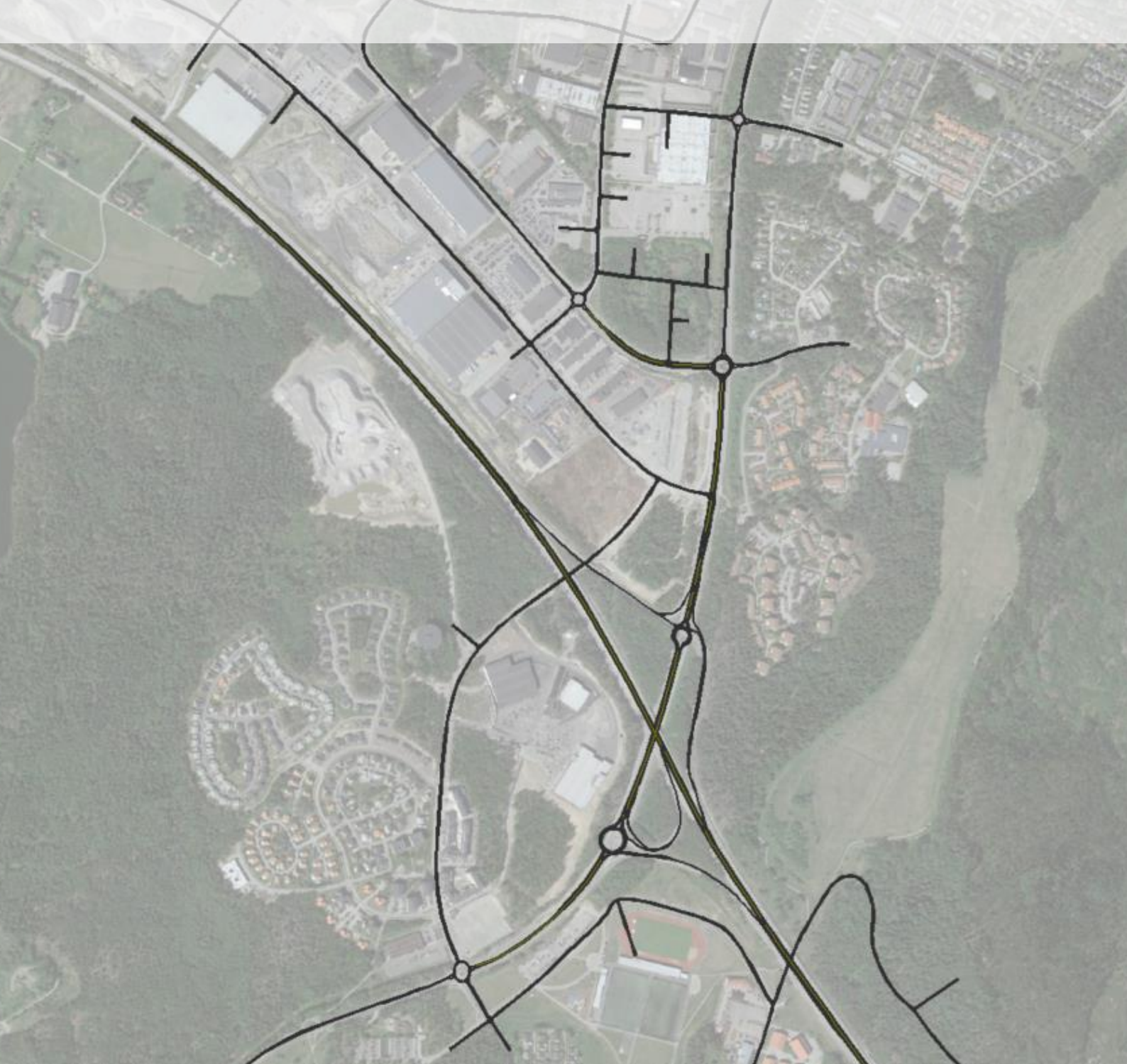


Trafikanalys Viby 19:3

Prognos år 2040

2021-05-27



Dokumenttitel: *Trafikanalys Viby 19:3*
Beställare: Upplands-Bro kommun
Uppdragsansvarig: Masoud Fadaei
Kvalitetsgranskare: Marc Farré
Datum: 2021-05-27

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte och metod.....	3
1.2.1	Om "Trafiksimulering i Brunna-Kungsängen"	3
2	Trafikprognoser och modeller.....	5
2.1	Trafikprognoser.....	5
2.2	TransModeler.....	5
2.3	Brunnamodellens användningsområden	5
3	Modellförutsättningar	6
3.1	Trafikprognos nuläge	6
3.2	Vägnät nuläge	7
3.3	Trafikprognos 2040	9
3.3.1	Övergripande förutsättningar	9
3.3.2	VIBY 19:3: uppskattat antal invånare och nya resor.....	10
4	Scenariobeskrivning.....	11
5	Resultat	12
5.1	2040 scenarier - VIBY 19:3	12
5.2	2040 scenarier - E18	14
5.2.1	Kapacitetsanalyser för E18 efter södergående påfart vid Kungsängen Tpl:	16
5.3	2040 scenarier utan Viby 19:3.....	17
5.4	Känslighetsanalys – 2040 scenarier med 5% trafikökning.....	19
6	Diskussion	22

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Upplands-Bro kommun vill utveckla området Viby 19:3 norr om E18, vid infarten till Brunna, i direkt anslutning till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik, se figur 1. Området utreds för en blandad bebyggelse.



Figur 1 Vägar och kollektivtrafik i närområdet. Bild: A Fry

Syftet är att i centrala Brunna möjliggöra bebyggelse med cirka 850 bostäder, bestående av radhus, kedjehus och lägenheter i flerfamiljshus. Det planeras för en grundskola och förskola samt centrumfunktioner. På så sätt kan den lokala service och mötesplats som tidigare fanns återskapas.

1.2 Syfte och metod

Syftet med trafikanalysen är att undersöka konsekvenserna av tillkommande exploatering och den trafik som kommer att genereras kopplat till trafikfördelning och framkomlighet.

För att utföra trafikanalysen kommer den befintliga trafikmodellen från projekt "Trafiksimulering i Brunna-Kungsängen" att användas. Vägnetverket uppdaterats enligt den nya utformningen och omkringliggande exploateringar. Därefter uppdateras efterfrågematrisen baserat på ny information om exploateringar i Viby 19:3. Effekterna av exploateringen kommer undersökas för prognosår 2040. Analysen kommer även att redogöra för nuläget. För att klargöra hur aktuellt detaljplaneområde påverkar trafiken på E18 sker analyser med respektive utan Viby 19:3.

Samtliga analyser kommer att ske för förmiddagens och eftermiddagens maxtimme.

1.2.1 Om "Trafiksimulering i Brunna-Kungsängen"

Projektets syfte är att undersöka möjligheterna för nybyggnation av ICA:s nya höglager i nordvästra delen av Brunna verksamhetsområde. Där konverteras en befintlig trafikmodell över Kungsängen tätort från Dynameq till TransModeler. Nätverket och trafikefterfrågan på Brunna industriområde har uppdaterats. Det projektet innehåller en trafikanalys över hela

Kungsängen med fokus på Brunna industriområde samt Trafikplats Brunna och av/påfart till E18. Den inkluderar nuvarande trafiksituation och framtidsprognos över år 2040.

2 Trafikprognoser och modeller

2.1 Trafikprognoser

Trafikprognoser skapas för att kunna analysera och illustrera framtida trafikmängder i en trafikmodell som gjorts över en stad eller stadsdel. I regel skapas först en nulägesprognos vars syfte är att svara mot uppmätta trafikmängder i vägnätet. I detta steg kalibreras trafikmodellen så att den överensstämmer så bra som möjligt med verkligheten. Utifrån nulägesprognosen tas vanligtvis en framtidsprognos fram som visar på en framtida trafiksituation. Den framtida trafiksituationen tar hänsyn till tillkommande verksamheter och bostäder enligt kommunens planer samt utbyggd väginfrastruktur. De exploateringar som berörs i första hand är Svartviks strand, Korsängen och Ringvägen, Tibblevägen, Rankhus¹ och Norrboda-Brunna Handels och verksamhetsområde Brunna Park.

2.2 TransModeler

För att visualisera och analysera en trafikprognos som trafikflöden i ett vägnät krävs det att en trafikmodell byggs upp i ett modelleringsverktyg. Till modellen för Brunna har TransModeler² använts. TransModeler är en så kallad hybridmodell som blandar funktioner från både mikro- och mesonivå. Det betyder att TransModeler kan, precis som en ren mikromodell, simulera interaktionen mellan enskilda fordon i detalj. Samtidigt kan modellen, som i en ren mesomodell, beskriva ruttval på ett effektivt sätt utifrån exempelvis tid på dygnet och trängsel.

En kompromiss av att modellen är en hybrid av de båda nivåerna gör att detaljeringsgraden aldrig blir lika hög som exempelvis en modell skapad i mikrosimuleringsverktyget VISSIM (som har fler justerbara parametrar). Däremot klarar modellen av att simulera större områden (exempelvis en stadsdel eller tätort) utan att beräkningstiden blir för lång.

