

Trafikutredning för Sandåker 1:1

Trafikalstringsverktyget är ett planeringsstöd utformat för att underlätta skattning av trafikallstring i samband med planering av nya eller befintliga områden.

För detaljplan Sandåker 1:1 visar trafikallstringen för planområdet 535 resor totalt, exkl. nyttotrafik. För att nå en hög andel nyttotrafik, såsom gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik för planområdet samt knyta ihop det nya bostadsområdet med Stora Mellösa, planeras en separerad gång och cykelbana öster om Göksholmsvägen, väg 668.

Sedan har kapacitetsberäkning för berörd korsning gjorts med hjälp av analysverktyget Capcal. Programmet beräknar belastning utifrån korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar under dimensionerande timme. Resultatet presenteras i form av en belastningsgrad som beskriver hur känslig varje tillfart är för överbelastning. Belastningsgraden utgör kvoten mellan det aktuella trafikflödet och ett teoretiskt högsta flöde som korsningen kan hantera.

En belastningsgrad på 0 innebär att korsningen är helt obelastad medan en belastningsgrad på 1 eller mer innebär att korsningen är fullbelastad och att den därmed nått sitt teoretiska maxtak. Innebär att kapacitetsberäkning (servicegrad) ger ett mått på hur god framkomlighet korsningen har. Beräknad belastningsgrad, utvärderas delvis genom värdering av resultatet och delvis utifrån de servicenivåer som anges i Krav – VGU, Vägars och gators utformning. För trevägskorsningar (typ A-C) bör belastningsgraden (servicegrad) vara $\leq 0,6$. Detta innebär att belastningsgrader > 1 visar på en ohållbar trafiksituation där köerna byggs upp snabbare än de hinner avvecklas. Kapacitetsberäkningen görs för en 3-vägskorsning med väjningsplikt och representerar korsningen ut mot Göksholmsvägen från planområdet. Resultaten går att läsa i tabell 2.

Korsningstyp	Önskvärd belastningsgrad	Godtagbar belastningsnivå	Ej godtagbar belastningsgrad
Väjningsplikt och stopplikt	$b < 0,6$	$0,6 < b < 1,0$	$b > 1,0$
Cirkulationsplats	$b < 0,8$	$0,8 < b < 1,0$	$b > 1,0$
Signalreglerad korsning	$b < 0,8$	$0,8 < b < 1,0$	$b > 1,0$

Tabell 1 - gränsvärden för olika servicenivåer.

För Göksholmsvägen har ett uppmät årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 116 (2019–2021) och en skyltad hastighet på 70km/tim. vid det planerade planområdet. Med ny detaljplan ökar trafikflödet till 508 ÅDT på Göksholmsvägen. Det ger en belastningsgrad på 0,08. efter Göksholmsvägen i södergående riktning och visar god framkomlighet i alla relationer för korsningspunkten när planområdet är utbyggt.

Kapacitet och kölängder per körfält						Kölängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil
Göksholmsvägen Norr	1	RV	116	1807	0.06	0.0	0.0
Ny Gata	1	HV	20	725	0.03	0.0	0.0
Göksholmsvägen söder	1	HR	136	1809	0.08	0.0	0.0

Tabell 2, visar korsningens belastningsgrad, CapCal, Örebro kommun 2025.



Figur 3, visar planområdet för Sandåker 1:1, och röd markering visar planområdets anslutningspunkt mot det statliga vägnätet Gökholmsvägen, väg 668.

Summering

Trafikutredningen visar att kapacitetsberäkningar som gjorts för aktuell korsningspunkt med vägnätets föreslagna utformning visar inte på några kapacitetsproblem. Samtliga belastningsgrader är enligt beräkningar mellan 0,06–0,08 efter *Gökholmsvägen* och *Ny Gata* har en belastningsgrad på 0,03 vilket medför att önskad servicenivå uppfylls. Då samtliga belastningsgrader enligt beräkningar är lägre än 0,6 medför det att önskad servicenivå uppfylls.

Den samlade bedömningen är därför att korsningen till och från kommande planområdet och efter det statliga vägnätet, *Gökholmsvägen*, väg 668 får en god framkomlighet och kommer fungera bra med ökade trafikmängder (Capcal, Örebro kommun 2025).