

PM

2020-02-06

## Kompletterande trafikutredning för Torpa-Hestra 4:4 (Hestra Parken) i Borås

### Bakgrund och syfte

Detaljplanen för Torpa-Hestra 4:4 har varit ute på samråd under perioden 10 maj – 14 juni 2019. I samband med samrådet inkom synpunkter från boende i närområdet som uttryckte oro över den tillkommande trafikstringen från de planerade lägenheterna. Man ansåg att den trafikutredning för Hestra från år 2016, som legat till grund för bedömningen av den framtida trafiksituationen, inte är tillräckligt aktuell vad gäller trafikflöden på det övergripande vägnätet och att trafiken har ökat betydligt mer än vad som framgår av denna utredning. De trafikmätningar som fanns tillgängliga när denna trafikutredning gjordes är från år 2015. Nu finns nya mätningar från år 2019.

För att undersöka hur trafikflödet på Symfonigatan har förändrats sedan 2015 har planavdelningen beslutat att en kortfattad trafikutredning behöver tas fram. Utredningens syfte är att utifrån de senast gjorda trafikmätningarna från 2019 redovisa de förändringar i trafikmängder som skett sedan den tidigare trafikutredningen gjordes.

### Befolkningsutveckling i Hestra

Mellan åren 2013 till 2018 har den främsta bostadsutbyggnaden skett i områdena Hallatorp, Sjögläntan och Hestra Trädgårdsstad. I dessa områden har befolkningen ökat med 332 invånare, från 319 till 651 invånare. Totalt har antalet invånare i områdena utmed Symfonigatan ökat med 336 personer mellan år 2013 till 2018, från 1 330 till 1 666. Det motsvarar en ökning med cirka 25 %.

För år 2019 finns i dagsläget inga befolkningsuppgifter framme.

### Trafikens utveckling i Hestra

Borås Stad och Trafikverket genomför trafikmätningar med olika intervall på det kommunala respektive det statliga vägnätet.

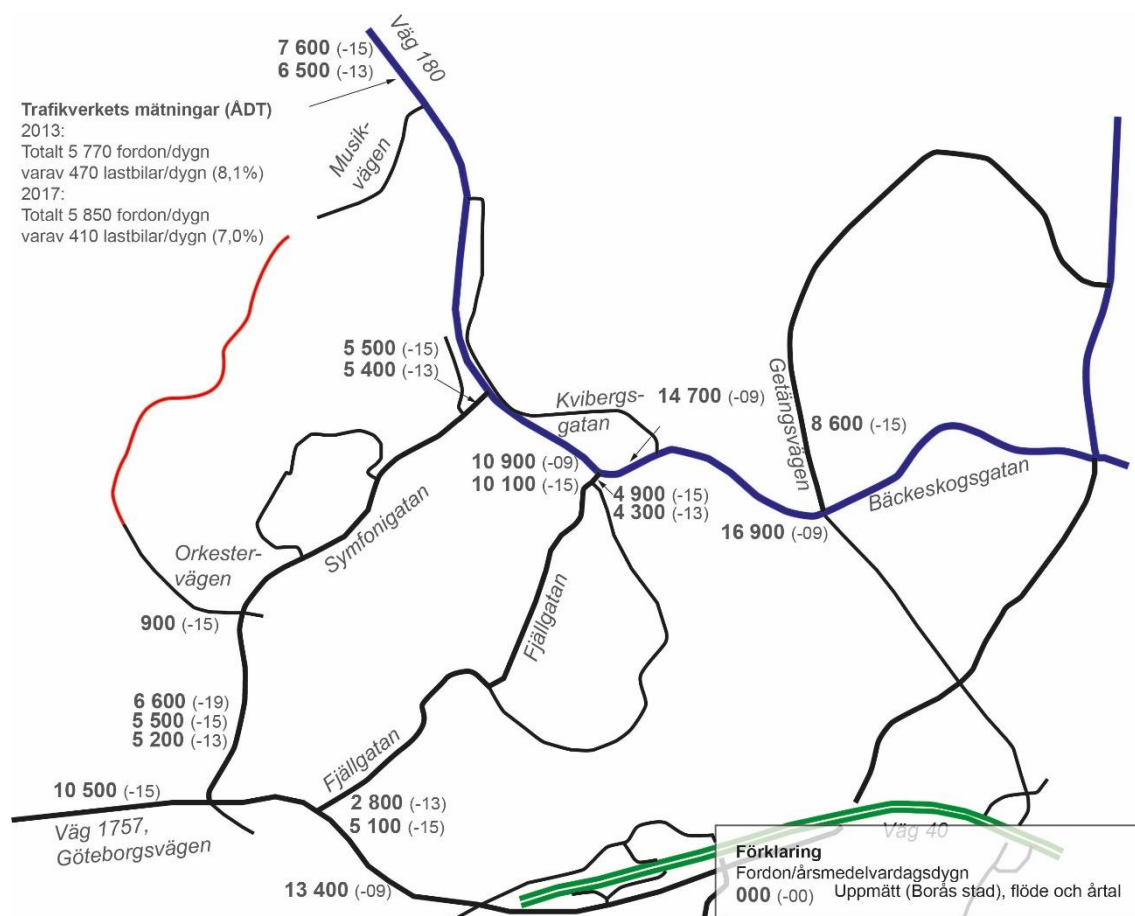
Figuren nedan redovisar trafikflöden från mätningar som genomförts de senaste åren av både kommunen och Trafikverket.