2.3 Brunnamodellens användningsområden

Trafikmodellen över Brunna lämpar sig väl för användning inom kommunens detaljplanearbete, för luft- och bullerberäkningar och för trafikutredningar. Modellens detaljeringsnivå är sådan att såväl huvudvägnätet samt delar av lokalvägnätet finns med. Mindre lokalgator och villagator representeras inte i modellen eftersom det skulle kräva mycket detaljerad information.

Till den trafik som simuleras i modellen ingår personbilar och tung trafik. Kollektivtrafik simuleras inte. Busstrafik antas gå bland övrig tung trafik men saknar, i modellen, tidtabell och hållplatslägen.

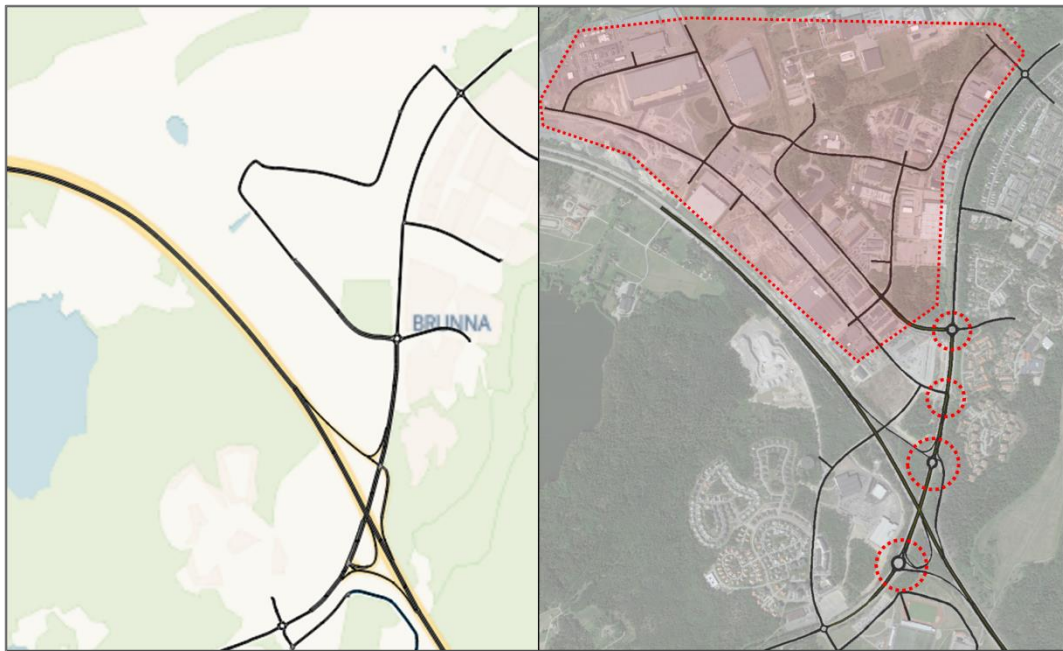
¹ Enligt ÖP 2010 med 3000 bostäder varav 250 småhus

² TransModeler, utvecklat av det kanadensiska företaget Caliper
<http://www.caliper.com/transmodeler/default.htm>

3 Modellförutsättningar

3.1 Trafikprognos nuläge

Den nulägesprognos som tagits fram för Brunna, som beskriver reselstring och färdmedelsval, baseras på data från den Dynameq-modell som utvecklats av Norconsult 2018. Vissa justeringar har gjorts för att modellen ska inkludera ett detaljerat vägnät inom Brunna industriområde. Två körfält i Brunna rondellen, vänstersvängkörfält i korsning Mätarvägen/Granhammarsvägen och den nya rondellen på Granhammarsvägen, se Figur 2.



Figur 2. Justeringar i nulägesprognosen.

Nuläget har kalibrerats mot det trafikmättningsunderlag som Upplands-Bro kommun tillhandahållit från Brunna industriområde. Mätningarna är gjorda under olika månader under år 2020. För trafikmätningar på statliga vägar har Trafikverkets vägtrafikflödeskartan³ använts. De flesta mätningar därifrån avser hösten 2019.

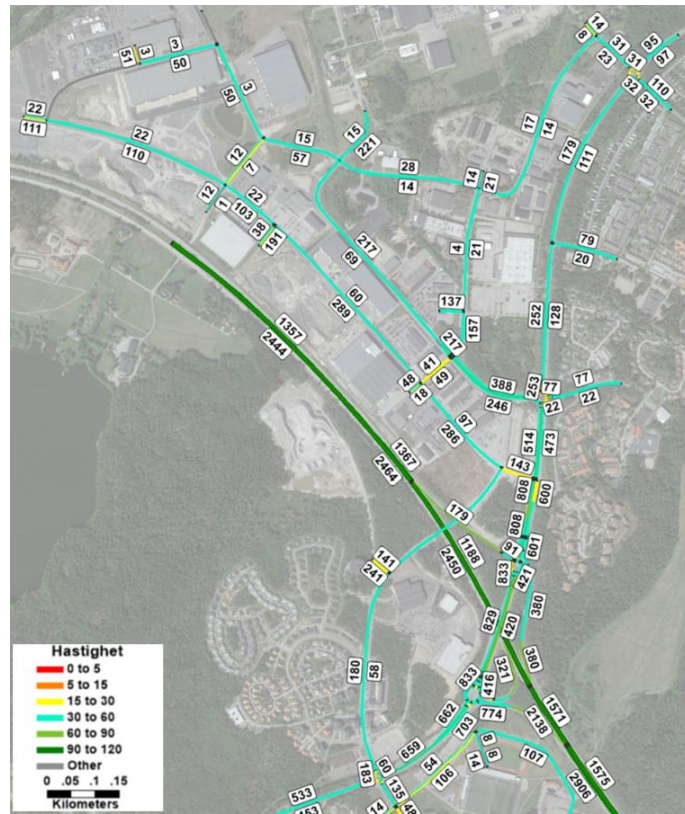
³ Trafikverket, <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>

3.2 Vägnät nuläge

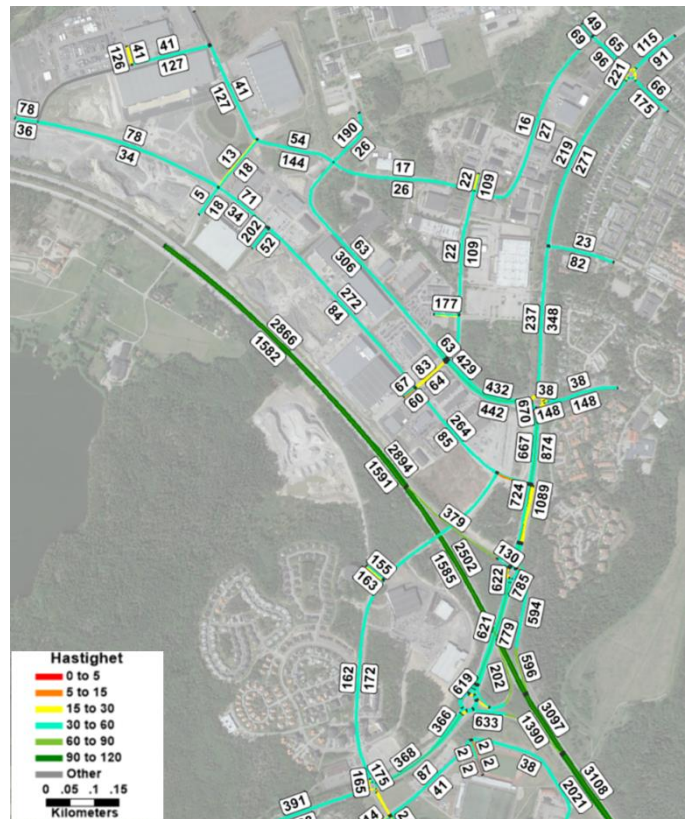
Vägnätet för nuläget har kodats enligt tillgängligt kartmaterial och visas i Figur 3. Flödet och medelhastigheterna (km/h) i studieområde under förmiddagens och eftermiddagens maxtimme visas i Figur 4 och Figur 5.



Figur 3. Visar hur vägnätet har kodats i modellen enligt dagens utformning.



Figur 4. Medelhastigheten samt trafikflöden i modellen under förmiddagens maxtimme för nuläge år 2020



Figur 5. Medelhastigheten samt trafikflöden i modellen under eftermiddagens maxtimme för nuläge år 2020

3.3 Trafikprognos 2040

3.3.1 Övergripande förutsättningar

För trafiken på E18 har det mellan 2016 och 2019 skett kraftiga ökning. Trafiken vid trafikplats Brunna har ökat med omkring 20 % och öster om trafikplats Kungsängen har trafiken ökat med 18 %. Vad denna ökning beror på är inte klarlagt. I modellen, som bygger på kommunens Dynameq-modell, har en trafikökning på ca 1 % antagits. Detta i enlighet med trafikverkets siffror från EVA-kalkylen för Stockholm.

För att beräkna hur framtidens bilresande kan komma att se ut är kommunens planerade tillväxt i form av nya bostäder och arbetsplatser viktig indata. Detta har kommunen tillhandahållit för det som väntas vara färdigbyggt till år 2040.

