

BILAGA 1 PM TRAFIK KLÖVBERGA ETAPP 3

Kapacitetsberäkningar

Datum	2023-08-02
Reviderad	
Uppdragsnummer	
Utgåva/Status	Version 1

Carl Chytraeus
Uppdragsledare

Carl Chytraeus
Handläggare Granskare

Carl Chytraeus
carl@ackonsulter.se

Innehållsförteckning











1. Allmänt.....	0
2. Resultat.....	1
2.1 Sammanställning.....	1
2.1.1 Korsningen Klövberga allé väg 840 (Håtunavägen).....	1
2.1.2 Bro trafikplats.....	2
2.1.3 Sammanfattning.....	2
2.2 Trafikalstring etapp 3.....	3
2.2.1 Biltrafik.....	3
3. Trafikmängder år 2040 med etapp 3.....	3
3.1 Utan trafikplats Klövberga.....	3
3.2 Med Klövberga trafikplats.....	5
4. Kapacitet i vägsystemet.....	7
4.1 Korsningen Klövberga allén/Väg 840 Håtunavägen.....	7
4.1.1 Utan trafikplats Klövberga.....	7
4.1.2 Med trafikplats Klövberga.....	11
4.2 Bro trafikplats.....	13
4.2.1 Utan trafikplats Klövberga.....	13
4.2.2 Med trafikplats Klövberga.....	30

1. Allmänt

Denna bilaga beskriver kapacitetsberäkningar i de viktigare korsningarna kring Bro trafikplats och väg 840 med de trafikmängder och förutsättningar som beskrivs i PM trafik.

Kapacitetsberäkningar är gjorda med trafik från både etapperna 1 och 2 samt etapp 3 med och utan Klövberga trafikplats för förmiddag och eftermiddag.

Dessutom har kapacitetsberäkningar gjorts för en situation för och efter ett skiftbyte för 1000 personer. Som förutsättning har antagits att fordonen anländer under en halvtimme innan skiftbytet respektive åker från anläggningen under en halvtimme.

Klövberga etapp 3				
Capcalberäkning	Utan Klövberga trafikplats		Med Klövberga trafikplats	
K1 (Norra ramperna)	Befintlig utformning 	Cirkulationsplats 	Befintlig utformning 	Cirkulationsplats 
Normala förhållanden Timtrafik = 0,1 dygnstrafik	FM och EM	FM och EM	FM och EM	FM och EM
Skiftbyte trafik under 1/2 timme	Före och efter skift	Före och efter skift		
	Utan Klövberga trafikplats		Med Klövberga trafikplats	
K2 (Södra ramperna)	Befintlig utformning 	Cirkulationsplats 	Befintlig utformning 	Cirkulationsplats 
Normala förhållanden Timtrafik = 0,1 dygnstrafik	FM och EM	FM och EM	FM och EM	FM och EM
Skiftbyte trafik under 1/2 timme	Före och efter skift	Före och efter skift		
	Utan Klövberga trafikplats		Med Klövberga trafikplats	
K3 (Anslutning Trafikansservice)	Beräknas ej	Ingår i K2	Beräknas ej	Ingår i K2
Anslutning Klövberga/Klövbergavägen		Cirkulationsplats 		Cirkulationsplats 
Normala förhållanden Timtrafik = 0,1 dygnstrafik		FM och EM		FM och EM
Skiftbyte trafik under 1/2 timme		Före och efter skift		Före och efter skift

Figur 1 Följande situationer har kapacitetsberäknats

2. Resultat

2.1 Sammanställning

Nedan redovisas en sammanställning av resultatet av kapacitetsberäkningarna i korsningarna med Klövberga allé och korning K1 och K2 i Bro trafikplats.

För korsningarna K1 och K2 redovisas nuvarande utformning samt med korsningarna som cirkulationsplatser.

Kapacitetsberäkningarna redovisar en situation under förmiddagens maxtimme respektive eftermiddagens maxtimme under normala förhållanden då maxtimtrafiken förhåller sig som ca 10% av dygnstrafiken samt en känslighetsanalys vad som händer vid ett skiftbyte. Trafikflödena har beräknats på före och efter ett skiftbyte med ett skift på 1000 personer i etapp 3 och där trafikflödet för detta skiftbyte pågår under en halvtimme.

	K1 FM/Före skift			K2 Befitlig FM/Före skift			Klövbergaallén FM/Före skift		
Belastningsgrad	0,42	0,24	0,22	1,76	3,09	0,73	0,51	1,17	0,45
Gul ruta= cirkulationsplats	Utan tpl Klövberga FM	Utan tpl Klövberga Före skift	Med tpl Klövberga FM	Utan tpl Klövberga FM	Utan tpl Klövberga Före skift	Med tpl Klövberga FM	Utan tpl Klövberga FM	Utan tpl Klövberga Före skift	Med tpl Klövberga FM

Figur 2 Belastningsgrad under förmiddagen med befintliga korsningsutformningar i Bro trafikplats

	K1 EM/Efter skift			K2 Befitlig EM/Efter skift			Klövbergaallén EM/Efter skift		
Belastningsgrad	1	1,1	0,35	2,86	1,74	1,34	0,73	1,51	0,35
Gul ruta= cirkulationsplats	Utan tpl Klövberga EM	Utan tpl Klövberga Efter skift	Med tpl Klövberga EM	Utan tpl Klövberga EM	Utan tpl Klövberga Efter skift	Med tpl Klövberga EM	Utan tpl Klövberga EM	Utan tpl Klövberga Efter skift	Med tpl Klövberga EM

Figur 3 Belastningsgrad under eftermiddagen med befintliga korsningsutformningar i Bro trafikplats

	K1 FM/Före skift			K2 Befitlig FM/Före skift			Klövbergaallén FM/Före skift		
Belastningsgrad	0,19	0,17	0,17	0,37	0,6	0,27	0,51	1,17	0,45
Gul ruta= cirkulationsplats	Utan tpl Klövberga FM cirkulationsplats	Utan tpl Klövberga Före skift. Cirkulationsp lats	Med tpl Klövberga FM Cirkulations plats	Utan tpl Klövberga FM Cirkulations plats	Utan tpl Klövberga Före skift. Cirkulation splats	Med tpl Klövberga FM Cirkulation splats	Utan tpl Klövberga FM	Utan tpl Klövberga Före skift	Med tpl Klövberga FM

Figur 4 Belastningsgrad under förmiddagen med cirkulationsplatser i Bro trafikplats

	K1 EM/Efter skift			K2 Befitlig EM/Efter skift			Klövbergaallén EM/Efter skift		
Belastningsgrad	0,37	0,42	0,27	0,43	0,7	0,33	0,73	1,51	0,35
Gul ruta= cirkulationsplats	Utan tpl Klövberga EM, Cirkulationsplat s	Utan tpl Klövberga Efter skift, Cirkulation splats	Med tpl Klövberga EM Cirkulations plats	Utan tpl Klövberga EM, Cirkulations plats	Utan tpl Klövberga Efter skift, Cirkulation splats	Med tpl Klövberga EM Cirkulation splats	Utan tpl Klövberga EM	Utan tpl Klövberga Efter skift	Med tpl Klövberga EM

Figur 5 Belastningsgrad under eftermiddagen med cirkulationsplatser i Bro trafikplats

2.1.1 Korsningen Klövberga allé väg 840 (Håttunavägen)

Korsningen är utformad som en cirkulationsplats med ett körfält ut från Klövberga allén mot väg 840.

Under normala förhållanden klarar denna utformning kapaciteten även utan Klövberga trafikplats. Den högsta belastningsgraden blir 0,73 under eftermiddagen ut från Klövberga allé.

Känslighetsanalysen visar att trafik in till ett skift kommer att skapa köer söderut på väg 840 för trafiken som skall svänga höger in mot Klövberga allé. Belastningsgraden är 1,17 vilket innebär att det under viss tid kommer att byggas upp kö innan infarten.

