annat: 2 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	222	69	78	203	13	585

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	222	69	78	203	13	585
Totalt	222	69	78	203	13	585

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl. nyttotrafik: 222 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 163 bilar (ADT),

vilket motsvarar ungefär 181 AVDT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor

- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m ²)	7 025	289	834	163	-	8 311

Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:

Observera: Endast personresor

Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräkning göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Indata

Lokalisering

Kommun	Uddevalla
Var i kommunen	I huvudortens ytterområden

Markanvändning

Lägenhet	110 bostadsenheter 197 boende (automatiskt värde)
----------	--

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	10-minuterstrafik eller kortare
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	Mindre än 250 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.

det regelbundna minuttal alla timmar)?	
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mer än 2 km
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Gångvägnätet är sammanhängande och gent samt uppfyller gåendes önskemål om upplevelserikedom.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Mer än 60 %

Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	1-3 km
Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	Lite uppför/nerför. en kraftig backe.
Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg. cykelbana. cykelfält eller 30 km/h-gator)?	Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.

Svar på frågor om Bil

Inga besvarade frågor

Svar på frågor om Mobility Management

Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	Nej
Grön resplan/mobilitetsplan	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Kampanjer för mer	Kommunen arbetar inte med åtgärden

miljövänligt resande	
Samlad reseinformation för flera färdssätt	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Utbildning om hållbart resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Distansarbete	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Resfria möten	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bilpooler	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Sparsam körning/Eco-driving	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?	Kortare än 2 år

Version: 1.0