

TRAFIKUTREDNING

GREBBESTAD CAMPING AB



TRAFIKUTREDNING

Kund: Grebbestad Camping AB

Organisation Sigma Civil

Projektansvarig: Anna Pollack
Upprättad av: Johanna Grandin, Anna Pollack
Granskad av: Lars Löwenadler
Godkänd av: Lars Löwenadler

Projektnummer: 141828
Upprättad: 2019-03-26
Dokumentnummer: RAPPORT-60447
Version: 1.0

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	1
1.1	SYFTE	1
1.2	OMFATTNING OCH GENOMFÖRANDE	2
2	UTREDNING	3
2.1	NULÄGESBESKRIVNING	3
2.2	EFTER EXPLOATERING AV GREBBESTAD CAMPING	6
3	ÅTGÄRDSFÖRSLAG OCH DISKUSSION	9
4	SLUTSATS.....	9
5	REFERENSER.....	10
	BILAGOR.....	11



Trafikutredning
2019-03-26
Projektnummer 141828

1 INLEDNING

I Grebbestad, i Tanums kommun, planerar Grebbestad Camping att utöka sin verksamhet med bland annat nya campingplatser, ställplatser för husbilar, servicehus samt bilparkering. Campingen är belägen intill väg 163 och in- och utfart till campingområdet sker via Stöbergsvägen. Exploateringsområdet är beläget i direkt anslutning söder om befintlig camping (se Figur 1). Den önskade utökningen av campingen kommer innebära såväl ökad fordonstrafik (återvinnings- och leveransfordon, husbilar/husvagnar och personbil) som gång- och cykeltrafik. För att analysera konsekvenserna på trafiken av den nya exploateringen behöver en trafikutredning genomföras.



Figur 1 Översiktbild av området för Grebbestad Camping. Ungefärligt planerad exploateringsområde rödmarkerat. Bildkälla: baserad på kartbild från Eniro.se (2019).

1.1 SYFTE

Syftet med trafikutredningen är att beskriva den nuvarande trafiksituationen vid campingen samt kartlägga exploaterings påverkan på det befintliga vägnätet genom en kapacitetsanalys av korsningen Stöbergsvägen/väg 163. Förslag på åtgärder ges om kapacitetsanalysen visar att korsningen inte uppnår godtagbar servicenivå på grund av trafikökningar från den planerade exploateringen av Grebbestad camping.

1.2 OMFATTNING OCH GENOMFÖRANDE

Projektet omfattar en utredning av korsningskapaciteten, i fyrvägskorsningen som utgör in- och utfart till Grebbestad camping, med anledning av den planerade utökningen av befintlig campingverksamhet (se Figur 2).



Figur 2 Fyrvägskorsning vid Grebbestad camping med in- och utfart till campingen via Stöbergsvägen S. Bildkälla: baserad på kartbild från Lantmäteriet (2019).

Projektets genomförande beskrivs av följande delmoment:

Övergripande beskrivning av trafiken i nuläget

- Hur ser trafiksituationen ut innan exploatering?

Trafikalstring

- Val av trafikalstringstal för campingen (husbilar, personbilar, nyttotrafik).
- Vilken trafikökning medför planen?
- Beräkning och fördelning av trafikalstring utifrån valda tal.

Övergripande beskrivning av framtida prognoser

- Uppräkning av trafikmängder på omgivande huvudvägnät.
- Summering av trafikalstring och del av uppräkning i en slutgiltig trafikprognos för detaljplanen.

Kapacitetsanalys korsningen väg 163/Stöbergsvägen

- Klarar befintlig korsning en utbyggnad av campingen? Varför/varför inte?
- Vilka åtgärder behöver göras om korsningen inte klarar ökningen?

2 UTREDNING

Utredningen av trafiksituationen i korsningen väg 163/Stöbergsvägen delas in i nulägesbeskrivning samt efter exploatering av Grebbestad camping.

2.1 NULÄGESBESKRIVNING

Grebbestad är en tätort i Tanums kommun beläget i norra Bohuslän. Närheten till havet gör Grebbestad till ett mycket populärt turistmål. Likt många andra samhällen längs kusten varierar trafikflödet kraftigt under året med höga flöden under sommaren och lägre under resterande delar av året.