Förutom den byggnation som planeras finns det förstås många andra faktorer som påverkar framtidens bilresande. Faktorer som t.ex. konkurrenskraften hos andra färdmedel, hur samhället planerar utbyggnad av infrastrukturen, bränslepriser, parkeringskostnader osv. Mycket av detta är okänt och antas därför ha samma förhållande i framtiden som idag. T.ex. gällande bilanvändandet väntas bilen, i denna trafikanalys, användas på samma sätt i framtiden som idag. Detta gör att bilresandet antas att växa i samma takt som befolkningen och arbetsplatserna. Det blir på det viset jämförbart med hur reseefterfrågan ser ut idag jämfört med i framtiden.

Den pandemi som nu råder förväntas påverka resandet men det är oklart i vilken utsträckning. Undersökningar visar att de som har arbeten som tillåter hemarbete gärna vill fortsätta arbeta hemifrån ett par dagar i veckan. Det är dock svårt att bedöma hur detta påverkar planområdet då det inte går att säga vilken typ av yrken de framtida invånarna kommer ha. För att göra analyser med andra förutsättningar som exempelvis ett annat bilanvändande, hårdare parkeringspolicy etc. måste en ny prognos tas fram där detta tas med.

Antal bilresor som görs per dag är hämtat från Resevaneundersökningen för Stockholms län 2015⁴. I denna resvaneundersökning rapporteras trafiksituationer för länets olika kommuner enligt Tabell 1. Kommuner med olika stor andel bilanvändande, se nedan. I prognoser beräknas det tillkommande bilresandet vid nya bostäder genom att multiplicera det genomsnittliga antalet boende per lägenhet/villa (statistik för denna finns hos SCB) med bilalstringstalen i Upplands-Bro.

⁴ <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/trafik/resvanor/RVU-stockholms-lan-2015.pdf>

Antal resor med olika färdmedel	Per invånare och dag					Totalt antal resor, alla invånare, per dag (i 1000-tal)						
	Kommun	Bil	Köll	Cykel	Tillfots	Annat	Totalt	Bil	Köll	Cykel	Tillfots	Annat
Stockholm	0,6	1,1	0,3	0,5	0,1	2,6	437	767	223	374	86	1886
- Innerstaden	0,4	1,0	0,4	0,8	0,1	2,7	105	292	112	220	35	764
- Söderort	0,7	1,1	0,3	0,4	0,1	2,6	186	309	77	101	32	704
- Västerort	0,8	0,9	0,2	0,3	0,1	2,3	147	165	34	52	19	417
Solna	0,6	1,1	0,3	0,4	0,1	2,5	39	65	17	26	6	152
Sundbyberg	0,7	1,0	0,2	0,4	0	2,4	24	36	6	14	3	84
Regioncentrum	0,6	1,1	0,3	0,5	0,1	2,6	500	868	246	413	95	2121
Danderyd	1,3	0,8	0,2	0,3	0,1	2,8	32	18	6	6	3	65
Järfälla	1,2	0,7	0,1	0,3	0,1	2,5	66	41	8	14	6	135
Lidingö	1,3	0,7	0,2	0,3	0,1	2,7	43	25	8	10	5	91
Sollentuna	1,3	0,8	0,2	0,2	0,1	2,6	68	40	9	12	7	136
Täby	1,3	0,7	0,2	0,3	0,1	2,6	66	36	8	16	7	134
Huddinge	1,2	0,8	0,1	0,2	0,1	2,5	92	66	9	19	11	196
Nacka	1,0	1,0	0,2	0,3	0,1	2,6	72	73	12	20	8	185
Tyresö	1,1	0,8	0,1	0,2	0,1	2,4	38	29	3	8	5	83
Kommuner inre förort	1,2	0,8	0,2	0,3	0,1	2,5	476	329	64	104	51	1025
Ekerö	1,5	0,8	0,1	0,1	0,1	2,6	29	16	2	3	2	51
Norrtälje	1,4	0,3	0,1	0,2	0,1	2,2	67	14	5	10	6	102
Sigtuna	1,2	0,6	0,1	0,2	0,2	2,2	41	20	2	6	6	75
Upplands-Bro	1,3	0,6	0,1	0,2	0,2	2,3	25	12	2	4	4	46

Tabell 1. Kommuner med olika stor andel bilanvändande.

3.3.2 VIBY 19:3: uppskattat antal invånare och nya resor

De tillkommande resorna under maxtimmen har fördelats i modellen utifrån befintligt mönster i efterfrågematrisen från ett nära, och liknande, befintligt område (Musikvägen) från den kalibrerade nulägesmodellen.

De nya resorna har räknats fram genom följande tillvägagångssätt:

- Antal personer per hushåll i Upplands-Bro kommun är 2,1 personer per lägenhet och 2,9 personer per småhus enligt SCB.
- Enligt resvaneundersökningen från 2015 gör varje individ cirka 1,3 bilresor per dag.
- Alstringen från förskolan och grundskolan bygger på ett antagande om att 30 % av barnen får skjuts till/från skolan. Därför kommer de att generera ca 450 resor per dag. (En grundskola med 600 elever i klass F-9 och en förskola med upp till 8 avdelningar, 20 barn per avdelning).
- En livsmedelsbutik vilken förväntas generera cirka 1200 fordonsrörelser/dygn.
- Andelen resor under max timmarna har utgått från ett liknande område (Musikvägen). Det innebär att 14% av ÅDT flöden sker under förmiddagen (FM) maxtimme och 11% under Eftermiddagens (EM) maxtimme.

Totalt beräknas området generera 4350 resor per vardag, vilket motsvaras av cirka 600 under FM maxtimme och 500 under EM maxtimme.

4 Scenariobeskrivning

De scenarier som analyserats beskrivs i Tabell 2 nedan.

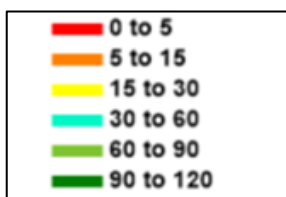
Scenario	Beskrivning
Nuläge FM	Nuvarande utformning med dagens trafikflöden under förmiddagens maxtimme.
Nuläge EM	Nuvarande utformning med dagens trafikflöden under eftermiddagens maxtimme.
2040 FM	Nuvarande utformning med prognostiserade trafikflöden för år 2040 under förmiddagens maxtimme.
2040 EM	Nuvarande utformning med prognostiserade trafikflöden för år 2040 under eftermiddagens maxtimme.
2040 FM utan Viby	2040 FM scenarion utan utvecklingar i Viby.
2040 EM utan Viby	2040 EM scenarion utan utvecklingar i Viby.
2040 FM +5%	2040 FM scenarion med 5% ökning på hela efterfrågan matrisen.
2040 EM +5%	2040 EM scenarion med 5% ökning på hela efterfrågan matrisen.

Tabell 2. Scenariobeskrivning

5 Resultat

Kartorna visar medelhastigheten för olika segment i modellen där även trafikflöde på respektive länk anges under maxtimmen. Notera att kartorna är tagna från en specifik körning och återger medelhastigheten och flödena som observerades under den enskilda körningen. Exakt trafikflöde kan variera något mellan körningarna men medelhastigheten är i regel densamma. Eftersom färgerna symboliserar olika hastighetsspann så ger det en bra översikt över var trängsel uppstår. Det går även att få en överblick av medelkörlängd genom att studera färgväxlingarna efter en korsning eller andra områden som kan ge upphov till köbildning. Figur 1 nedan visar hur färgerna delats in efter olika hastighetsspann. Färgerna ska således tolkas som att exempelvis röd färg i ett område haft en genomsnittlig hastighet på mellan 0–5 km/h under maxtimmen dvs. köbildning.

Medelhastighet (km/h)