Efter ett skift kommer det att bli kö på Klövberga allé ut mot väg 840. Belastningsgraden är 1,51 vilket innebär längre köer innan de avvecklas. En viss förbättring kan vara två körfält ut mot väg 840.

2.1.2 Bro trafikplats

2.1.2.1 Korsning K1

Korsning K1 är den norra korsningen.

Här uppstår främst en kösituation på eftermiddagarna för trafiken som kommer från E18 och skall svänga vänster mot väg 269. På eftermiddagen är belastningen 1,0 och efter ett skift ökar belastningen till 1,1. Med Klövberga trafikplats minskar belastningsgraden till 0,35.

Det innebär att korsningen på sikt behöver byggas om till en cirkulationsplats om inte Klövberga trafikplats byggs men behöver inte byggas om Klövberga trafikplats byggs.

2.1.2.2 Korsning K2

Korsning K2 är den södra korsningen.

I denna korsning har trafik som kommer västerifrån på E18 och som skall söderut väg 840 kapacitetsproblem i vänstersvängen. Det är oavsett om Klövberga trafikplats byggs eller inte behövs denna korsning (K2) byggas om till en cirkulationsplats.

2.1.3 Sammanfattning

I Bro trafikplats behöver den södra korsningen K2 byggas om till en cirkulationsplats oavsett om Klövberga trafikplats byggs eller inte.

Den norra korsningen K1 behöver på sikt byggas om till en cirkulationsplats om Klövberga trafikplats inte byggs men behöver inte byggas om Klövberga trafikplats byggs.

Bro trafikplats klarar kapaciteten med ett utbyggt etapp 3 om båda korsningarna K1 och K2 i Bro trafikplats byggs om till cirkulationsplatser. Cirkulationsplatsen vid Klövberga allé och väg 840 klarar under normala förhållanden framkomligheten. Vid skiftgång kommer det tidvis att uppstå köbildning på väg 840 norr ifrån in mot Klövberga allé och efter ett skift ut från Klövberga allé.

2.2 Trafikalstring etapp 3

Verksamheten är planeras för 3000 anställda och en terminal för distribution av varor. För trafikmängdsberäkningarna har antagits skiftgång med tvåskift och 1000 personer per skift.

2.2.1 Biltrafik

10% kollektivtrafikandel ger 900 personer till ett skift med en samåkningskvot av 1,2 personer per fordon ger 750 fordon per skift.

Med tvåskift blir det en total trafikalstring på $4 \times 750 = 3000$ fordonsrörelser per dygn.

Distributionstrafik

Antalet distributionsrörelser har bedömts till 500 f/d

Verksamheten är tänkt att i ett senare skede kunna byggas ut med 25% och då har antalet rörelser bedömts öka i motsvarande mängd, 25% till 630 f/d.

Total alstring

Detaljplanen skall ta höjd för framtida utbyggnadsmöjlighet.

När det gäller antalet anställda så bedöms en ökad automatisering vid framtida utbyggnad att antalet anställda inte kommer att öka utan ligga kvar på den tidigare nivån 3000 personer.

Beräkningarna har därför utgått från 3000 personer med och utan en utbyggnad.

3. Trafikmängder år 2040 med etapp 3

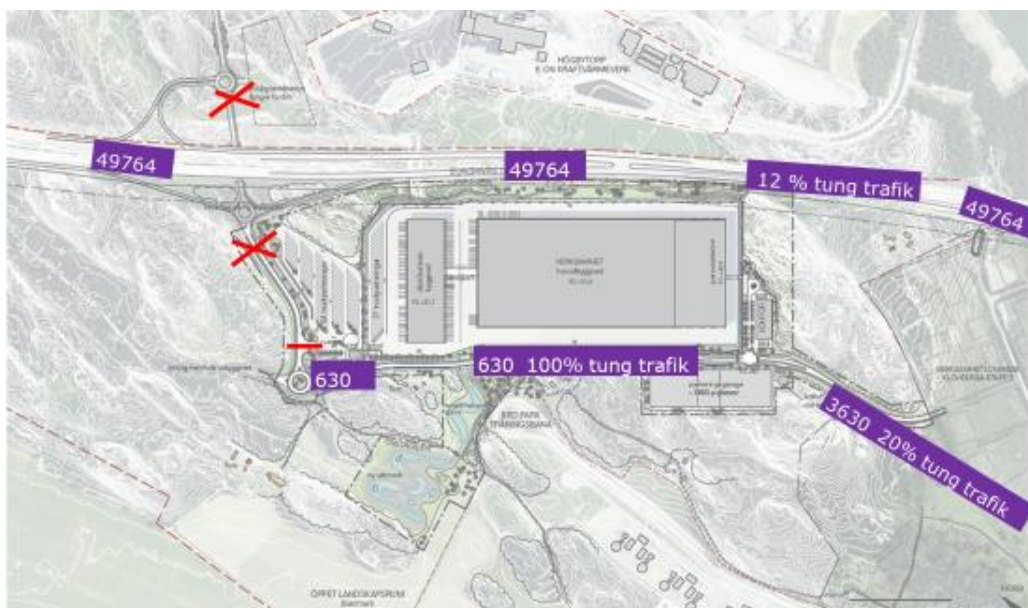
Trafikflödena i vägsystemet har beräknats både med och utan trafikplats Klövberga.

3.1 Utan trafikplats Klövberga.

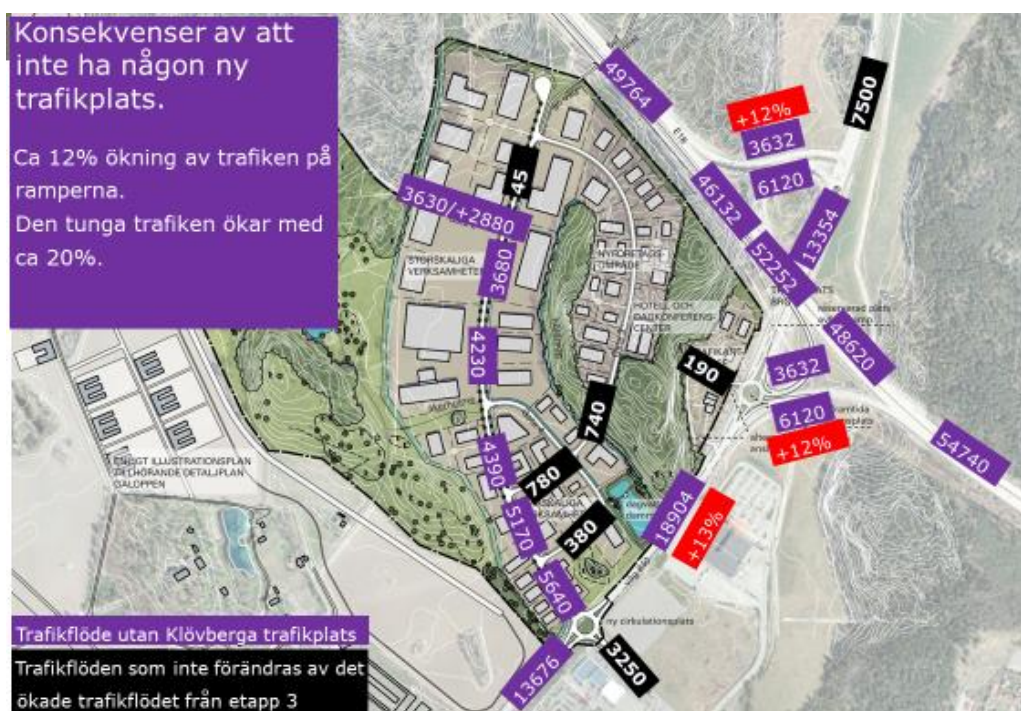
Utan trafikplats Klövberga kommer trafikflödet att öka med 2 880 f/d jämfört med tidigare beräkningar (figur 2) i anslutningen till väg 840. Trafikökningen sprids därefter ut i vägsystemet.