En av målpunkterna för turister är Grebbestad camping som ligger cirka 1,5 kilometer söder om Grebbestad centrum. Campingen har i dagsläget 470 campingplatser, varav 250 är säsongsplatser. Intill campingen finns även ett pensionat med 21 rum samt ett vandrarhem med 5 rum. Dessa uppgifter ligger till grund för att uppskatta den trafikmängd som campingen alstrar i nuläget. Samtidig trafik till och från campingen angör via Stöbergsvägen som ansluter till väg 163. Infarten till campingen är bred och uppskattas till cirka 10 meter. En del av infarten är avsedd för nytillkomna gäster som ska checka in på campingen. Det bedöms att sträckan på körfältet för nytillkomna gäster är cirka 55 meter långt, vilket innebär att cirka 4 bilar med husvagn får plats utan att komma i konflikt med korsningen.

Norr om fyrvägs korsningen väg 163/Stöbergsvägen ligger ett villaområde med cirka 75 stycken villor. Samtliga villor i området trafikförsörjs via Stöbergsvägen och fyrvägs korsningen med väg 163.

Tanums kommun har genomfört mätningar av trafiken vid ett flertal platser i Grebbestad under högsommaren de senaste åren. Enligt dessa trafikmätningar infaller högsäsongen från andra veckan i juli till första veckan i augusti. Vid de årliga trafikmätningarna har trafiken mätts i totalt 14 punkter under en vecka i juli.

En av mätplatserna är belägen på väg 163, väster om Stöbergsvägen. Mätningen i denna punkt antas motsvara det högsäsongstrafikflöde som passerar förbi fyrvägs korsningen med in- och utfart till campingen. Enligt *Trafikmätning i Grebbestad sommaren 2018* minskade trafikmängden i denna punkt med 21 % från 7300 fordon/dygn till 5800 fordon/dygn mellan år 2016 och 2018 (ÅF-Infrastructure, 2018). Detta kan enligt Tanums kommun förklaras av den värmebölja som inträffade under sommaren 2018. En solig sommardag görs färre bilresor medan det under en dålig sommar med regn görs fler bilresor. Eftersom kommunen uppger att inga andra förändringar skett som kan ha påverkat trafikmängden i denna punkt baseras denna utredning på trafikflödet från år 2016, då det bättre återspeglar högtrafiksituationen under en normalsommar.

2.1.1 Antaganden

För att beskriva trafiken i korsningen väg 163/Stöbergsvägen i nuläget behöver följande antaganden göras:

- Trafikverkets kartor med trafikflöden (Vägtrafikflödeskartan) har använts för att uppskatta maxtimme samt riktningfördelning på väg 163.

- Baserat på mätningar utförda under en helg i slutet av juni 2017 infaller maxtimmen kl. 13.00-14.00. Denna mätning antas representera trafiksituationen under högsommartrafik väl.
- Riktning fördelningen på väg 163 under maxtimmen är enligt ovanstående mätning i genomsnitt 46 % norrut samt 54 % söderut. I denna utredning antas därför riktning fördelningen på väg 163 vara 50/50.
- Maxtimmen antas utgöra 10 % av ÅMVD (årsmedelsvardagsdygnstrafik).
- Riktning fördelningen under maxtimme för trafik från campingen antas vara att 50 % är på väg in på campingen och 50 % är på väg ut. Detta baserat på att utcheckning sker kl. 12.00 och incheckning kl. 15.00. Därmed antas trafiken kl.13.00-14.00 vara jämnt fördelad på in- och utpasseringar.
- Det antas att samtlig trafik till/från villaområdet med tillfart från Stöbergsvägen N har väg 163 som startpunkt/målpunkt. Detsamma gäller trafik från campingen. Ingen trafik antas därmed ha startpunkt på camping och målpunkt i villaområdet och tvärtom. I korsningen antas 50 % av trafiken till och från dessa tillfarter komma från/ha målpunkt längs väg 163 Ö och 50 % längs väg 163 V.
- Riktning fördelningen under maxtimme för trafiken på Stöbergsvägen N antas vara 50 % på väg in i området och 50 % på väg ut.
- Från campingen (Stöbergsvägen S) har fordon stopplikt. Från Stöbergsvägen N är det väjningsplikt. I kapacitetsutredningen behandlas även väjningsplikten vid Stöbergsvägen N som stopplikt. Detta gör att kapaciteten från denna tillfart underskattas något.