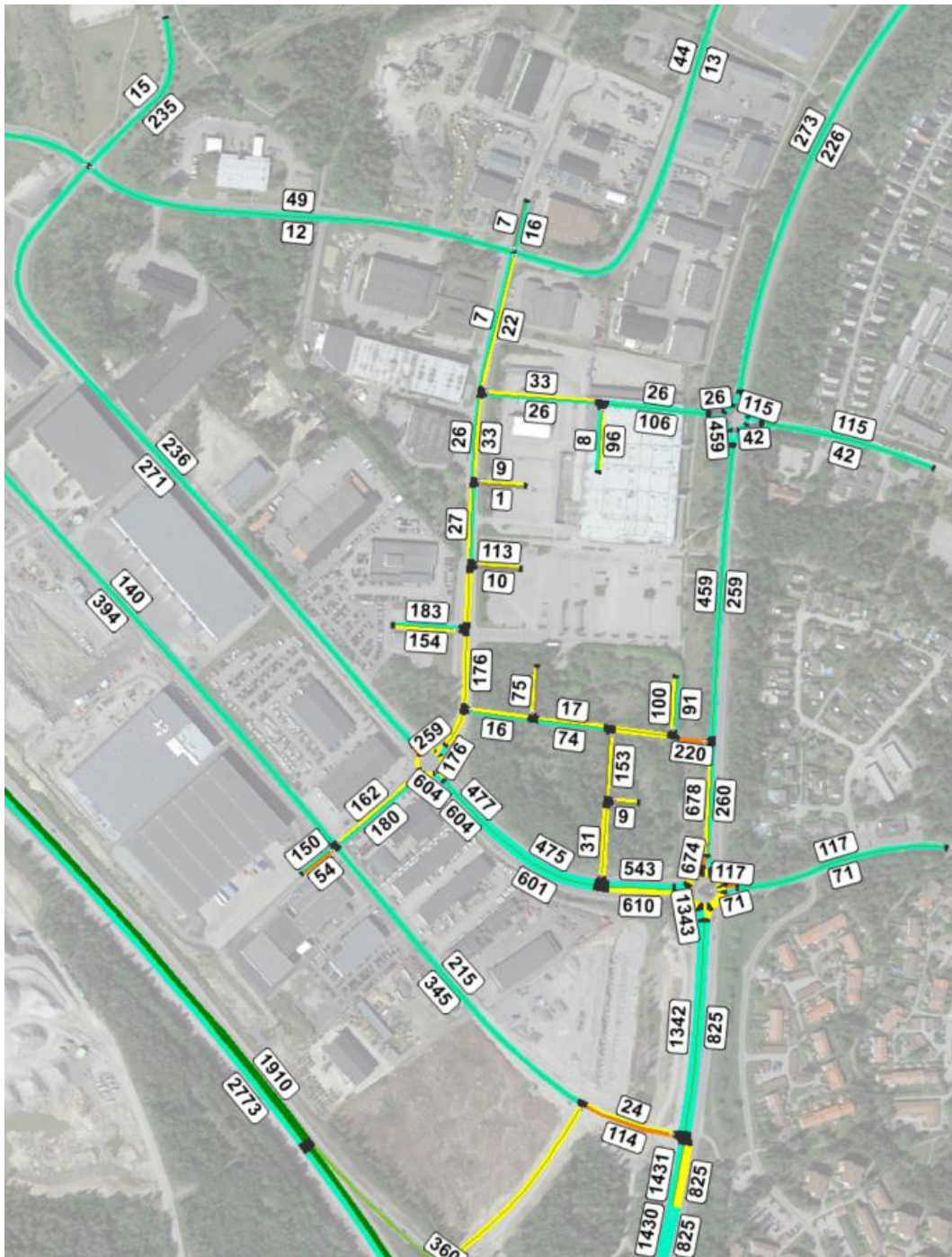


Figur 6. Färgerna i värmekartorna med respektive hastighetsinledning (km/h).

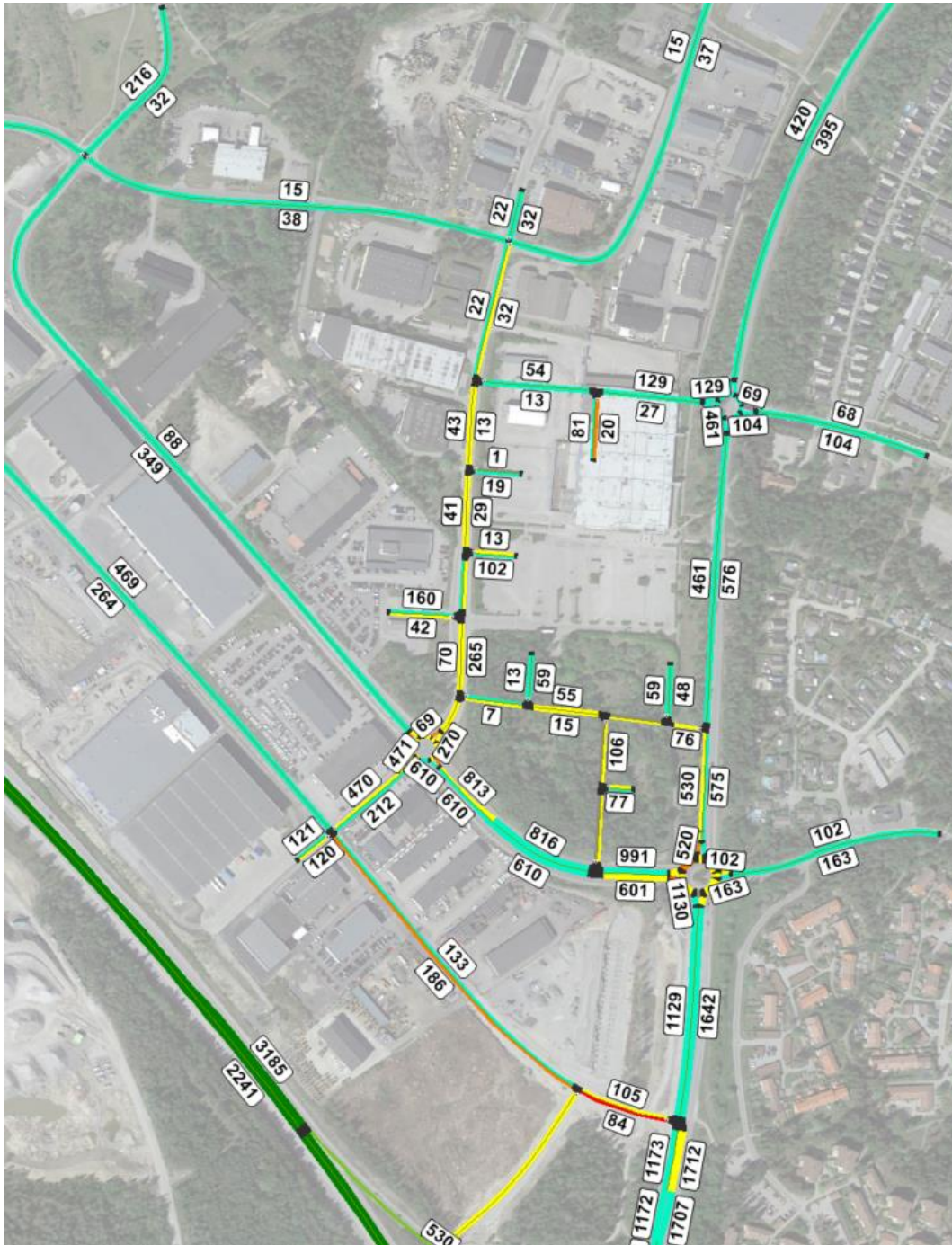
5.1 2040 scenarier - VIBY 19:3

De nya in-och utfarterna kommer få konsekvenser på lokalvägnätet. Kopplingen mot Granhammarsvägen är reglerad som utfart med vänstersvängsförbud. I det planförslag som var ute på samråd tilläts även infart med högersväng men samrådssynpunkterna visade på farhågor att en del av trafiken till skolan samt att en del av nyttotrafiken skulle köra några hundra meter längre norrut och vända i den nya cirkulationsplatsen Artistvägen-Granhammarsvägen istället för att välja infarten från Effektivägen. Detta har kartlagts i trafikanalysen men även granskats ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, varpå slutsatsen att förbjuda infart föll sig naturlig.

Trafikflödet på Granhammarsvägen beräknas öka markant till år 2040, jämfört med nuläge. Resultaten visar att det är svårt för trafik från Mätarvägen östgående att ta sig ut på Granhammarsvägen samt att Granhammarsvägen nordgående kan få problem att svänga vänster till Mätarvägen som en följd av den ökade trafiken på Granhammarsvägen. Analysen visar även att fler bilar väljer Pettersbergsvägen eller Effektivägen för att undvika korsningen Granhammarsvägen/Mätarvägen.



Figur 7. Medelhastigheten samt trafikflöden omkring VIBY 19:3 under förmiddagens maxtimme år 2040.



Figur 8. Medelhastigheten samt trafikflöden omkring VIBY 19:3 under eftermiddagens maxtimme år 2040.

5.2 2040 scenarier - E18

Detta kapitel presenter hur utvecklingarna i Kungsängen påverkar E18 och motorvägsramperna. Trafikplats Brunna är redan idag hårt belastad och har periodvis framkomlighetsproblem⁵. För att klargöra hur trafikplatsen påverkas, inte bara av den här detaljplanen utan av den sammantagna exploateringen av Brunna, har en fördjupad

