

# TRAFIKUTREDNING FLÄSKEBO AVFALLSANLÄGGNING

## INNEHÅLL

1	Bakgrund och syfte	2
2	Förutsättningar	3
3	Trafikflöden	5
3.1	Nuläge	5
3.2	Tillkommande trafik	6
3.3	Påverkan på anslutande statliga vägar	8
3.4	Påverkan på anslutande kommunala vägar	8
4	Påverkan från Link40	9
5	Slutsats och diskussion	11

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A237948	A237948-04-02-NOT-001

VERSION	UTGIVNINGSDATUM	BESKRIVNING	UTARBETAD	GRANSKAD	GODKÄND
0.9	2022-11-29	Koncept	AASK	ANFO	ANFO
1.0	2023-03-30	Slutleverans	AASK	ANFO	ANFO
1.1	2023-04-12	Rev. Slutleverans	AASK	ANFO	ANFO
1.2	2023-05-31	Mindre justeringar av text	AASK	ANFO	ANFO
2.0	2024-04-26	Komplettering rörande påverkan från Link 40	AASK	ANFO	ANFO

## 1 Bakgrund och syfte

Renova Miljö AB bedriver en deponiverksamhet inom fastighet Håltås 1:8 i Härryda kommun. I samband med antagandet av en ny detaljplan planerar bolaget att expandera sin befintliga verksamhet vilket medför att markanvändningen inom fastigheten förändras. Deponiverksamhetens planerade expansion och omfattning innebär även en påverkan på trafiken i anslutande trafiksystem.

På uppdrag av Renova Miljö AB har COWI AB upprättat en trafikutredning. Syftet med trafikutredningen är att beskriva hur stor påverkan den genererade trafiken från deponiverksamheten har på det statliga vägnätet.

## 2 Förutsättningar

Deponiverksamheten är beläget cirka 10 kilometer öster om Göteborg och är den del av Bårhults industriområde. Deponiverksamheten nås via riksväg 40/27 i syd eller via Partillevägen (väg 535) i norr, se Figur 1.

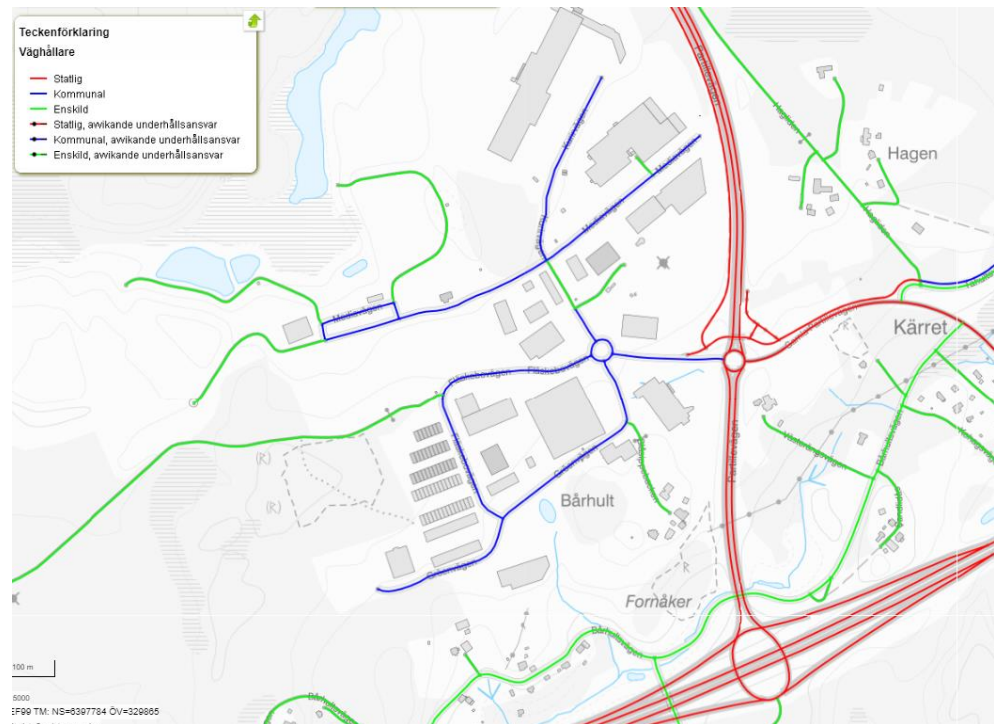
Deponiverksamheten har öppet 06.30-16.00 och antalet fordon som besöker årligen uppmättes år 2021 till cirka 10 000. Antalet fordon avser både lastbilar och personbilar. Enligt uppgifter från Renova Miljö AB är det vanligtvis 3–7 personbilar på verksamhetens parkering samtidigt. När verksamheten är i full drift bedöms det ske cirka 69 intransporter och 12 uttransporter per dag. Dessa transporter avser deponering, återvinning och mellanlagring. Det planeras även för transporter som avser berguttag från området. Dessa transporter har beräknats till 50 uttransporter per dag enligt uppgifter från Renova. Uppgifterna från Renova Miljö AB är baserade på maximalt antal transporter per år som har räknats om till transporter per dag.