2.1.2 Trafikalstring

Ett högsäsongflöde på 7300 fordon/dygn (2016) på väg 163 väster om Stöbergsvägen genererar 730 stycken fordon som passerar korsningen väg 163/Stöbergsvägen under maxtimmen. Dessa har start- och målpunkt vid de olika tillfarterna (väg 163 V, Stöbergsvägen S, väg 163 Ö, Stöbergsvägen N) till korsningen.






Under högsäsongen antas samtliga platser på campingen, pensionatet och vandrarhemmet vara belagda. Det antas att varje enhet i genomsnitt genererar 2 fordonsrörelser/dag exklusive nyttotrafik, vilket motsvarar en resa per campingenheter, pensionatrum och vandrarhemsrum. Till och från befintlig camping med 470 stycken campingplatser alstras därmed cirka 940 fordon/dygn vilket motsvarar 94 stycken fordon under maxtimmen. Från pensionatet och vandrarhemmet alstras 52 fordonsrörelser/dygn motsvarande cirka 5 stycken fordon under maxtimmen.

Nyttotrafiken till campingen uppskattas till totalt 10 fordon per dag och därmed 20 fordonsrörelser/dygn. Under maxtimmen alstras därmed 2 fordonsrörelser/dygn av nyttotrafiken. Samtidig nyttotrafik antas ha väg 163 V och centrala Grebbestad som start-/målpunkt.

Från villaområdet med tillfart från Stöbergsvägen N antas att det i genomsnitt görs cirka 4 fordonsrörelser/dygn inklusive nyttotrafik. Villaområdet om 75 villor alstrar därmed 300 fordon/dygn. Från villaområdet sker därmed 30 fordonsrörelser i maxtimmen.

En sammanställning av alstringen redovisas i Tabell 1.

Tabell 1 Trafikalstring från campingen, pensionatet, nyttotrafik till campingen, bostäder som trafikförsörjs via Stöbergsvägen N samt väg 163.

		Antal	Antal fordonsrörelser/dygn	Trafikflöde/dygn (2016)
Camping		490	2	940
		26 (21+5)	2	52
		10	2	20
Stöbergsv.		75	4	300
Väg 163		-	-	7300

2.1.3 Kapacitet

Kapacitetsberäkningsprogrammet Capcal används för att analysera kapaciteten i korsningen väg 163/Stöbergsvägen. Programmet beräknar belastning och framkomlighet efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. Resultatet presenteras för varje körfält i form av en belastningsgrad. Belastningsgraden som genereras i Capcal är förhållandet mellan aktuellt flöde och kapacitet vid given fordonssammansättning och fördelning. Om belastningsgraden är mindre än 1 finns kapacitet för all trafik som vill passera. Är belastningsgraden större än 1 är kapaciteten otillräcklig, med ständigt växande köer som konsekvens. Trafikverket och Sveriges kommuner genom SKL har tagit fram riktvärden för att kunna förhålla sig till den belastningsgrad (b) som erhålls från Capcal (Trafikverket, 2012). För korsning gäller följande:

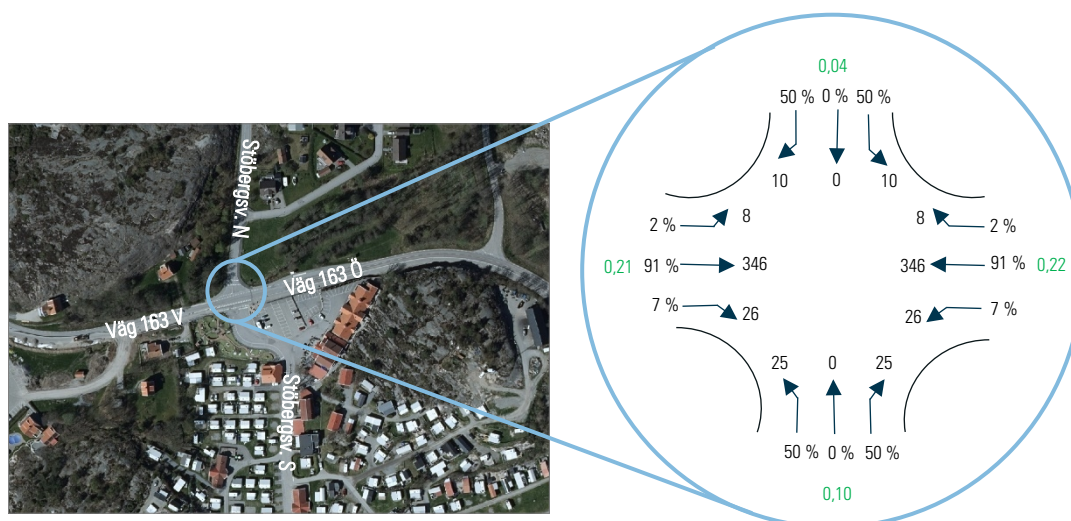
- Belastningsgrad $\leq 0,6$ – önskvärd servicenivå
- Belastningsgrad $< 1,0$ – godtagbar servicenivå

Trafikmängderna för år 2016 har räknats upp med hjälp av Trafikverkets trafikuppräkningsstal för att motsvara trafikmängden år 2019 (Trafikverket, 2018). Enligt trafikuppräkningsstalet ökar med cirka 3 % från år 2016 till år 2019. Med ovanstående antaganden för sväng- och riktningsfördelning för de olika tillfarterna ligger följande inkommande trafikflöden från varje tillfart i korsningen under maxtimmen i högsäsong till grund för kapacitetsanalysen (se Tabell 2). Trafikflödet i maximme är avrundat till närmsta 10-tal.

Tabell 2 Trafikflöden under högsäsong för 2016, 2019 samt i maxtimme för Nuläge 2019.

Tillfart	Trafikflöde 2016	Trafikflöde 2019	Trafikflöde i maxtimme "Nuläge 2019"
Väg 163 V	$7300 * 0,5 = 3\ 650$	$3650 * 1,03 = 3\ 759$	$3759 * 0,1 \approx 380$
Stöbergsvägen S	$1012 * 0,5 = 506$	$506 * 1,03 = 521$	$521 * 0,1 \approx 50$
Väg 163 Ö	$7300 * 0,5 = 3\ 650$	$3650 * 1,03 = 3\ 759$	$3759 * 0,1 \approx 380$
Stöbergsvägen N	$300 * 0,5 = 150$	$150 * 1,03 = 155$	$155 * 0,1 \approx 20$

Ovanstående antaganden leder till följande svängfördelning, trafikflöden och belastningsgrad i korsningen väg 163/Stöbergsvägen (se Figur 3).



Figur 3 Svängfördelning, trafikflöden och belastningsgrad (gröna siffror) för Nuläge 2019 i korsningen väg 163/Stöbergsvägen.

Enligt riktvärden för belastningsgrad bedöms korsningen i nuläget ha önskvärd servicenivå med en belastningsgrad under 0,6 i samtliga tillfarter. Tillfarten med högst belastning för nuläge 2019 är enligt analysen väg 163 Ö där belastningsgraden är 0,22. I nuläget bedöms kapaciteten i korsningen vara god.

2.2 EFTER EXPLOATERING AV GREBBESTAD CAMPING

Enligt senaste planskiss (daterad 2019-02-21) ska campingen utökas med 96 stycken campingplatser i direkt anslutning söder om befintlig camping. Det tilltänkta området för exploateringen kommer att trafikförsörjas via befintlig anslutning av Stöbergsvägen mot väg 163. En eventuell utbyggnad med ytterligare 40 campingplatser kan komma att ske i framtiden.

En utökning av campingen kommer att innebära såväl ökad fordonstrafik som gång- och cykeltrafik.