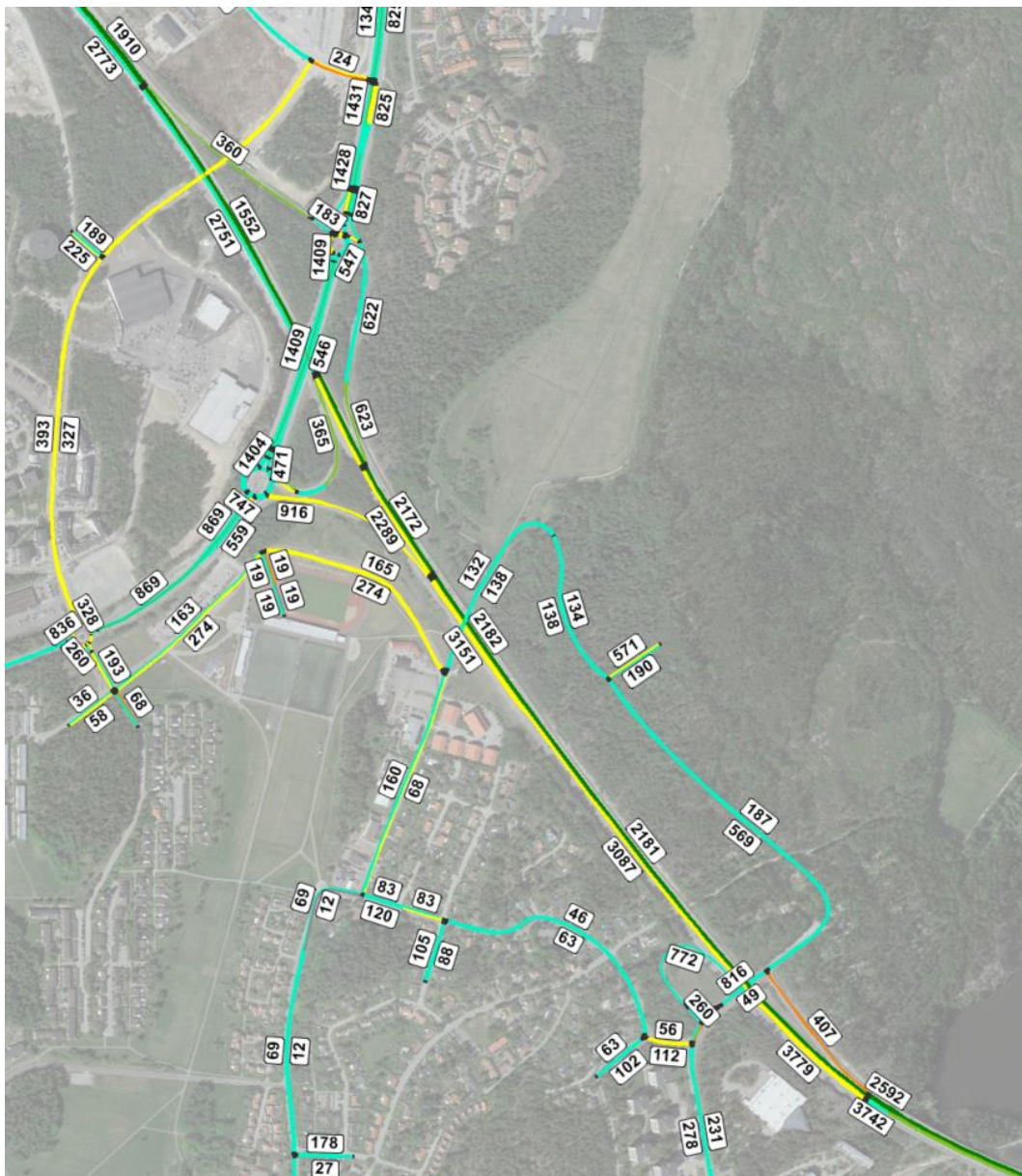
⁵ Yttrande från Trafikverket

trafikanalys genomförts. Framtidsscenarierna har modellerats för maxtimmarna och förutsätter att all planerad exploatering inom Brunna byggs.

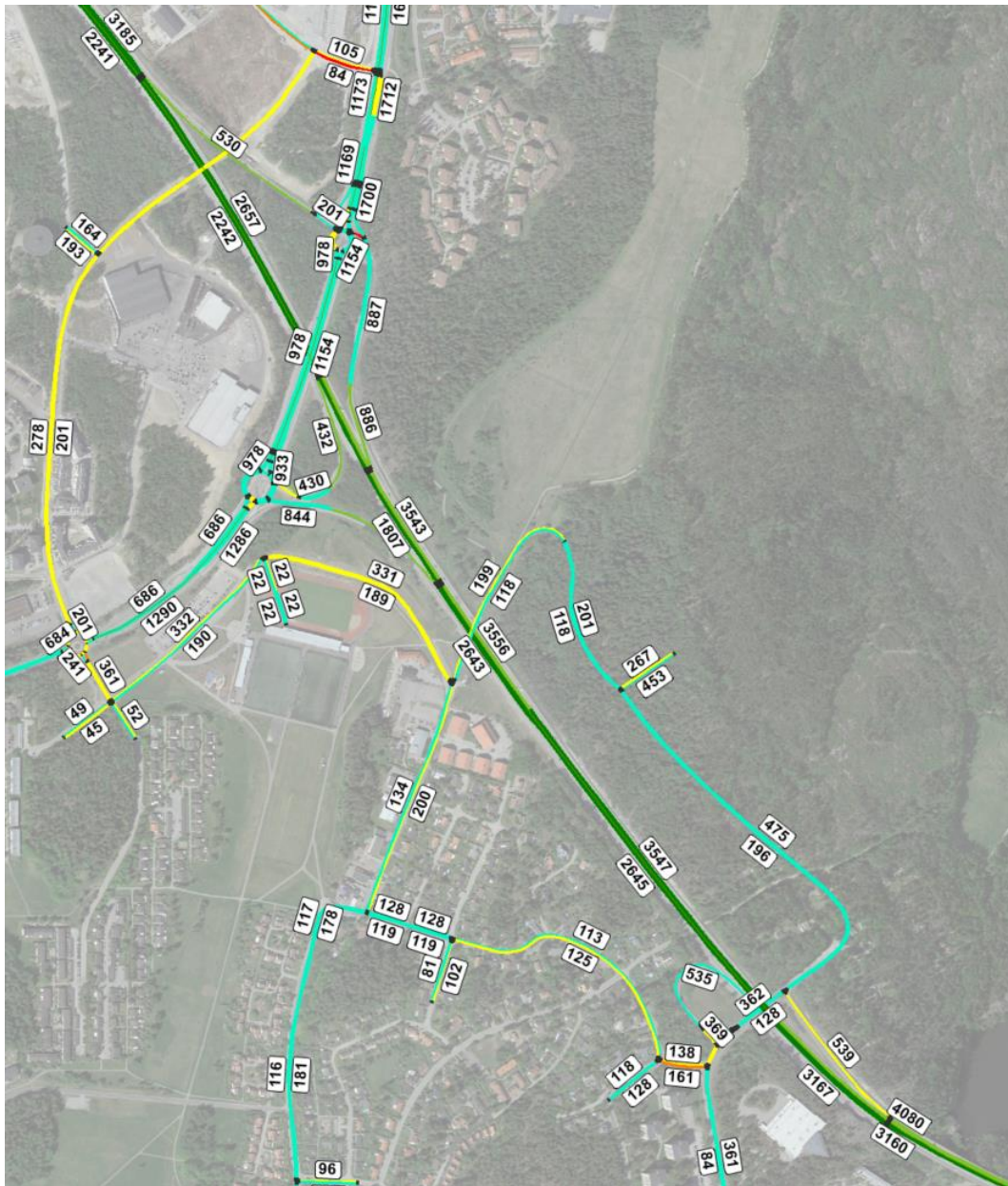
Resultaten visar att situationen för den östgående trafiken på E18 blir sämre i scenario år 2040 under förmiddagens maxtimme. E18 har i denna del för låg kapacitet för att på ett tillfredsställande sätt kunna hantera den ökade efterfrågan år 2040. Kapaciteten på den del av E18 analyseras mer detaljerat i kapitel 0.

Högre trafikflöden som kommer från planområde Rankhus mot Kungsängen trafikplats gör det svårt för trafiken på avfarten att svänga vänster vilket genererar lägre medelhastighet på avfarten.

Under eftermiddagens maxtimme finns en liten hastighetssänkning innan den norrgående avfarten vid Brunna trafikplats. Detta då fler fordon beräknas välja den avfarten.



Figur 9. Medelhastigheten samt trafikflöden på E18 under förmiddagens maxtimme år 2040.



Figur 10. Medelhastigheten samt trafikflöden på E18 under eftermiddagens maxtimme år 2040.

5.2.1 Kapacitetsanalyser för E18 efter södergående påfart vid Kungsängen Tpl:

Ett antal kapacitetsberäkningar har utförts för att beskriva framkomligheten för E18 efter södergående påfarten vid Kungsängen Tpl år 2040. Enligt trafikmodellen är reseefterfrågan ca 4300 resor (800 på påfarten och 3500 på E18) för denna sträcka. Beräkningsmetodiken är Trafikverkets och finns dokumenterad i TVR2013/643434 och anger bland annat metoder för beräkning av kapaciteten på sträckor, påfarter och växlingssträckor.

En faktor för omräkning till fordonsekvivalenter har definierats på följande sätt, för att ta hänsyn till påverkan av fordonsfördelning på kapacitet- och hastighetflödes samband. Aktuell fordonssammansättning ger faktorn 0,93 för denna sträcka.

Kapacitet och belastningsgrad för påfart bestäms genom följande samband:

$$\text{Kapacitet efter påfarten (f/h)} = q_c - a \cdot q_{p\ddot{a}}$$

där:

$$q_c = 4150 \text{ f/t vid 2 körfält på huvudvägen och 5600 vid 3 körfält,}$$

$$q_{p\ddot{a}} = \text{Trafikflöde på påfarten påfarten (f/tim),}$$

$$a = \begin{cases} 0,25 & \text{om trafikplatstäthet} > 0,33 \text{ trafikplatser/km} \\ 0,20 & \text{om trafikplatstäthet } 0,2 - 0,33 \text{ trafikplatser/km} \end{cases}$$

Förmiddagens maxtimme scenario år 2040 har trafikflöden på cirka 800 fordon på påfarten (=860 personbilsenheter), vilket medför att kapacitet efter påfarten kommer att vara cirka 3970 personbilsenheter. En efterfrågan på 4300 fordon (800 från påfarten och 3500 från E18) på denna sträcka är motsvarande 4630 personbilsenheter. Detta är mycket högre än den beräknade kapaciteten för sträckan, vilken är 3970.