Figur 1. Kartbild över avfallsanläggningen och anslutande vägar<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Kartbild från Lantmäteriet (med modifieringar).

I området finns såväl statlig, som kommunal och enskild väghållare enligt Figur 2 nedan.



Figur 2 Väghållare för vägarna i området. Rött: statlig väghållare, blått: kommunal väghållare, grönt: enskild väghållare. Källa NVDB.

### 3 Trafikflöden

År 2023 har valts som basår vid framtagandet av denna analys. Trafikmängderna har hämtats ur Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta för omkringliggande statliga vägar. Mätningar för de kommunala och enskilda vägarna i området finns inte. Mätdata från Vägtrafikflödeskartan har räknats om till basåret 2023 med hjälp av Trafikverkets basprognos som anger den årliga tillväxt av fordon, vilket motsvarar 1 % för Västra Götalandsregion. Uppgifter om in- och uttransporter till och från deponiverksamheten har tillhandahållits av Renova Miljö AB vilka använts i syfte att beräkna påverkan på anslutande vägar.

#### 3.1 Nuläge

Den senast uppmätta årliga dygnstrafiken (ÅDT) på Partillevägen, norr om cirkulationsplatsen, uppmättes år 2012 till 3 300 fordon i sydlig riktning och 3 220 i nordlig riktning<sup>2</sup>.

Söder om cirkulationsplatsen på Partillevägen uppmättes ÅDT år 2015 till cirka 4 180 fordon i nordlig riktning och 4 290 fordon i sydlig riktning.

En omräkning med Trafikverkets årliga tillväxt på 1 % per år, enligt Trafikverkets basprognos, har genomförts i syfte att få mer representativa trafikflöden för år 2023. Trafikflöden norr om cirkulationsplatsen på Partillevägen har räknats om till ett ÅDT motsvarande cirka 3 590 fordon i nordlig riktning och 3 680 i sydlig riktning. Trafikflöden söder om cirkulationsplatsen på Partillevägen ger ett ÅDT motsvarande cirka 4 530 i nordlig riktning och 4 650 i sydlig riktning.

På den västra delen av Gamla Partillevägen har ett ÅDT år 2015 uppmätts till totalt 1450 fordon. Ett antagande om riktningsfördelningen har gjorts att 50 % av trafiken går västerut och 50 % österut. Trafikflödena har räknats om med samma metodik som beskrivits ovan till ett ÅDT på 760 fordon för respektive körriktning.

ÅDT på riksväg 40/27 uppmättes senast år 2018 i två mätpunkter. Öster om trafikplats Bårhultsmotet uppmättes trafikflödet till 25 490 fordon/dygn i östlig riktning och 25 530 i västlig riktning. Väster om trafikplatsen uppmättes ÅDT till 24 220 fordon/dygn i östlig riktning och 24 330 i västlig riktning. Trafikflödena har på samma vis räknats om till representativa värden för år 2023. Öster om trafikplatsen motsvarar ÅDT 26 790 för fordon i östlig riktning och 26 830 för fordon i västlig riktning. Väster om trafikplatsen beräknades ÅDT till 25 460 i östlig riktning och 25 570 i västlig riktning.

---

<sup>2</sup> Av *PM Landvettervägen trafikanalyser kapacitetsberäkningar* (M4Traffic, 2018) framgår att trafikflödet år 2017 på väg 535 förbi planområdet för Link40 uppgick till 12 200 fordon/vardagsdygn vilket motsvarar cirka 10 900 fordon/dygn (ÅDT). Denna utredning baseras dock på Trafikverkets mätdata, då det ger ett resultat med större marginal vid bedömning av Renovas påverkan på det statliga vägnätet.