2.2.1 Antaganden

För att beskriva trafiken i korsningen väg 163/Stöbergsvägen efter exploatering av Grebbestad camping behöver följande antaganden göras:

- Riktning fördelningen under maxtimme (kl. 13.00-14.00) för trafik från campingen antas vara att 50 % är på väg in på campingen och 50 % är på väg ut. Detta baserat på att utcheckning sker kl. 12.00 och incheckning kl. 15.00. Därmed antas trafiken kl. 13.00-14.00 vara jämnt fördelad på in- och utpasseringar.
- Den alstrade trafiken på grund av exploateringen antas ha samma svängfördelning och riktning fördelning som dagens trafik.



2.2.2 Trafikalstring

Under högsäsongen antas samtliga tillkommande platser på campingen efter exploateringen vara belagda. Det antas att varje enhet i genomsnitt genererar 2 fordonsrörelser/dag exklusive nyttotrafik, vilket motsvarar en resa per campingenheter. Från tillkommande camping om 96 stycken campingplatser alstras cirka 192 fordon/dygn vilket motsvarar cirka 20 fordon under maxtimmen.

Med ytterligare 40 campingplatser alstras ytterligare 80 fordon/dygn motsvarande 8 fordon i maxtimmen.

En utbyggnad av campingen antas inte generera ökad mängd nyttotrafik till och från campingen. Se den beräknade trafikstringen från de tillkommande campingplatserna i Tabell 3. Trafikflödet i maxtimme är avrundat till närmsta 10-tal.

Tabell 3 Trafikalstring från tillkommande campingplatser.

	Antal	Antal fordonsrörelser /dygn	Trafikflöde/ dygn	Trafikflöde i maxtimme	In på campingen	Ut från campingen
 Exploatering	96	2	192	$192 * 0,1 \approx 20$	$20 * 0,5 = 10$	$20 * 0,5 = 10$
 Utökning	40	2	80	$80 * 0,1 = 8$	$8 * 0,5 = 4$	$8 * 0,5 = 4$

2.2.3 Kapacitet

Trafikverket har tagit fram trafikuppräkningsstal för att ta fram prognoser för år 2040. Tanums kommun tillhör Västra och Norra VVÄ där personbilar beräknas öka med 0,5 % per år mellan 2014 och 2040 (Trafikverket, 2018). Mellan år 2019 och prognosår 2039 beräknas den befintliga trafiken därmed öka med cirka 11 %.

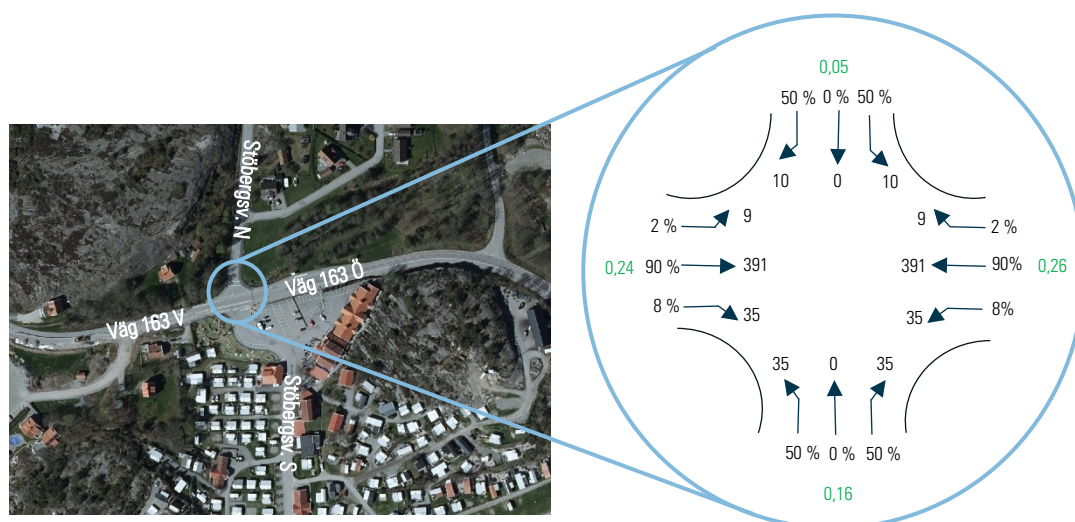
År 2039 antas att hela campingen är utbyggd med 96 + 40 platser.