- 20% väg 840 söderut +576 f/d
- 80% väg 840 till E18 +2304 f/d
- 50% E18 österut +1440 f/d
- 30% E18 västerut +864 f/d

De ökade trafikflödena ger en ökad belastning i vägsystemet. Se vidare kapacitetsberäkningarna.

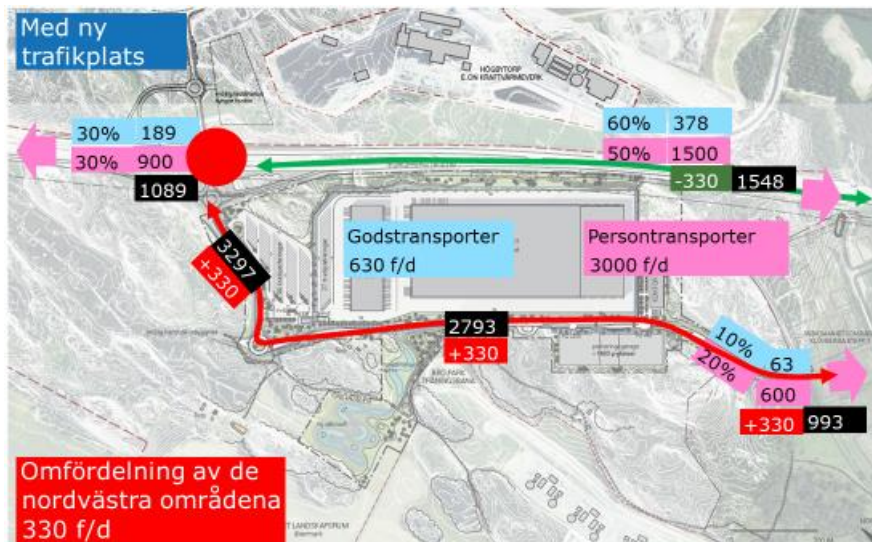


Figur 6 Trafikflöden 2040 med Klövberga fullt utbyggt med etapp 1,2 och 3. Fordon per dygn (ÅDT)



Figur 7 Trafikflöden 2040 med Klövberga fullt utbyggt med etapp 1,2 och 3. Fordon per dygn (ÅDT)

3.2 Med Klövberga trafikplats



Figur 8 Omfördelning av trafik med Klövberga trafikplats

Med Klövberga trafikplats kommer trafiken till och från etapp 3 att välja trafikplatsen för att nå E18. Det är trafik söderut på 840 som beräknas passera genom etapp 1. En del av trafiken till och från etapp 1 år 2040 som har målpunkter västerut på E18 kommer att passera genom etapp 3 och nyttja de västriktade ramperna i trafikplatsen. På sikt kan trafikflödena i trafikplatsen öka till ca 10 000 f/d. Dessa bedömningar bygger på att trafiken till Ragnsells och EON:s anläggningar i Högytorp i huvudsak nyttjar den nya trafikplatsen. Det är också troligt att det på sikt kommer att ske en utbyggnad av verksamheter längs södra sidan av E18 väster om etapp 3 i Klövberga.

Via Klövberga trafikplats

Från etapp 3

- E18 österut 50% personbilstrafik och 60% godstransporter +1878 f/d
- E18 västerut 30% +1089 f/d

Genomfartstrafik från etapp 1, E18 väster ut + 330 f/d

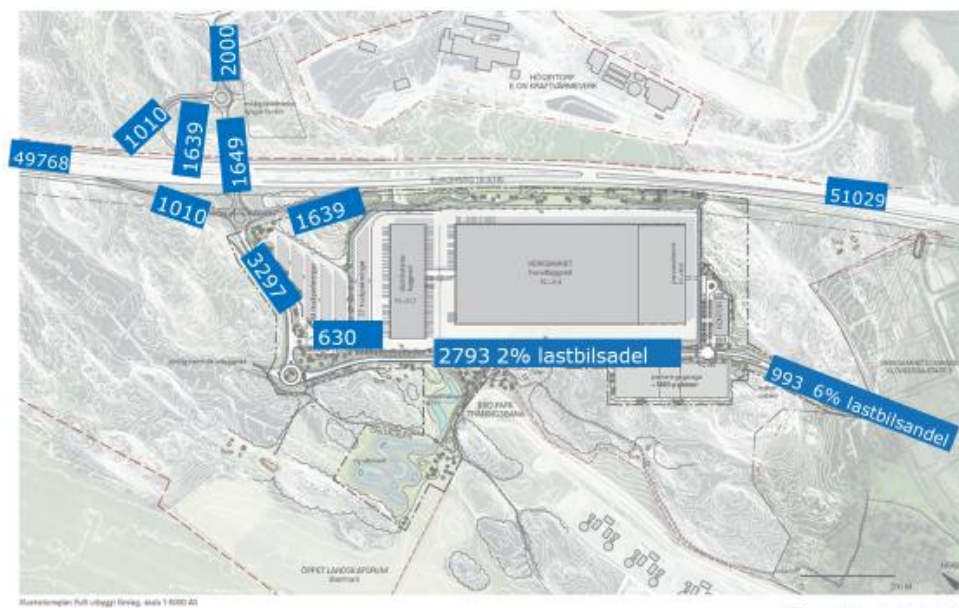
Från Högytorp 2000 f/d (Ragnsells trafik, EON:s trafik är ej med)

- E18 österut 70% +1400 f/d
- E18 västerut 30% + 600 f/d

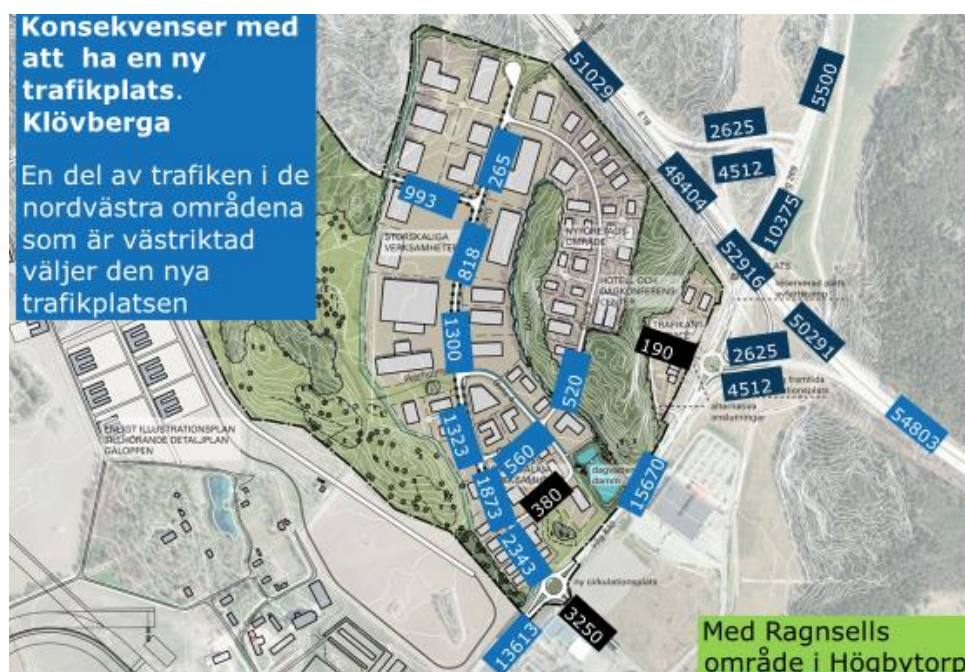
Totalt på ramperna 5297 f/d

Trafik från Etapp 3 som går genom etapp 1 mot väg 840 söderut 663 f/d

Det sker därmed en avlastning av Bro trafikplats och väg 840 norr om anslutningen till Klövberga.