## 3.2 Tillkommande trafik

Den trafik som tillkommer i samband med öppnandet av den nya verksamheten uppgår till cirka 69 intransporter och 12 uttransporter per dag. Det tillkommer även 50 uttransporter för bergguttag. Det antas att samtliga transporter har två fordonsrörelser per dygn, vilket innebär att det totala antalet transporter beräknas till 131 intransporter och 131 uttransporter. Borträknat transporterna för bergguttag är flödet från verksamheten cirka en fördubbling jämfört med dagens flöden, dock från mycket låga nivåer.

Uppgifterna från Renova Miljö AB är baserade på maximalt antal transporter per år som har räknats om till transporter per dag.

Hur dessa transporter fördelar sig på vägnätet framgår av Avsnitt 3.2.1.

### 3.2.1 Trafikflödesfördelning

Uppgifter från Renova anger att 90 % av intransporterna anländer från riksväg 40/27 och 10 % från Partillevägen. Med tillägg av transporterna för bergguttag har det beräknats att 95 % av transporterna anländer från riksväg 40/27 och 5 % anländer från Partillevägen. Med anledning av att deponiverksamheten hanterar till störst del avfall från Göteborg antas det att 10 % av intransporterna anländer från öst och 90 % från väst. För uttransporter från deponiverksamheten antas det utifrån kända förutsättningar att 100 % av transporterna åker mot riksväg 40/27, se Figur 3. Det antas att 90 % av transporterna åker västerut mot Göteborg och 10 % österut.



Figur 3. Kartbild över riktningfördelningen av in- och uttransporter från deponiverksamheten<sup>3</sup>. Intransporter markeras med grönt och uttransporter med rött.

<sup>3</sup> Kartbild från Lantmäteriet (med modifieringar).

### 3.3 Påverkan på anslutande statliga vägar

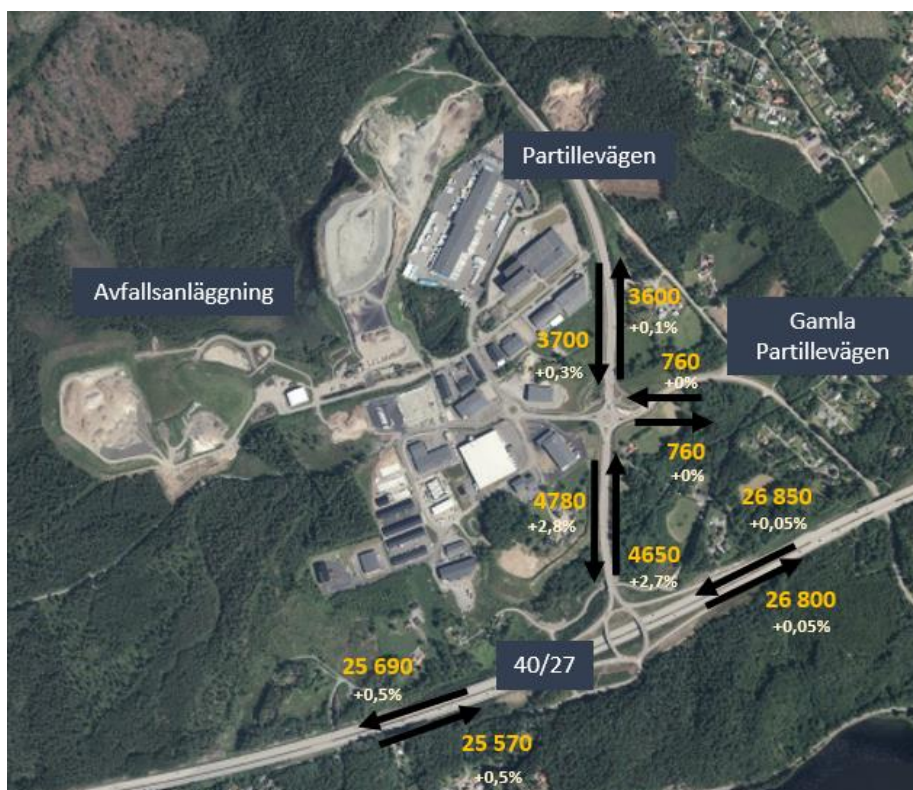
När transporterna från verksamheten adderas till de befintliga trafikflödena framgår det att den tillkommande trafiken är mycket begränsad.

Norr om cirkulationsplatsen i Partillevägen ökar ÅDT med 0,3 % i sydlig riktning och 0,1 % i nordlig riktning. Söder om cirkulationsplatsen längs Partillevägen beräknas ÅDT öka med 2,8 % i sydlig riktning och 2,7 % i nordlig riktning.