Med ovanstående antaganden för sväng- och riktningsfördelning för de olika tillfarterna ligger följande inkommande trafikflöden från varje tillfart i korsningen under maxtimmen i högsäsong till grund för kapacitetsanalysen (se Tabell 4). Trafikflödet i maximme är avrundat till närmsta 10-tal.

Tabell 4 Trafikflöden under högsäsong i maximme efter exploatering av Grebbestad camping.

Tillfart	Trafikflöde efter exploatering	Trafikflöde exploatering+utökning	Trafikflöde prognosår 2039
Väg 163 V	$380+5 = 385$	$380+5+2 = 387$	$380*1,11+5+2 \approx 430$
Stöbergsvägen S	$50+10 = 60$	$50+10+4 = 64$	$50*1,11+10+4 \approx 70$
Väg 163 Ö	$380+5 = 385$	$380+5+2 = 387$	$380*1,11+5+2 \approx 430$
Stöbergsvägen N	20	20	$20*1,11 \approx 20$

Enligt riktvärden för belastningsgrad bedöms korsningen ha önskvärd servicenivå med en belastningsgrad under 0,6 i samtliga tillfarter efter exploatering av campingen vid prognosår 2039. Nedan redovisas det fullständiga resultatet efter exploatering av Grebbestad camping med svängfördelning, trafikflöden och belastningsgrad (se Figur 4).



Figur 4 Svängfördelning, trafikflöden och belastningsgrad (gröna siffror) efter exploatering av campingen i korsningen väg 163/Stöbergsvägen.

Tillfarten med högst belastning efter exploatering vid prognosår 2039 är enligt analysen väg 163 Ö där belastningsgraden är 0,26. Kapaciteten i korsningen väg 163/Stöbergsvägen bedöms vara god år 2039 efter exploatering av Grebbestad camping.

3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG OCH DISKUSSION

Samtliga tillfarter till korsningen väg 163/Stöbergsvägen har godtagbar servicenivå efter exploatering av campingen enligt genomförd kapacitetsanalys. Belastningsgraden i korsningen är låg vilket innebär att den klarar av att hantera större trafikflöden än vad som passerar igenom den enligt denna utredning. Därtill är kapaciteten från Stöbergsvägen N underskattad eftersom den är analyserad som en tillfart med stopplikt när den egentligen har väjningsplikt, på grund av begränsningar i Capcal, och därmed är den verkliga kapaciteten högre.

Befintlig korsning bedöms därmed klara en utbyggnad av campingen baserat på de antaganden som gjorts i utredningen, under förutsättning att antalet nytillkomna campinggäster som ska checka in under samma tidsperiod inte överstiger 4 fordon med husvagn. Om fler än 4 bilar med husvagn angör campingen samtidigt kommer de inte få plats på den magasineringsyta som finns för nytillkomna gäster som ska checka in. Det finns därmed en risk för att fordon kommer köa ut i korsningen väg 163/Stöbergsvägen och på så sätt begränsa kapaciteten i korsningen. Med en exploatering av campingen ökar sannolikheten att en sådan situation uppstår då antalet incheckningar ökar. Att ha en smidig och snabb hantering av nytillkomna gäster för att öka omsättningen i en eventuell incheckningskö är avgörande för att undvika att problem uppstår i korsningen. Risken för kö bedöms som störst kring kl. 15.00 då incheckningen öppnar.

Campingen kommer att genomföra åtgärder redan i år 2019 för att förbättra situationen kring incheckning. Bland annat genom skyltning där föraren uppmanas stanna i fordonet vid incheckning så att kön flyter på samt en till uppmärkt incheckningsfil.

4 SLUTSATS

Befintlig korsning bedöms klara en utbyggnad av campingen baserat på de antaganden som gjorts i utredningen, under förutsättning att antalet nytillkomna campinggäster som ska checka in under samma tidsperiod inte är så pass stor, att en kö som sträcker sig ut i korsningen bildas. Korsningens kapacitet kan komma att begränsas av situationen inne på fastigheten men korsningen som sådan har tillräcklig kapacitet för att hantera tillkommande flöden från en exploatering av campingen. Genom att märka upp ytterligare en incheckningsfil ökar magasineringskapaciteten inne på fastigheten vilket minskar risken att fordon köar ut i korsningen.