1 (5)

**Sweco**  
Skånegatan 3  
Box 5397  
SE-402 28 Göteborg, Sverige  
Telefon +46 (0)31 62 75 00  
Fax  
www.sweco.se

Sweco Society AB  
RegNo: 556949-1698  
Styrelsens säte: Stockholm  
  
En del av Sweco-koncernen

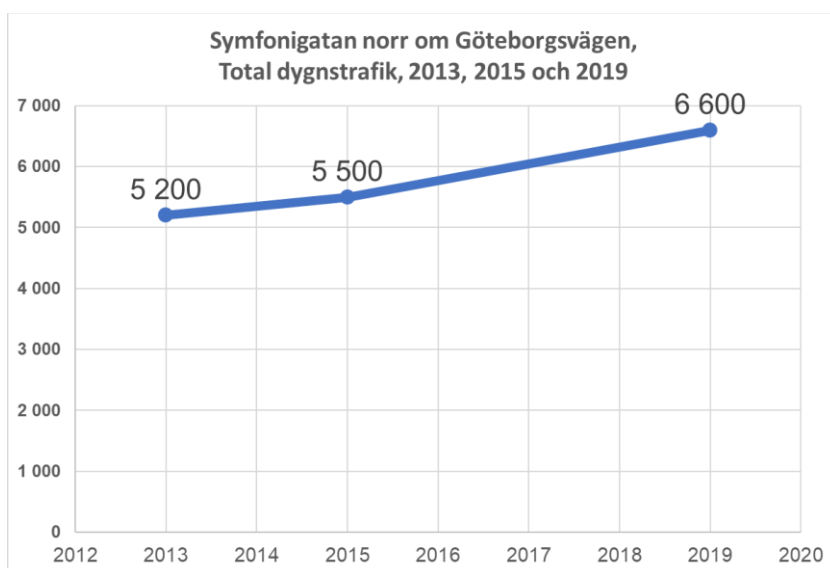
Roland Petersson  
  
Gbg Trafikanalys & Strategi  
  
Mobil +46 (0)734 12 26 43  
roland.petersson@sweco.se



Figur 1 Uppmätta trafikflöden 2013-2019, fordon/årsmedelvardagsdygn.