Det beräknas ingen påverkan på Gamla Partillevägen då denna väg inte används för transporter till och från verksamheten.

Längs riksväg 40/27, öster om trafikplatsen beräknas ÅDT öka med 0,05 % i såväl östlig som västlig riktning. Väster om trafikplatsen beräknas ÅDT öka med 0,5 % i båda riktningarna.

I Figur 4 redovisas de uppräknade trafikflödena för år 2023, inklusive den tillkommande trafiken från verksamheten, samt hur stor påverkan de tillkommande transporterna från deponiverksamheten har på de anslutande vägarna.



Figur 4. Trafikflöden i anslutande vägar för år 2023<sup>4</sup>. Trafikflöden avrundat till total.

### 3.4 Påverkan på anslutande kommunala vägar

Eftersom det saknas mätdata för de kommunala vägarna i området har inga beräkningar på dessa kunnat genomföras.

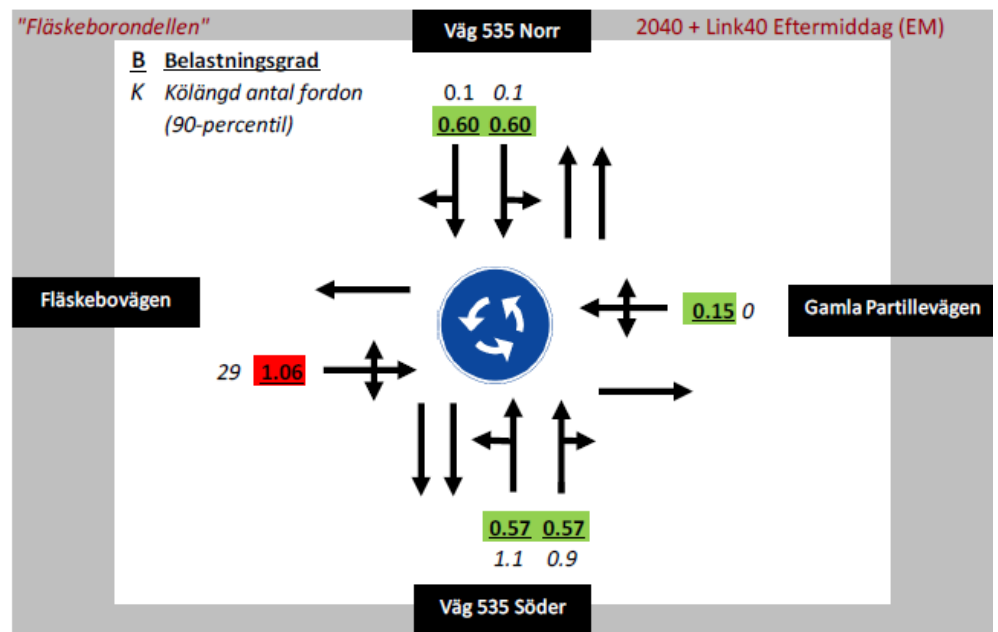
<sup>4</sup> Kartbild från Lantmäteriet (med modifieringar).



## 4 Påverkan från Link40

I samband med exploateringsprojektet Link40, norr om Renovas verksamhetsområde, föreligger det stor risk för påverkan på Renovas, och de andra verksamheterna längs Fläskebovägens, framkomlighet i korsningen med Partillevägen.