Figur 9 Trafikflöden i Klövberga trafikplats med 2000 f/d från Högbytorp



Figur 10 Trafikflöden i Bro trafikplats med Klövberga trafikplats och 2000 f/d omfördelade från Högbytorp till Klövberga trafikplats.

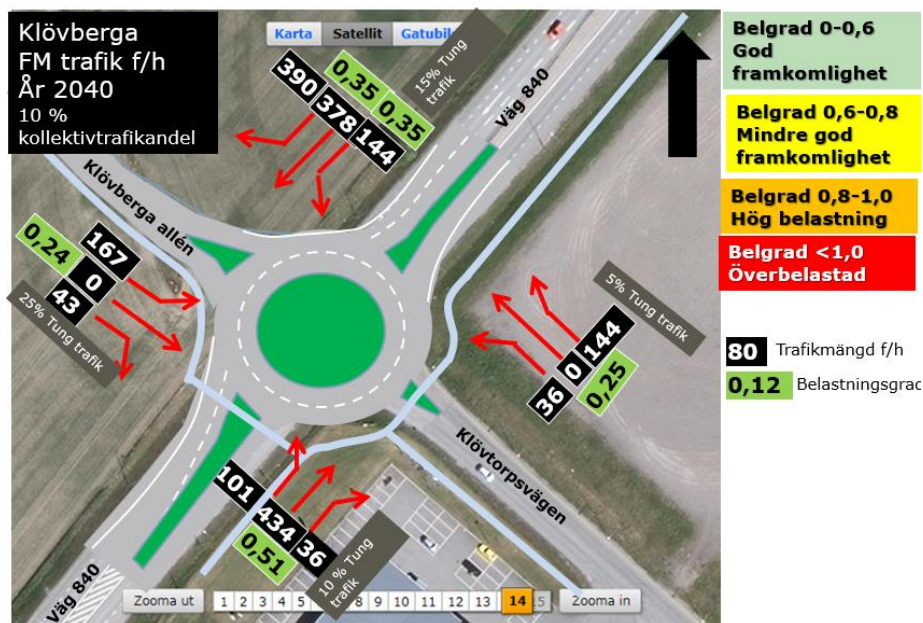
4. Kapacitet i vägsystemet

4.1 Korsningen Klövberga allén/Väg 840 Håtunavägen

4.1.1 Utan trafikplats Klövberga

4.1.1.1 Normala förhållanden utan skiftbyte

Förmiddagstrafik



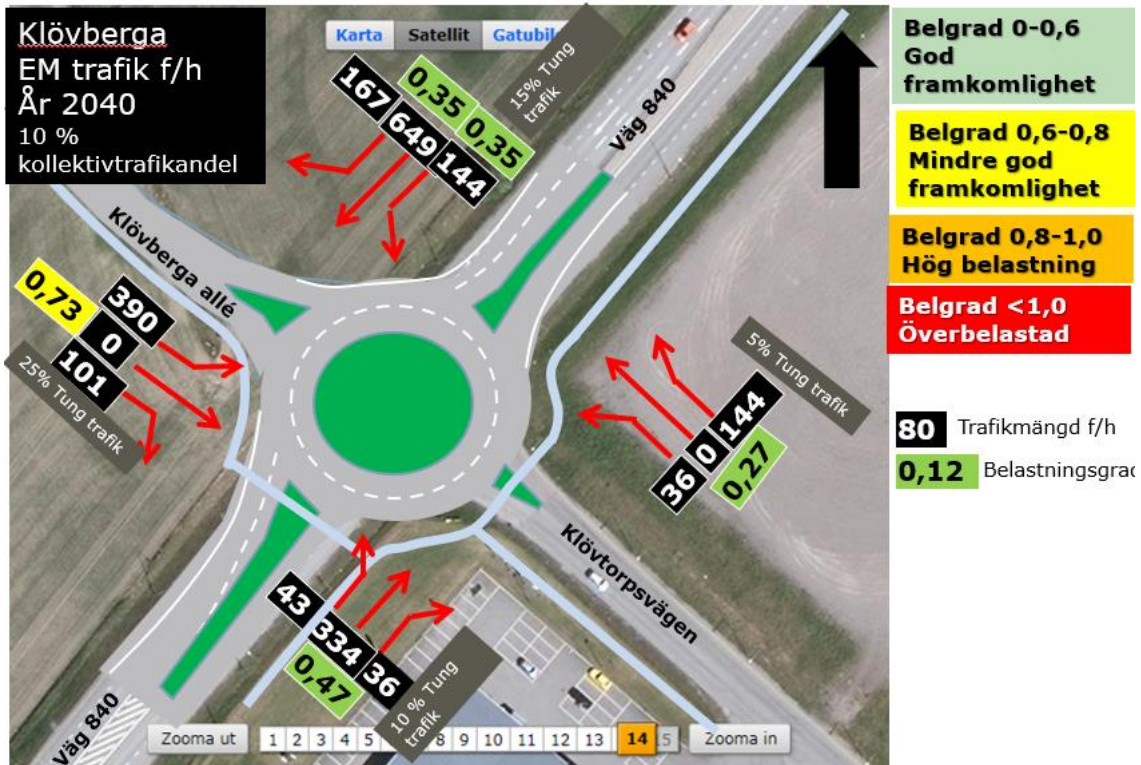
Figur 11 Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Utan trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och köllängder per körfält							Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
Klövberga	1	HRV	210	884	0.24		0.2	0.2	
Väg 840	1	HR	464	1313	0.35		0.1	0.1	
	2	RV	448	1269	0.35		0.1	0.1	
Klövtorpsvägen	1	HRV	180	733	0.25		0.2	0.3	
Väg 840	1	HRV	571	1113	0.51		0.3	0.6	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %			Andel som stannar		
		Konflikt	Geom.	Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt
Klövberga	1	3	6	59	41	100	23		
Väg 840	1	1	1	28	72	100	3		
	2	1	4	31	69	100	3		
Klövtorpsvägen	1	4	2	66	34	100	34		
Väg 840	1	3	4	52	48	100	17		
Alla fordon		2	3	43	57	100	13		

Figur 12 Resultatutdrag Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Utan trafikplats Klövberga fm

Eftermiddagstrafik



Figur 13 Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Utan trafikplats Klövberga em