För att kunna göra en fullständig bedömning på hur befintlig korsning påverkas av en exploatering av Grebbestad camping, behöver situationen vid incheckning av nytillkomna gäster studeras mer ingående.

5 REFERENSER

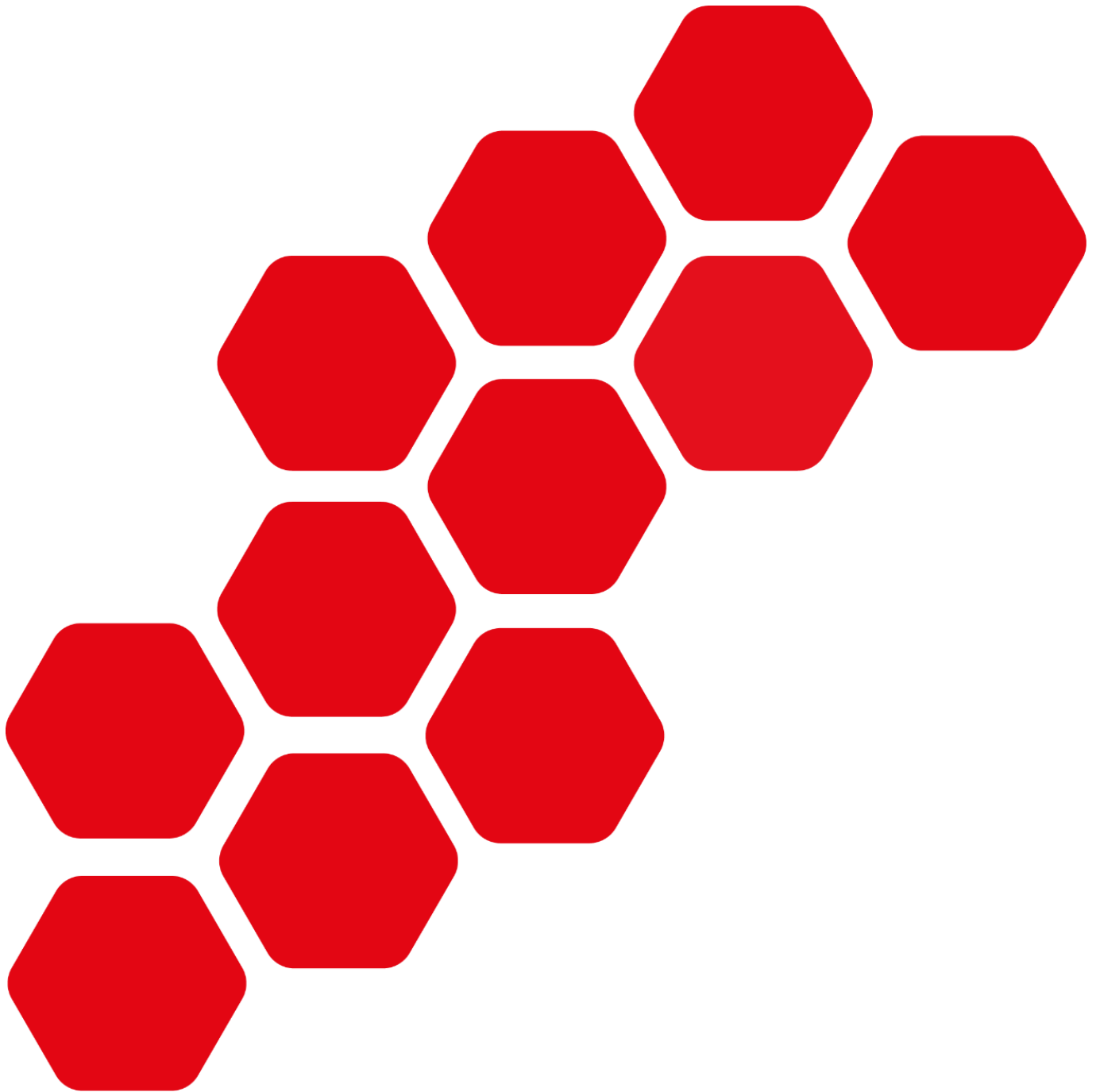
Trafikverket. (2018). *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket & SKL. (2012) *Vägars och gators utformning, övergripande krav*. Borlänge: Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting.