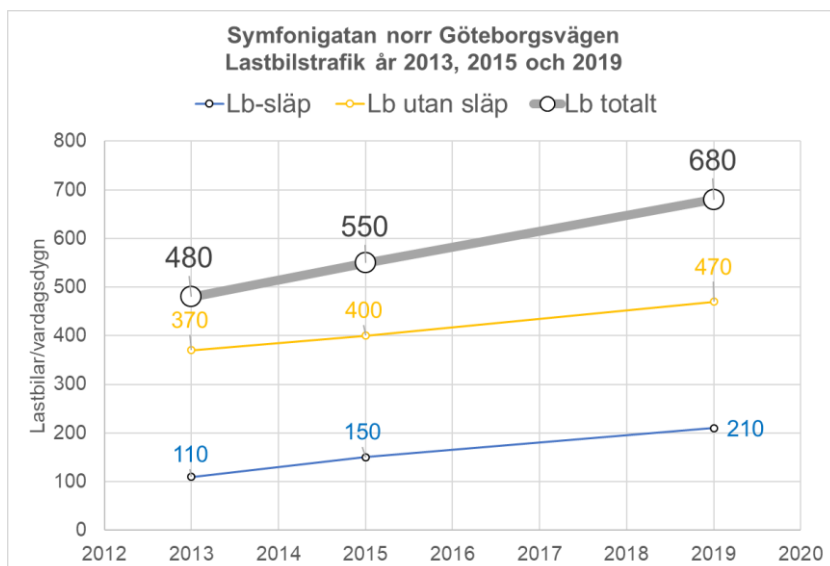
Jämfört med motsvarande figur i den tidigare trafikutredningen kan man notera att det förekommer skillnader i redovisade trafikflöden på Symfonigatan. I den tidigare utredningen var trafikflödena för år 2013 felaktigt redovisade som fordon/årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Detta är nu ändrat till fordon/årsmedelvardagsdygn (f/vd). I mätpunkterna på Symfonigatan har värdena för 2015 justerats då det tidigare var ett fel i den sammanställda mätdata.

I figurerna nedan visas trafikens utveckling i den södra punkten på Symfonigatan.



Figur 2 Trafikutvecklingen på Symfonigatan på ett avsnitt norr om Göteborgsvägen.

På Symfonigatans södra del har trafiken ökat med 1 100 fordon/vardagsdygn (f/vd) mellan 2015 och 2019. Det innebär en ökning med cirka 20 %, vilket i genomsnitt motsvarar cirka 4,7 % per år.



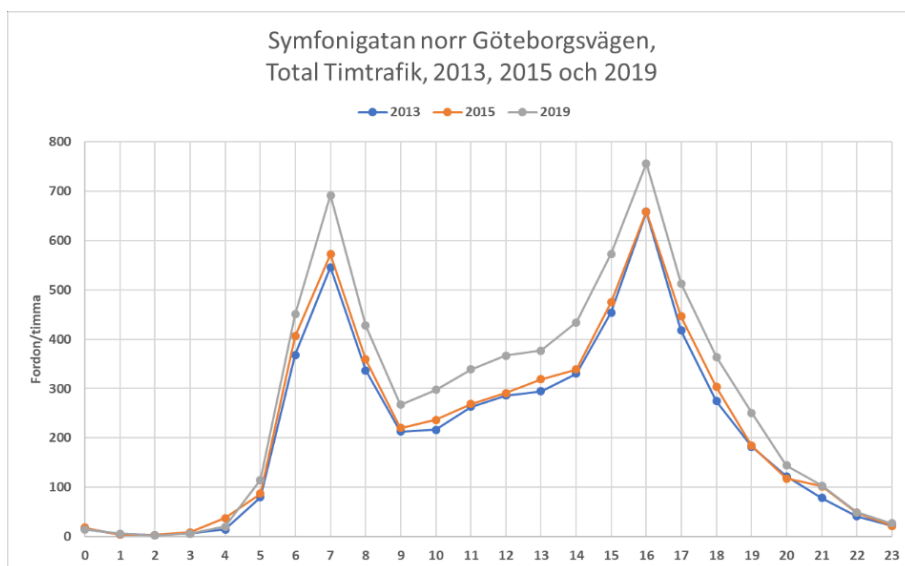
Figur 3 Lastbilstrafiken utveckling på Symfonigatan på ett avsnitt norr om Göteborgsvägen. Grå linje visar totalt antal lastbilar, gul linje visar lastbilar utan släp, inklusive bussar. Blå linje visar lastbilar med släp.