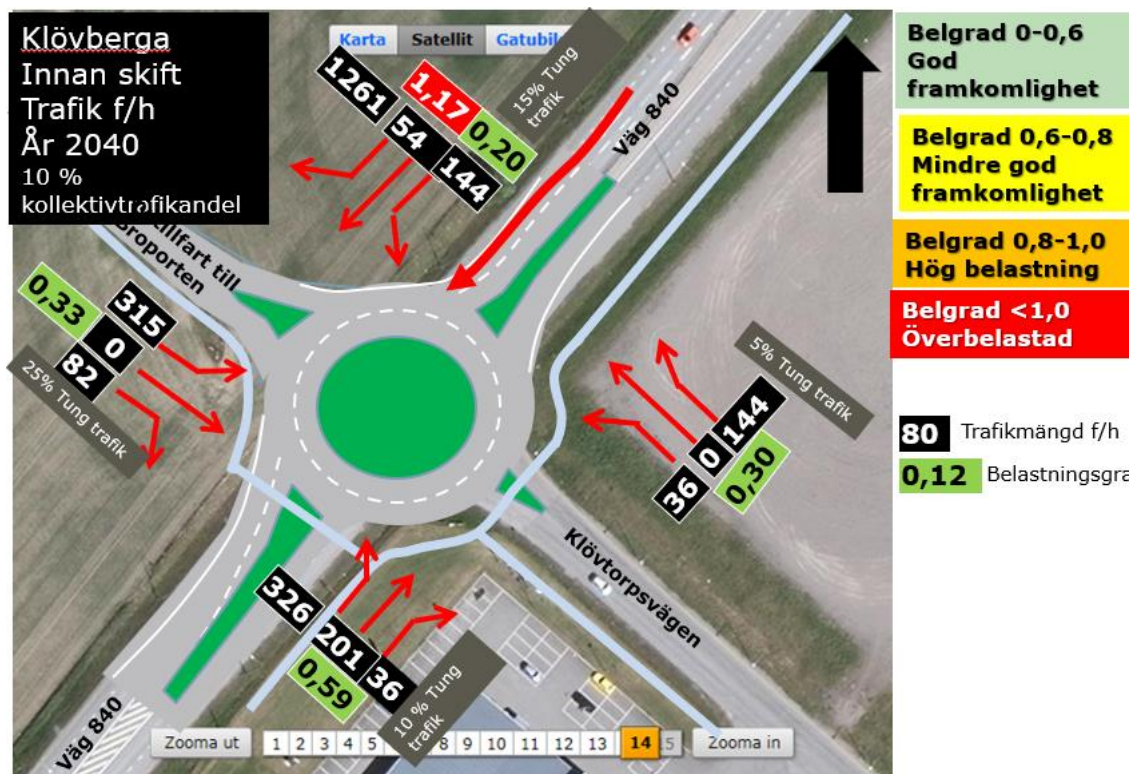
Kapacitet och köllängder per körfält						Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Klövberga	1	HRV	491	673	0.73	1.8	4.1	
Väg 840	1	HR	484	1373	0.35	0.0	0.0	
	2	RV	476	1353	0.35	0.1	0.1	
Klövtorpsvägen	1	HRV	180	674	0.27	0.2	0.4	
Väg 840	1	HRV	413	885	0.47	0.4	0.9	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %		Andel som stannar			
		Konflikt	Geom.	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar		
Klövberga	1	14	7	88	12	100	71		
Väg 840	1	1	2	21	79	100	2		
	2	1	4	22	78	100	2		
Klövtorpsvägen	1	5	2	70	30	100	40		
Väg 840	1	4	4	66	34	100	34		
Alla fordon		5	4	51	49	100	29		

Figur 14 Resultatutdrag Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Utan trafikplats Klövberga em

4.1.1.2 Känslighetsanalys skiftbyten

Före skift



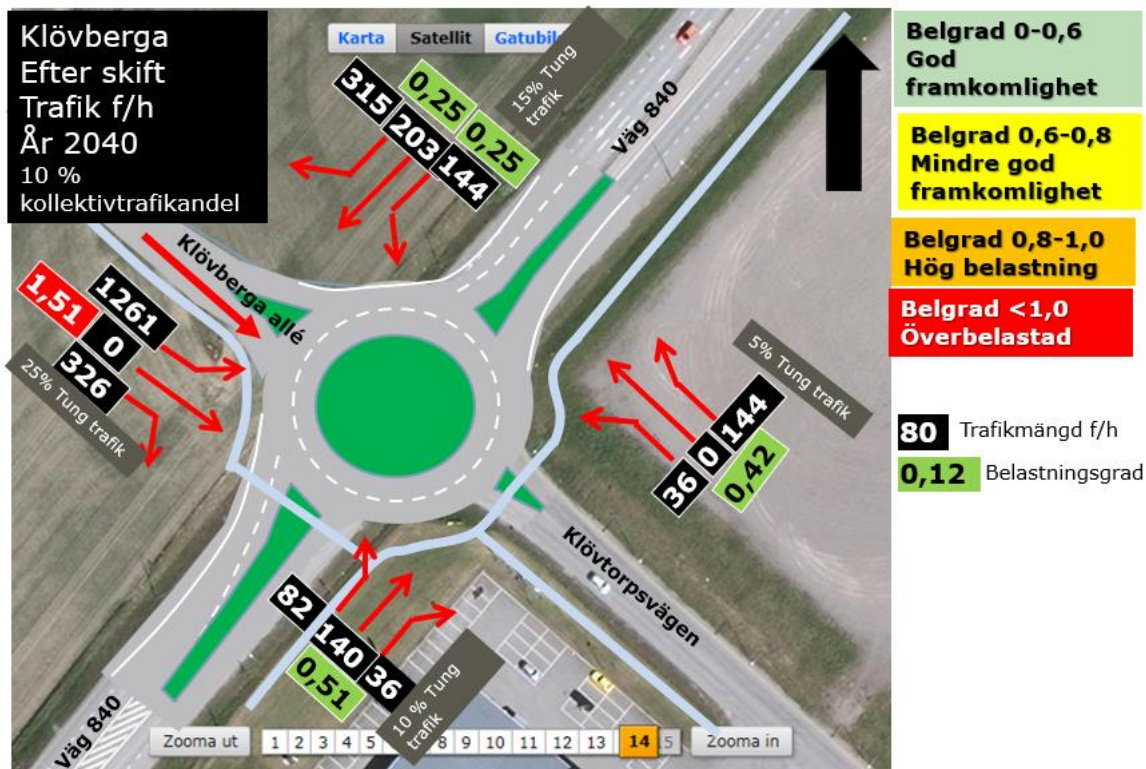
Figur 15 Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Utan trafikplats Klövberga före skift

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
Klövberga	1	HRV	397	1205	0,33		0,1	0,1	
Väg 840	1	HR	1261	1076	1,17		191,5	191,5	
	2	RV	198	974	0,20		0,1	0,1	
Klövtorpsvägen	1	HRV	180	608	0,30		0,3	0,6	
Väg 840	1	HRV	563	958	0,59		0,6	1,4	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Andel fördröjda %			Andel som stannar			
			Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Klövberga	1	2	5	6	37	63	100	6	
Väg 840	1	331	2	331	100	0	100	99	
	2	2	6	7	50	50	100	12	
Klövtorpsvägen	1	6	3	7	75	25	100	47	
Väg 840	1	4	6	9	67	33	100	35	
Alla fordon		162	4	164	78	22	100	61	

Figur 16 Resultatutdrag Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Utan trafikplats Klövberga före skift

Efter skift



Figur 17 Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

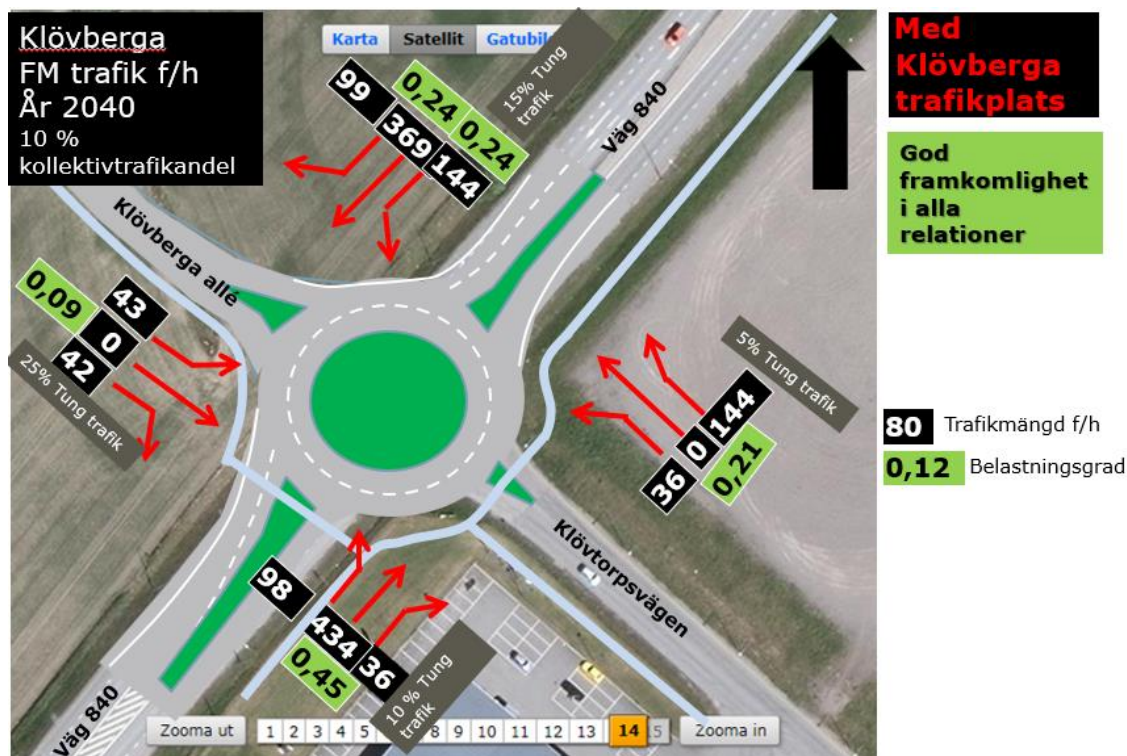
Kapacitet och köllängder per körfält						Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Klövberga	1	HRV	1587	1049	1,51	540,5	540,5	
Väg 840	1	HR	336	1337	0,25	0,0	0,0	
	2	RV	326	1296	0,25	0,1	0,1	
Klövtorpsvägen	1	HRV	180	432	0,42	0,6	1,4	
Väg 840	1	HRV	258	504	0,51	0,8	1,9	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %			
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Andel fördröjda %		Andel som stannar				
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt		
Klövberga	1	932	7	937	100	0	100	100	
Väg 840	1	1	0	0	24	76	100	1	
	2	1	5	5	26	74	100	1	
Klövtorpsvägen	1	12	3	13	86	15	100	68	
Väg 840	1	12	6	15	86	14	100	67	
Alla fordon		552	6	556	79	21	100	70	