ÅF-Infrastructure. (2018). *Trafikmätning i Grebbestad 2018*. Göteborg: ÅF-Infrastructure.

BILAGOR

- Bilaga 1 – Capcal nuläge 2019
- Bilaga 2 – Capcal prognosår 2039



Capcal 4.4.0.0 -

...1828\05 Teknik\Trafikalstring\Bilaga 1 - Capcal nuläge 2019.isclicensägare: Alexander Hörnquist, Sigma Civil AB, Göteborg

Korsningstyp: Stopp
Beräkningsmodell: TRVMB stopp/väjning

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Väg 163 V	1	HRV	380	1778	0.21	0.0	0.0
Stöbergsvägen N	1	HRV	20	490	0.04	0.0	0.0
Väg 163 Ö	1	HRV	380	1689	0.22	0.0	0.0
Stöbergsvägen S	1	HRV	50	503	0.10	0.1	0.1

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Väg 163 V	1	0	0	0	1	10	11	0
Stöbergsvägen N	1	5	6	8	100	0	100	100
Väg 163 Ö	1	0	1	1	4	9	13	1
Stöbergsvägen S	1	5	6	9	100	0	100	100
Alla fordon		1	1	1	11	8	19	9

Fördröjning och andel stopp per riktning

Tillfart	Riktning	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Väg 163 V	Hsv	0	4	4	1	99	100	0
	Rfr	0	0	0	1	2	2	0
	Vsv	3	5	6	30	70	100	9
	Alla	0	0	0	1	10	11	0
Stöbergsvägen N	Hsv	4	6	7	100	0	100	100
	Vsv	7	6	10	100	0	100	100
	Alla	5	6	8	100	0	100	100
Väg 163 Ö	Hsv	0	4	4	2	98	100	0
	Rfr	0	0	0	2	2	4	0
	Vsv	3	6	6	33	67	100	10
	Alla	0	1	1	4	9	13	1
Stöbergsvägen S	Hsv	4	6	7	100	0	100	100
	Vsv	7	6	10	100	0	100	100
	Alla	5	6	9	100	0	100	100

Total fördröjning (timmar) 0.3

Varningar vid kontroll av indata

Inga

Capcal 4.4.0.0 -

...28\05 Teknik\Trafikalstring\Bilaga 2 - Capcal prognosår 2039.xls Löicensägare: Alexander Hörnquist, Sigma Civil AB, Göteborg

Korsningstyp: Stopp
Beräkningsmodell: TRVMB stopp/väjnig

Resultat, en timme.

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Väg 163 V	1	HRV	435	1775	0.25	0.0	0.0
Stöbergsvägen N	1	HRV	20	429	0.05	0.0	0.0
Väg 163 Ö	1	HRV	435	1652	0.26	0.0	0.0
Stöbergsvägen S	1	HRV	70	450	0.16	0.1	0.1

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Väg 163 V	1	0	1	1	1	11	13	0
Stöbergsvägen N	1	6	6	9	100	0	100	100
Väg 163 Ö	1	0	1	1	5	10	16	1
Stöbergsvägen S	1	7	6	10	100	0	100	100
Alla fordon		1	1	1	12	10	22	10

Fördröjning och andel stopp per riktning

Tillfart	Riktning	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Väg 163 V	Hsv	0	4	4	1	99	100	0
	Rfr	0	0	0	1	2	3	0
	Vsv	3	5	6	32	68	100	9
	Alla	0	1	1	1	11	13	0
Stöbergsvägen N	Hsv	4	6	7	100	0	100	100
	Vsv	9	6	12	100	0	100	100
	Alla	6	6	9	100	0	100	100
Väg 163 Ö	Hsv	0	4	4	3	97	100	0
	Rfr	0	0	0	3	3	6	0
	Vsv	3	6	6	35	65	100	10
	Alla	0	1	1	5	10	16	1
Stöbergsvägen S	Hsv	4	6	8	100	0	100	100
	Vsv	9	6	12	100	0	100	100
	Alla	7	6	10	100	0	100	100
Total fördröjning (timmar)		0.4						

Varningar vid kontroll av indata

Inga