I Tabell 3 redovisas förmiddagstrafiken (fordon/timme) på E18 efter påfarten för nuläge år 2020 samt motsvarande totaltrafik med hjälp av faktor för omräkning av trafikflödet till personbilsenheter. Det visar att även idag är den totala trafiken på morgonen nära den övre gränsen under kl. 06:00-08:00.

Tidpunkt	Totaltrafik	Lastbil med släp	Lastbil utan släp	Totaltrafik i personbilsenheter
2019-08-21 05:00	1394	34	127	1580
2019-08-21 06:00	3354	68	376	3790
2019-08-21 07:00	3061	62	285	3480
2019-08-21 08:00	2328	53	208	2650
2019-08-21 09:00	1851	67	183	2100

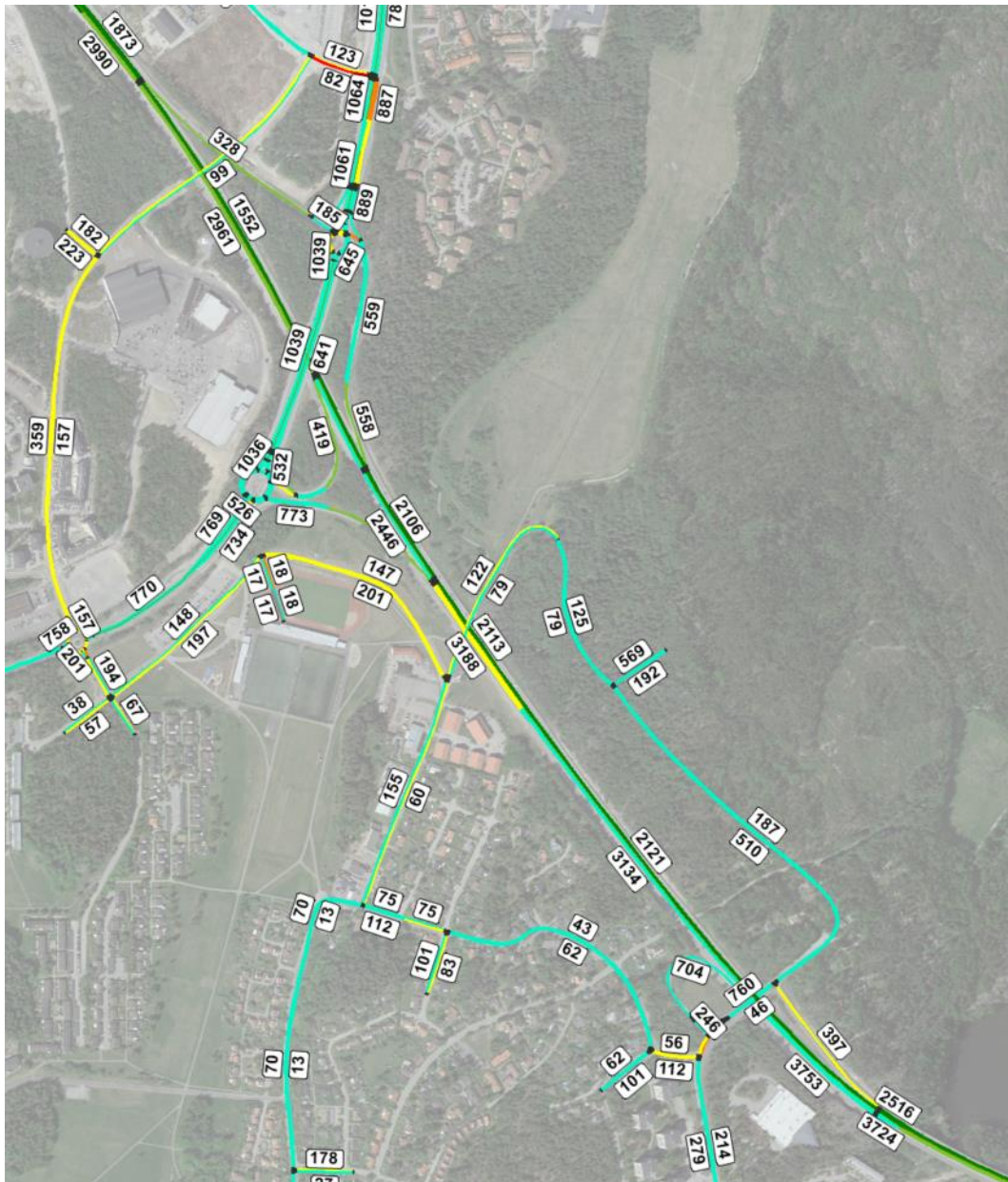
Tabell 3. Trafikflöden på E18 söderut efter påfarten år 2019.

5.3 2040 scenarier utan Viby 19:3

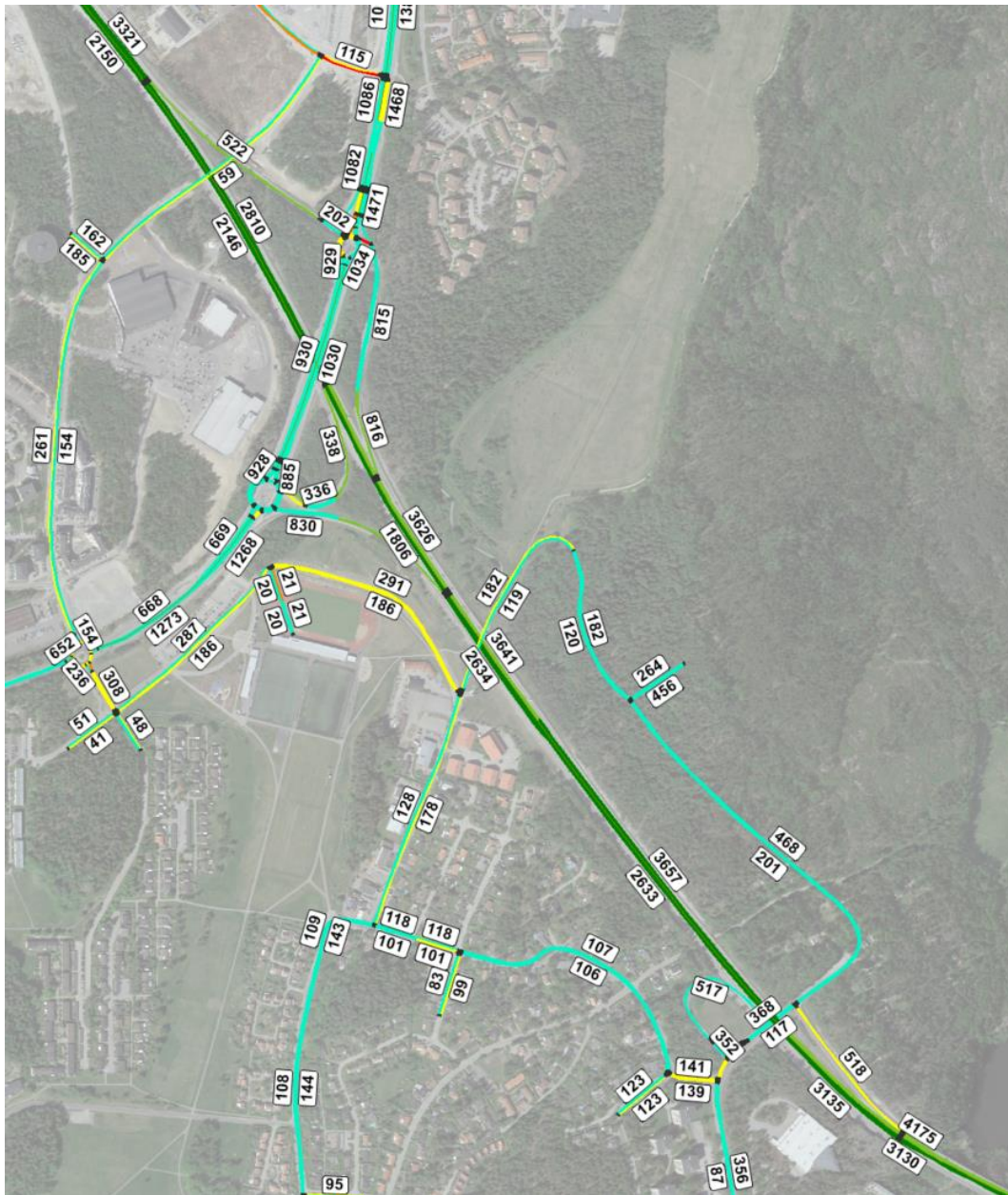
För att undersöka hur en utveckling av Viby 19:3 påverkar E18 år 2040 har scenarierna analyserats utan utvecklingen i Viby.

Resultaten visar att problemet för den östgående trafiken på E18 under förmiddagen maxtimme kvarstår, den påverkan som trafiken från Viby har är minimal.