Figur 18 Resultatutdrag Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Utan trafikplats Klövberga efter skift

4.1.2 Med trafikplats Klövberga

4.1.2.1 Normala förhållanden utan skiftbyte

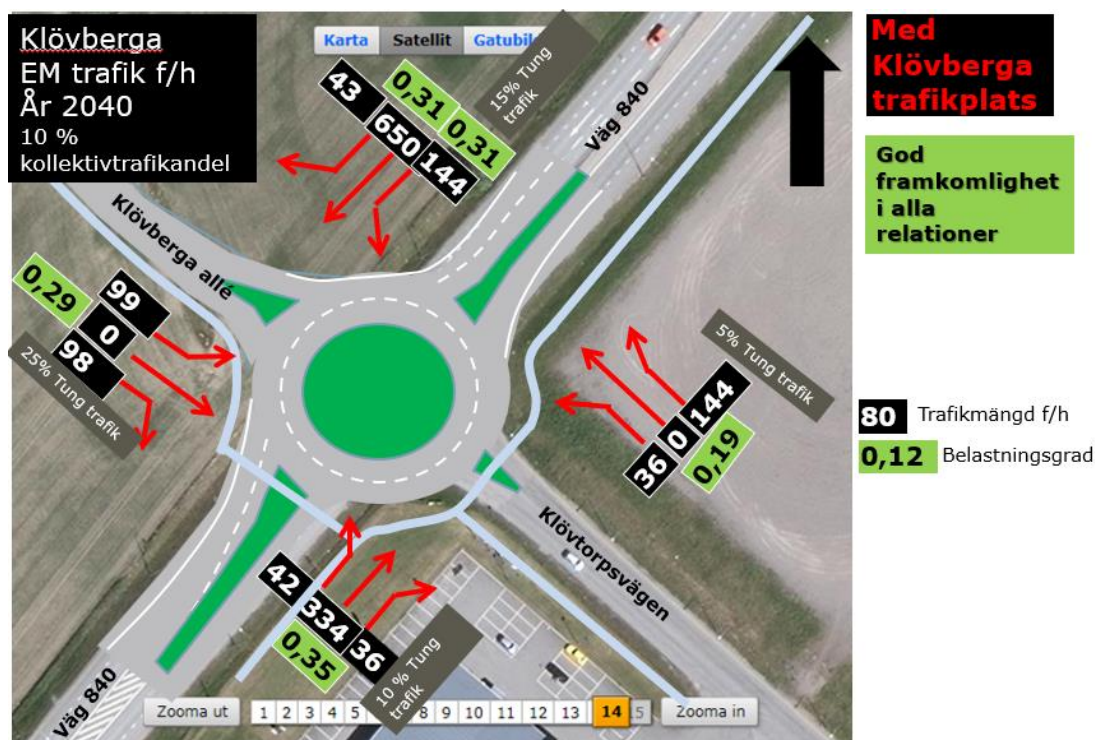


Figur 19 Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Med trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil		
Klövberga	1	HRV	85	912	0.09	0.0	0.0		
Väg 840	1	HR	310	1306	0.24	0.0	0.0		
	2	RV	302	1273	0.24	0.1	0.1		
Klövtorpsvägen	1	HRV	180	852	0.21	0.1	0.1		
Väg 840	1	HRV	568	1252	0.45	0.2	0.2		

Fördröjning och andel stopp per körfält							Andel fördröjda %		
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Andel fördröjda %		Andel som stannar				
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt		
Klövberga	1	2	4	4	53	47	100		13
Väg 840	1	1	2	2	26	74	100		2
	2	1	5	5	27	73	100		2
Klövtorpsvägen	1	3	2	3	58	42	100		22
Väg 840	1	2	4	4	37	63	100		6
Alla fordon		2	4	4	36	64	100		7

Figur 20 Resultatutdrag Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Med trafikplats Klövberga fm



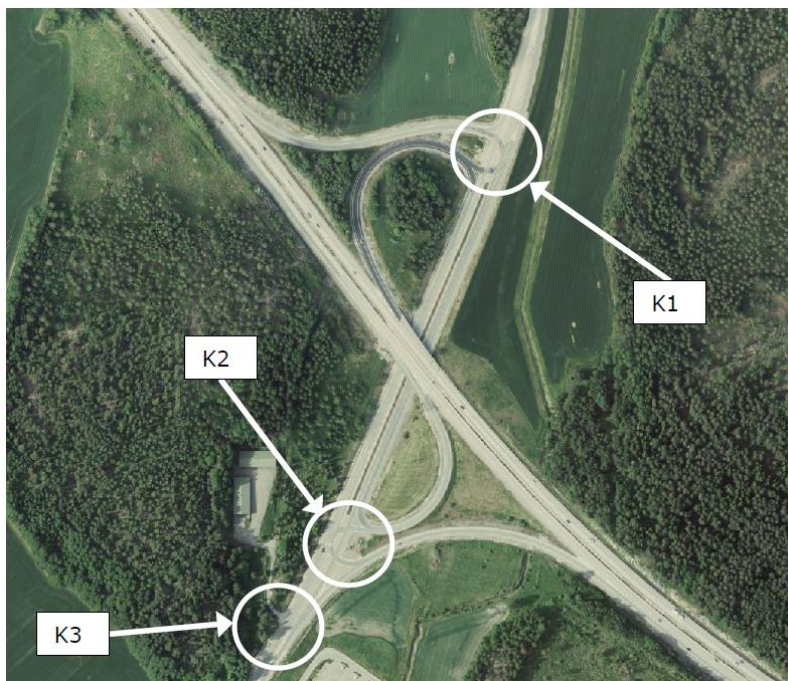
Figur 21 Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Med trafikplats Klövberga em

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Klövberga	1	HRV	197	690	0.29	0.3	0.5	
Väg 840	1	HR	421	1372	0.31	0.0	0.0	
	2	RV	416	1354	0.31	0.0	0.0	
Klövtorpsvägen	1	HRV	180	951	0.19	0.1	0.1	
Väg 840	1	HRV	412	1189	0.35	0.1	0.1	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Fördröjning			Andel fördröjda %			
			Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Klövberga	1		5	4	7	73	28	100	40
Väg 840	1		1	3	3	20	80	100	2
	2		1	4	5	21	79	100	2
Klövtorpsvägen	1		2	2	3	51	49	100	14
Väg 840	1		2	4	4	39	61	100	7
Alla fordon			2	4	4	35	65	100	9