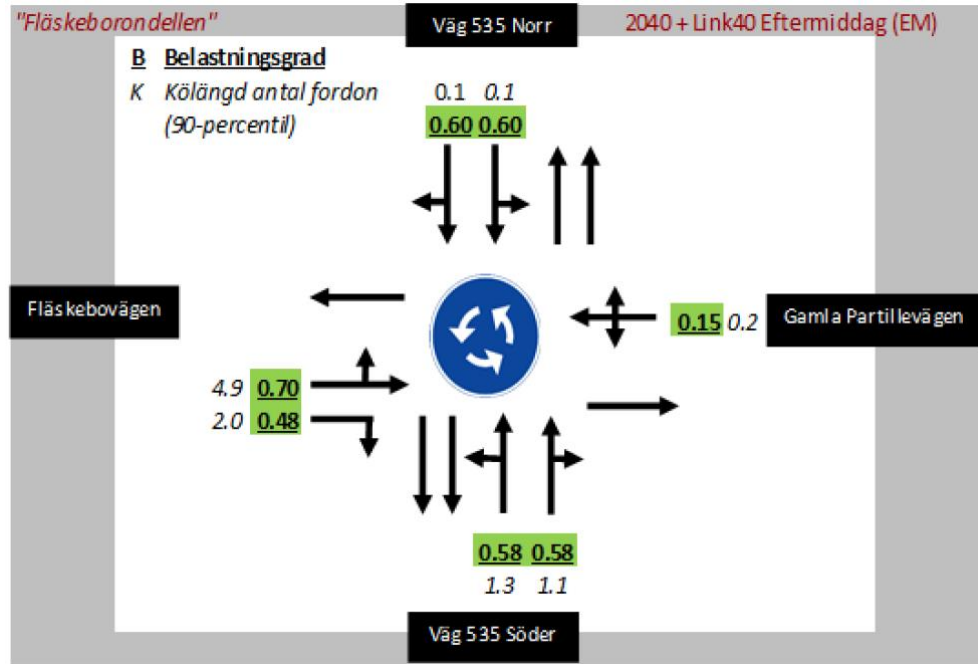
Swecos utredning (*Link40 – PM Trafik, 2024-03-28*) visar på att belastningsgraden för trafik från Fläskebovägen landar på cirka 1,06 under eftermiddagens maxtimme, Figur 5. Detta överskrider önskvärd belastning enligt VGU (vägar och gators utformning) och kommer att leda till köer på Fläskebovägen. Analysen visar en kölängd på cirka 29 fordon för 90-percentilen.



Figur 5 Resultat från kapacitetsberäkning för eftermiddagens maxtimme. Utförd av Sweco (2024-03-28).

En åtgärd som skulle kunna påverka belastningsproblematiken positivt är om det anläggs två körfält ut från Fläskebovägen, ett högersvängfält och ett raktfram-vänstersvängfält. Då skulle belastningsgraden enligt bedömningen kunna minska till 0,70 och kölängden i 90-percentilen till cirka 5 fordon, Figur 6.

För ytterligare information rörande Link40:s påverkan på Renovas verksamhet hänvisas till *Link40 – PM Trafik (2024-03-28)*.



Figur 6 Resultat från kapacitetsberäkning för eftermiddagens maxtimme med dubbla körfält från Fläskebovägen. Utförd av Sweco (2024-03-28).

## 5 Slutsats och diskussion

Resultaten från trafikutredningen visar att trafikmängden som deponiverksamheten förväntas tillföra kommer att ha en mycket liten påverkan på det statliga vägnätet år 2023.

Sammantaget beräknas ÅDT öka med 0,3 % i sydlig riktning längs Partillevägen, och 0,1 % i nordlig riktning norr om cirkulationsplatsen. Söder om cirkulationsplatsen på Partillevägen beräknas ÅDT öka med 2,7 % i nordlig riktning och 2,8 % i sydlig riktning. För riksväg 40/27, öster om trafikplatsen beräknas ÅDT öka med 0,05 % i både östlig och västlig riktning. Väster om trafikplatsen beräknas ÅDT öka med 0,5 % i båda riktningarna. Det beräknas att ingen påverkan sker på Gamla Partillevägen. Detta med anledning av att transportererna från deponiverksamheten anländer och åker främst via riksväg 40/27 och Partillevägen.

För det kommunala vägnätet är det svårt att bedöma konsekvenserna på grund av bristande underlag. Dock är bedömningen att trafiken på dessa vägar idag är mycket begränsad. Det gör att ökningen alstrad av verksamheten kan bli påtaglig, men från låga nivåer. Det gör att det kapacitetsmässigt inte bedöms ha så stor påverkan på det kommunala vägnätet.

Det är värt att notera att transportererna från deponiverksamheten inte antas bidra till eftermiddagens maxtimme då verksamhetstiderna primärt är från 06.30-16.00.

Som försiktighetsåtgärd i analysen har ingen reduktion för befintlig trafik till verksamheten gjorts. Idag uppskattar man att cirka 40 transporter per dag anländer till anläggningen. Om dessa skulle räknas bort från dagens trafik skulle påverkan på det statliga vägnätet bli ännu mindre. I analysen har Trafikverkets mätningar från Trafikflödeskartan använts, som visar på ett något lägre befintligt flöde än en mätning som redovisas i M4 Traffics rapport, vilket också gör att bedömningarna har något större marginal.

Det är även värt att notera att prognoser medför en viss osäkerhet och att en avvikelse från verkligheten kan förekomma. Det rekommenderas därmed att resultaten från denna trafikutredning används i syfte att få en indikation på hur stor påverkan är och att avvikelser kan förekomma.