I Figur 3 kan man utläsa att trafiken med lastbilar utan släp har ökat med 70 f/vd mellan 2015 och 2019, vilket motsvarar en ökning med ca 18 %. Lastbilar med släp har ökat med 60 f/vd

mellan 2015 och 2019, vilket motsvarar ca 40 %. Den tunga trafiken har totalt sett ökat från 550 f/vd år 2015 till 680 f/vd 2019, en ökning med 130 tunga fordon/vd, vilket motsvarar en ökning med cirka 24 %.

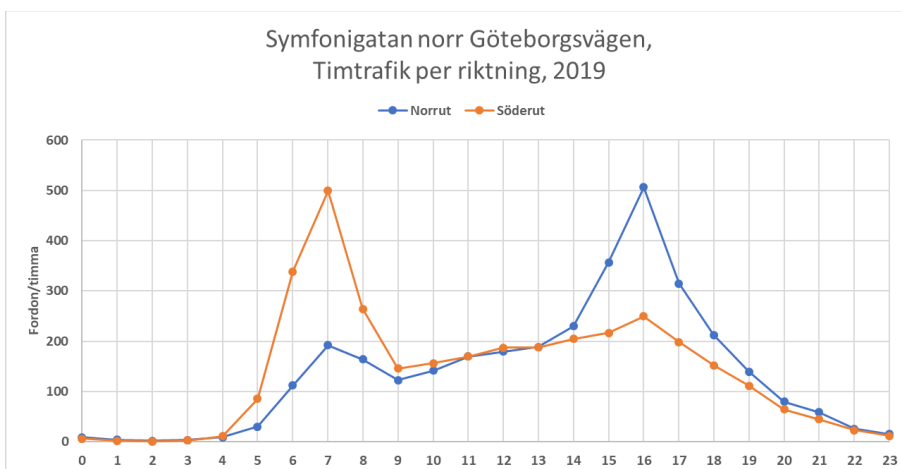
Trafikökningen på Symfonigatan mellan åren 2015 till 2019 kan till viss del förklaras av att det har tillkommit nya bostadsområden som ansluter till Symfonigatan. Den trafiklastning som dessa nya bostäder har gett upphov till kan dock inte förklara hela denna trafikökning utan mycket tyder på att trafikökningen även beror på att genomfartstrafiken har ökat.

Om man ser till andelen lastbilar av det totala antalet fordon är ökningen endast ca 0,3 procentenheter, från 10,0 % till 10,3 %.



Figur 4 Trafikflöde per timma under en vardag 2013 (blå linje), 2015 (orange linje) samt 2019 (grå linje) i den södra punkten på Symfonigatan.

I figuren ovan kan man se att trafikflödet under respektive timma har ökat i ungefär samma grad som dygnstrafiken.



Figur 5 Riktningssuppdelat trafikflöde per timma i den södra punkten på Symfonigatan.

I figuren ovan kan man tydligt se att trafiken på Symfonigatans södra del utgörs av en stor andel arbetspendling med tydliga toppar under morgon och eftermiddag. På morgonen är trafiken riktad söderut mot Göteborgsvägen (orange linje), på eftermiddagen i motsatt riktning.

## Slutsatser och diskussion

Trafikmätningen hösten 2019 på den södra delen av Symfonigatan visar att trafiken har ökat med cirka 1 100 fordon per vardagsdygn sedan år 2015. Under motsvarande period har befolkningen i områdena utmed Symfonigatan ökat med drygt 300 personer, vilket förklarar en del av trafikökningen. Den trafiklastning som dessa nya bostäder har gett upphov till kan dock inte förklara hela denna trafikökning utan mycket tyder på att även genomfartstrafiken har ökat.

Än så länge finns det utrymme för ytterligare trafikökning. Dock innebär den ökade genomfartstrafiken att det finns risk för att de framtida trafikflödena kan komma att bli större än vad den tidigare trafikutredningen bedömt.

Den framtida sträckningen av väg 180 mellan Sandhult och Lundaskogs rondellen kommer att utredas av Trafikverket under år 2020. En ny eventuell dragning av väg 180 innebär sannolikt en avlastning på Symfonigatan.

I det pågående arbetet med Borås Stads trafikplan diskuteras olika möjligheter att främja de mer yteffektiva färdmedlen såsom gång, cykel och kollektivtrafik för att dämpa biltrafikens tillväxt.