Figur 22 Resultatutdrag Korsning Klövberga allén Väg 840 År 2040 Med trafikplats Klövberga em

4.2 Bro trafikplats

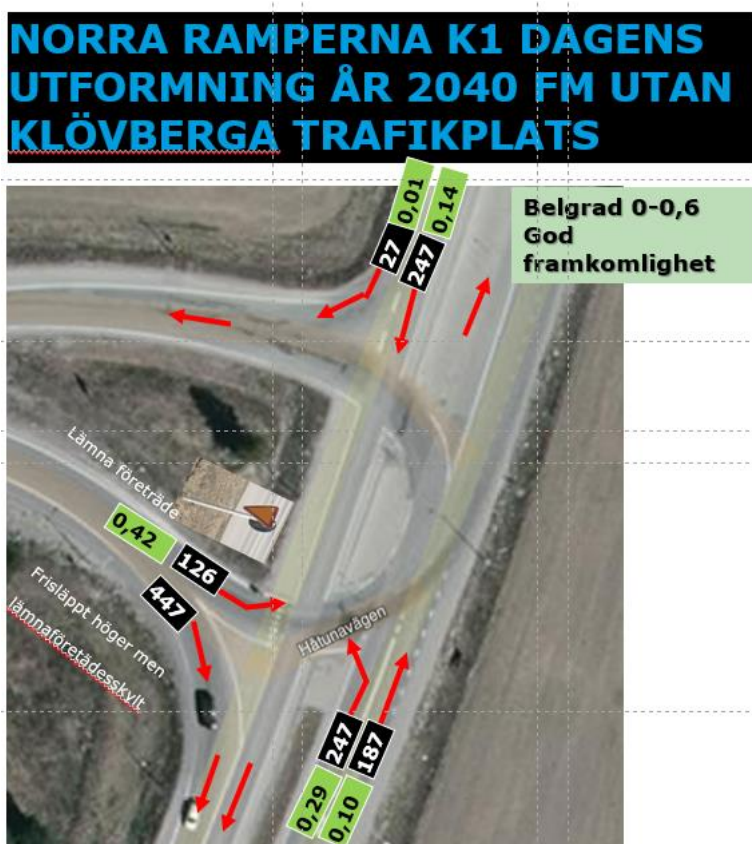


Figur 23 Kapacitetsberäknade korsningar (Ej K3 ingår i K2 vid cirkulationsplats)

4.2.1 Utan trafikplats Klövberga

4.2.1.1 Normala förhållanden utan skiftbyte

Förmiddag

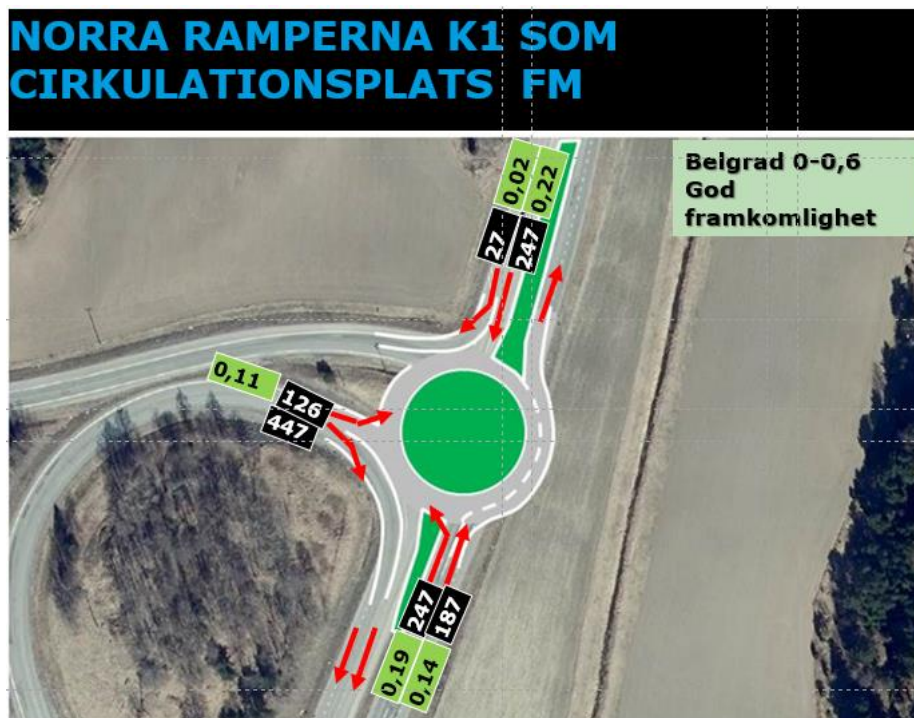


Figur 24 Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	447	827	0.54	0.9	2.0	
	2	V	126	303	0.42	0.5	1.0	
Väg 269	1	H	27	1818	0.01	0.0	0.0	
	2	R	247	1818	0.14	0.0	0.0	
Väg 840	1	R	187	1818	0.10	0.0	0.0	
	2	V	247	840	0.29	0.3	0.6	

Fördröjning och andel stopp per körfält								
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Andel fördröjda %		Andel som stannar			
			Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	
E18	1	8	7	11	69	31	100	38
	2	14	8	18	78	22	100	57
Väg 269	1	0	6	6	0	100	100	0
	2	0	0	0	0	0	0	0
Väg 840	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	4	7	8	49	51	100	18
Alla fordon		5	5	7	41	25	66	23

Figur 25 Resultatuttag Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm



Figur 26 Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	447	1218	0.37	0.1	0.1	
	2	V	126	1134	0.11	0.0	0.0	
Väg 269	1	H	27	1218	0.02	0.0	0.0	
	2	R	247	1134	0.22	0.1	0.1	
Väg 840	1	R	187	1321	0.14	0.0	0.0	
	2	V	247	1293	0.19	0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %			
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Konflikt		Geom.		Totalt		Andel som stannar
E18	1	2	4	4	44	56	100	4	
	2	1	10	10	37	63	100	1	
Väg 269	1	1	3	3	32	68	100	0	
	2	2	7	7	40	60	100	3	
Väg 840	1	1	7	7	24	76	100	0	
	2	1	10	10	26	74	100	0	
Alla fordon		1	6	6	36	64	100	2	

Figur 27 Resultatuttag Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm



Figur 28 Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
Väg 269	1	R	567	1818	0.31		0.0	0.0	
	2	V	126	578	0.22		0.1	0.1	
E18	1	H	27	870	0.03		0.0	0.0	
	2	V	348	198	1.76	152.2	152.2		
Väg 840	1	H	342	1818	0.19		0.0	0.0	
	2	R	407	1818	0.22		0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %		Andel som stannar			
		Konflikt	Geom.	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar		
Väg 269	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	4	8	62	38	100	21		
E18	1	3	6	2	98	100	1		
	2	1404	8	100	0	100	100		
Väg 840	1	0	6	0	100	100	0		
	2	0	0	0	0	0	0		
Alla fordon		269	3	24	23	46	21		

Figur 29 Resultatuttag Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm



Figur 30 Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Fördröjning (sekund per fordon)		
						Medel	90-percentil	
Trafikantservice	1	HRV	19	650	0.03	0.0	0.0	
Väg 269	1	HR	360	1079	0.33	0.2	0.2	
	2	RV	334	1001	0.33	0.2	0.4	
E18	1	H	45	1054	0.04	0.0	0.0	
	2	RV	348	933	0.37	0.3	0.6	
Väg 840	1	H	334	1330	0.25	0.0	0.0	
	2	RV	412	1279	0.32	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	
Trafikantservice	1	4	7	7	69	31	100	23
Väg 269	1	3	6	6	51	49	100	9
	2	3	8	8	54	46	100	11
E18	1	1	3	3	38	62	100	2
	2	3	10	10	60	40	100	16
Väg 840	1	1	3	3	26	74	100	0
	2	1	7	7	30	70	100	1
Alla fordon		2	7	7	44	56	100	7