Att exkludera Viby från modellen underlättar inte situationen på den norrgående avfarten vid Kungsängens trafikplats under eftermiddagens maxtimme.



Figur 11. Medelhastigheten samt trafikflöden på E18 under förmiddagens maxtimme år 2040 utan Viby.



Figur 12. Medelshastigheten samt trafikflöden på E18 under eftermiddagens maxtimme år 2040 utan Viby.

Slutsatsen av detta är ett Vibys tillskott av trafik inte påverkar E18 annat än en marginell påverkan för den östergående trafiken.

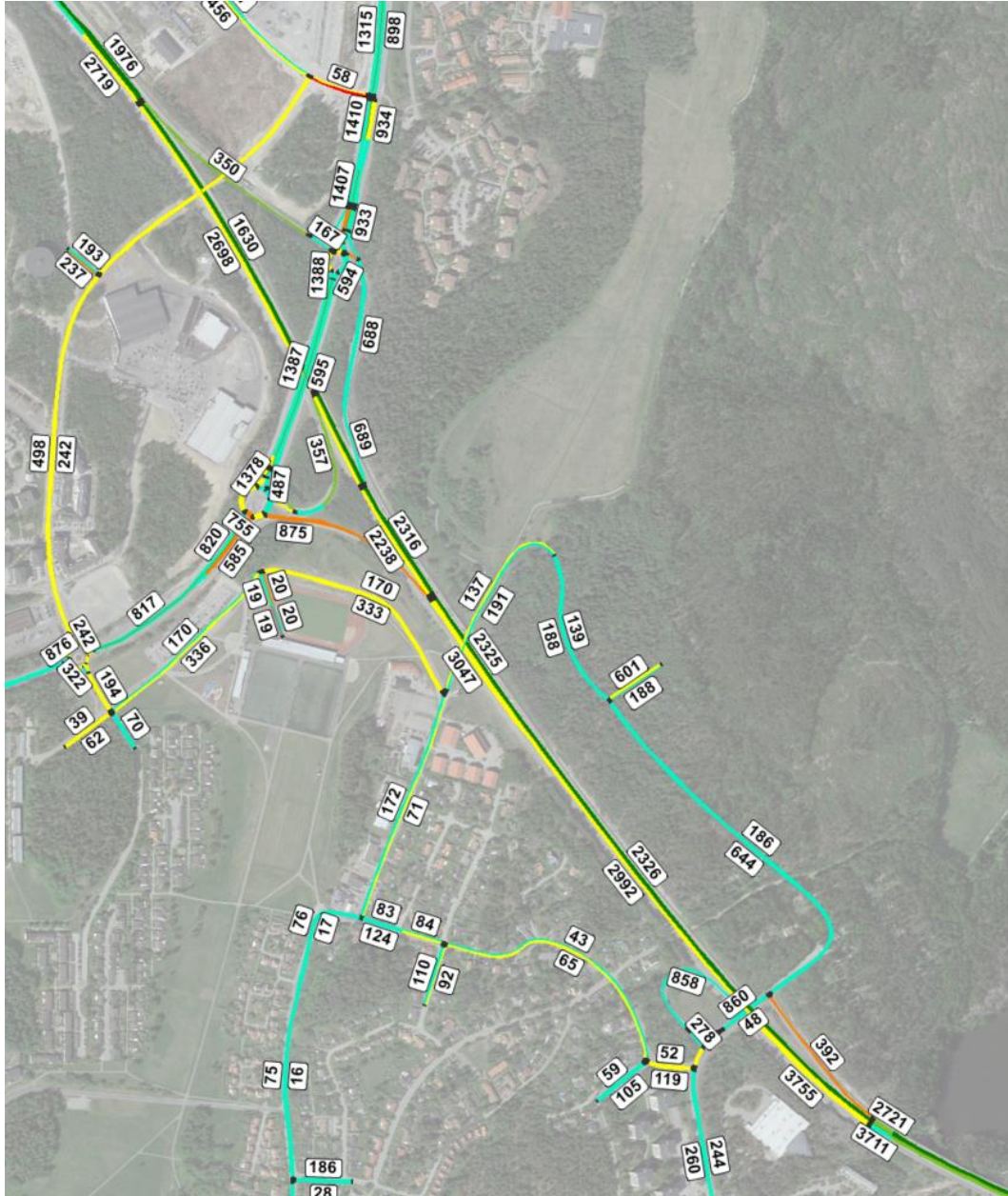
5.4 Känslighetsanalys – 2040 scenarier med 5% trafikökning

Denna modell omfattar de exploateringsområden i Kungsängen som planeras att byggas fram till och med år 2040. Då det alltid finns en viss osäkerhet i trafikstringsberäkningen görs en känslighetsanalys där reseefterfrågematriser höjs med 5% för hela Kungsängen. Detta för att illustrera ett "värsta scenario".

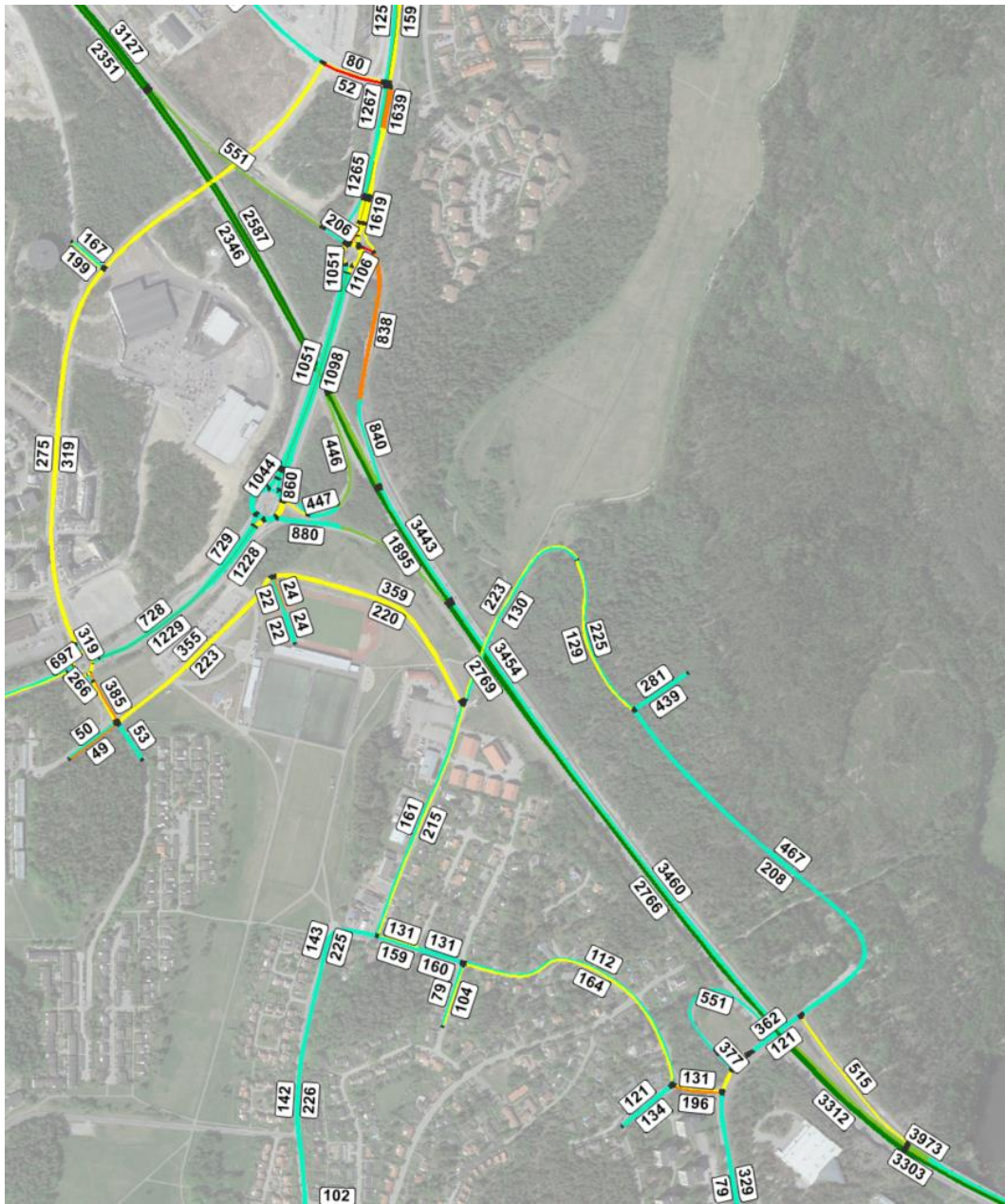
När efterfrågan ökar med 5% minskar medelshastigheten signifikant, jämfört med tidigare. Under förmiddagens maxtimme ökar trafikträngsel för östgående trafik på E18 och

påverkar avfarten till Brunna väsentligt. Situationen blir sämre i motsatt riktning under eftermiddagens maxtimme till följd av trängsel i rondellen efter avfarten.

Medelhastighet samt trafikflöden under de simulerade timmarna visas i Figur 13 och Figur 14.



Figur 13. Medelhastigheten samt trafikflöden på E18 under förmiddagens maxtimme år 2040 **+5%**



Figur 14. Medelhastigheten samt trafikflöden på E18 under eftermiddagens maxtimme år 2040 +5%

6 Diskussion

Prognosen är baserad på ett fullt utbyggt Kungsängen där alla planerade exploateringar byggs och står klara till år 2040 samtidigt som bilanvändandet förblir detsamma som idag.

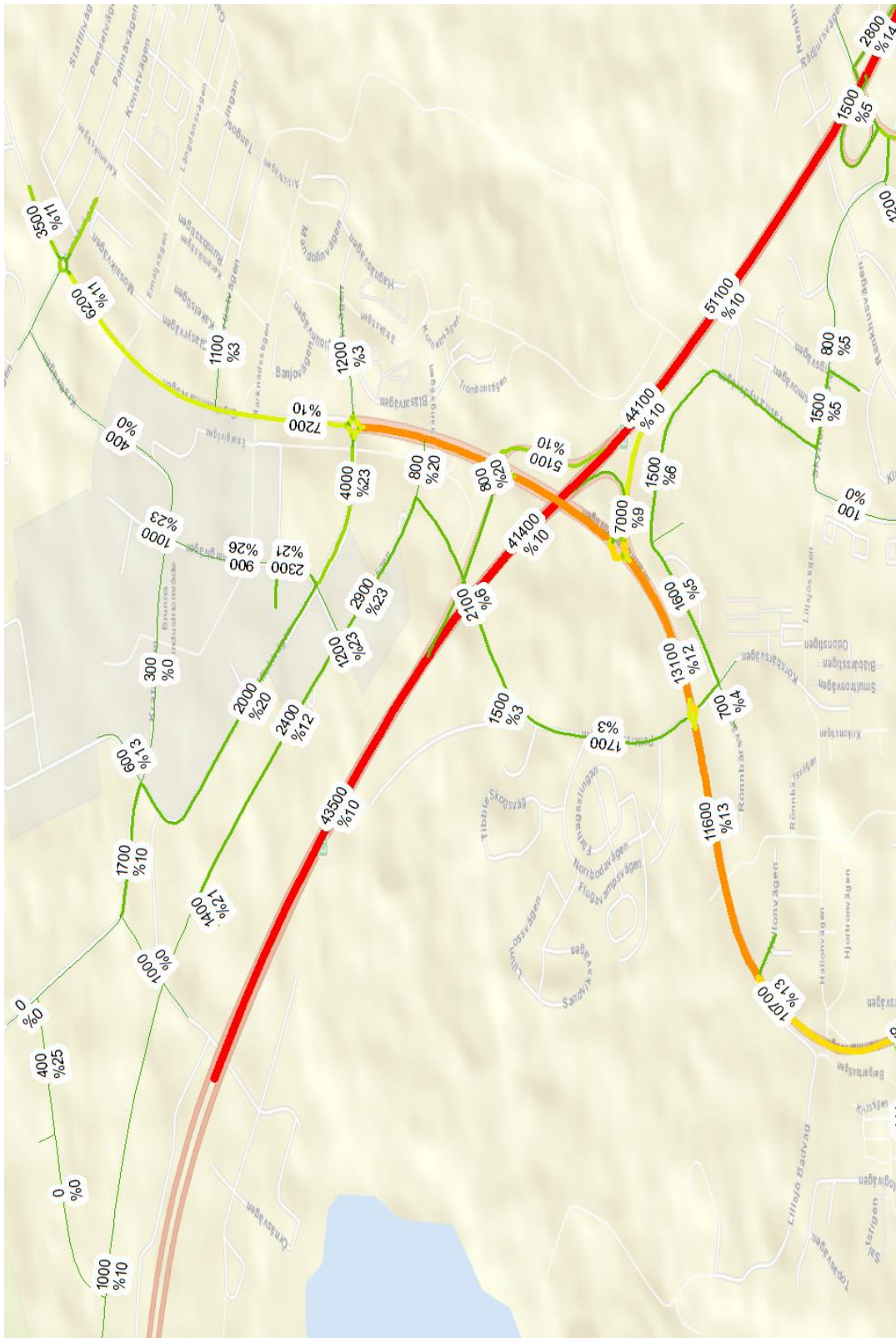
Trafiken i närområdet bedöms fungera i huvudsak bra. Vissa problem kan uppstå för trafiken från Mätarvägen att ta sig ut på Granhammarsvägen samt att trafik på Granhammarsvägen kan få problem att svänga vänster till Mätarvägen under vissa tider på dygnet.

De senaste åren har trafiken på E18 ökat kraftigt. I modellen har en lägre ökning, 1 % per år, antagits. Om den generella ökningen av trafik på E18 fortsätter kommer det bli kapacitetsproblem oavsett om Upplands-Bro bygger enligt plan eller inte alls.

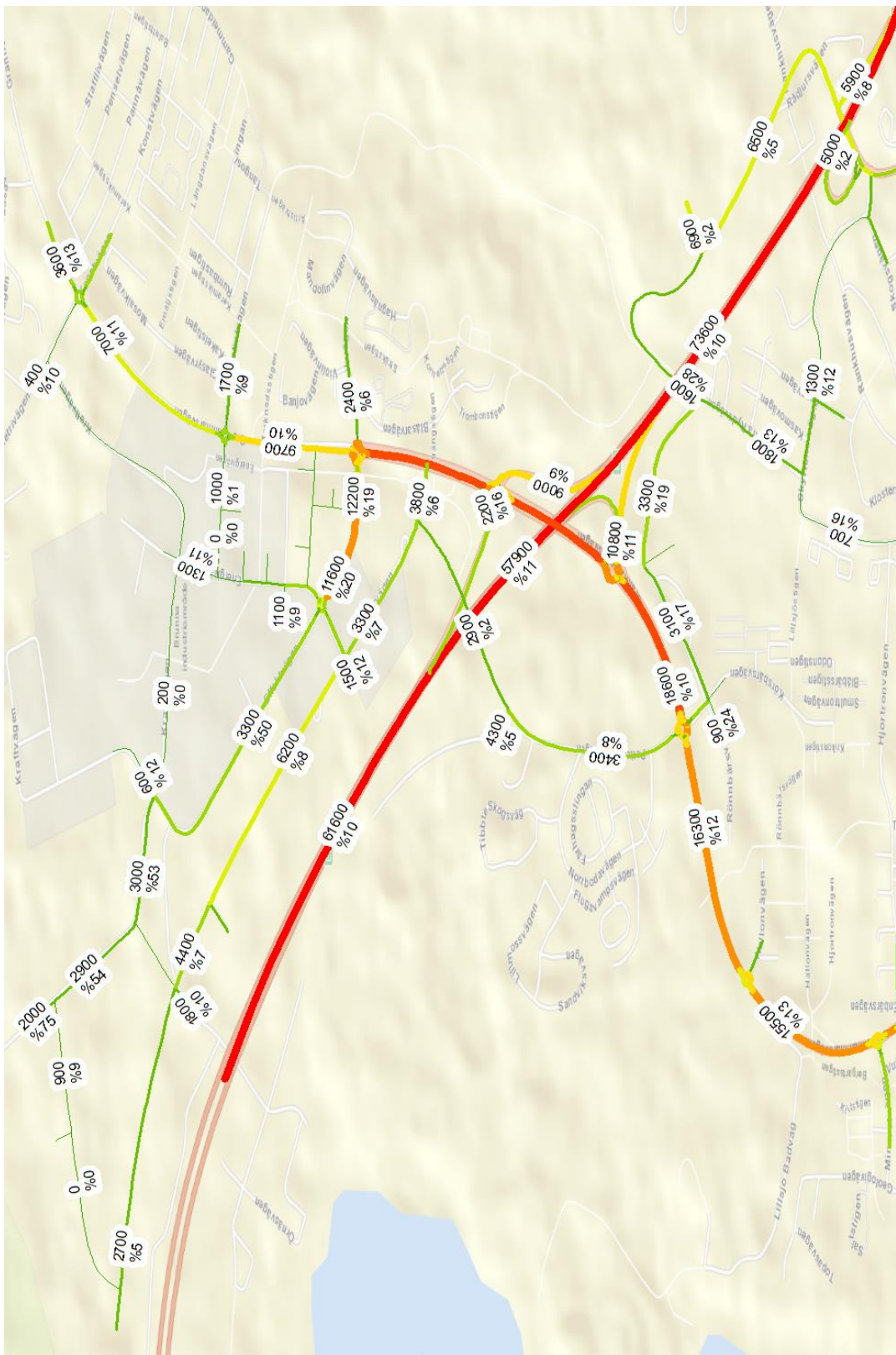
De planerade exploateringarna medför en ökning av E18s trafik, även om den generella trafikhöjningen hålls nere, och utan inga kapacitetshöjande åtgärder på E18 så är det naturligt att kapacitetsproblem kan uppstå.

Kapacitetsberäkning för östgående påfarten i Kungsängens trafikplats visar att den redan idag ligger mycket nära kapacitetstaket och det finns inte mycket kapacitet kvar för kommande trafikökningar.

ÅDT Nuläge och 2014



Figur 15 ÅDT Nuläge



Figur 16 ÁDT 2040