Figur 31 Resultatuttag Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga fm

Eftermiddag

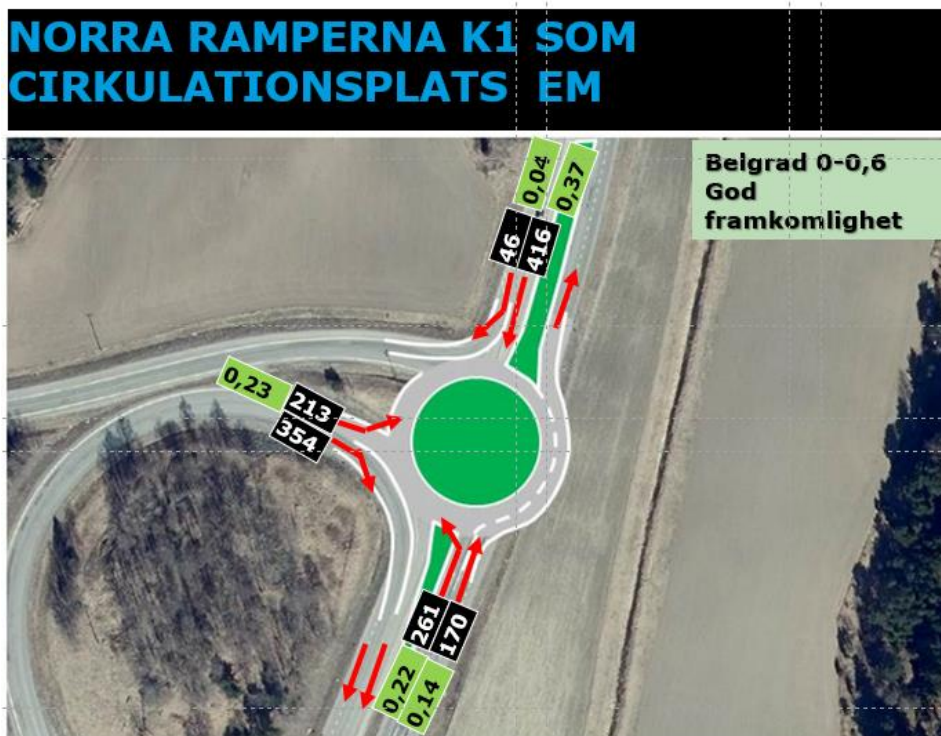


Figur 32 Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/ft)	Kapacitet (f/ft)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	354	673	0.53	0.7	1.5	
	2	V	213	213	1.00	14.2	20.1	
Väg 269	1	H	46	1818	0.03	0.0	0.0	
	2	R	416	1818	0.23	0.0	0.0	
Väg 840	1	R	170	1818	0.09	0.0	0.0	
	2	V	261	671	0.39	0.4	0.7	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %		
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
E18	1	8	6	11	41	59	100	23
	2	178	8	182	100	0	100	97
Väg 269	1	0	6	6	0	100	100	0
	2	0	0	0	0	0	0	0
Väg 840	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	5	8	9	63	37	100	26
Alla fordon		29	4	31	36	24	60	24

Figur 33 Resultatuttag Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em



Figur 34 Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	354	1052	0.34	0.2	0.3	
	2	V	213	931	0.23	0.2	0.2	
Väg 269	1	H	46	1204	0.04	0.0	0.0	
	2	R	416	1117	0.37	0.2	0.3	
Väg 840	1	R	170	1221	0.14	0.0	0.0	
	2	V	261	1178	0.22	0.1	0.1	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %			
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %		Andel som stannar			
		Konflikt	Geom.	Konflikt	Geom.	Totalt			
E18	1	3	4	57	43	100	11		
	2	3	10	55	45	100	11		
Väg 269	1	1	3	30	70	100	0		
	2	2	7	46	54	100	7		
Väg 840	1	1	7	32	68	100	1		
	2	1	10	36	64	100	2		
Alla fordon		2	7	46	54	100	7		

Figur 35 Resultatuttag Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em



Figur 36 Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
Väg 269	1	R	557	1818	0.31		0.0	0.0	
	2	V	213	540	0.39		0.3	0.6	
E18	1	H	45	881	0.05		0.0	0.0	
	2	V	409	143	2.86	267.6	267.6		
Väg 840	1	H	488	1818	0.27		0.0	0.0	
	2	R	385	1818	0.21		0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar	
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt		
Väg 269	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	5	8	9	70	31	100		31
E18	1	4	6	6	4	96	100		1
	2	3389	8	3393	100	0	100		100
Väg 840	1	0	6	6	0	100	100		0
	2	0	0	0	0	0	0		0
Alla fordon		661	4	664	27	28	55		23

Figur 37 Resultatuttag Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em



Figur 38 Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em

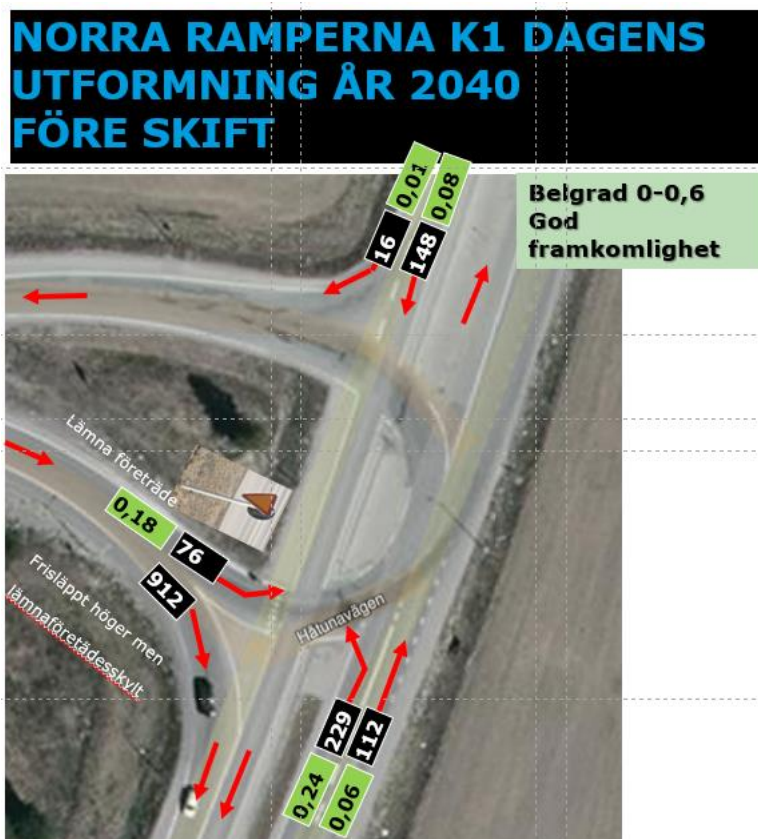
Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil		
Trafikantservice	1	HRV	28	465	0.06	0.1	0.1		
Väg 269	1	HR	399	998	0.40	0.3	0.6		
	2	RV	371	927	0.40	0.4	0.7		
E18	1	H	45	1072	0.04	0.0	0.0		
	2	RV	409	955	0.43	0.4	0.8		
Väg 840	1	H	476	1236	0.39	0.1	0.1		
	2	RV	391	1157	0.34	0.2	0.2		

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Fördröjning			Andel fördröjda %			Andel som stannar
			Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Trafikantservice	1	7	7	7	11	80	20	100	43
Väg 269	1	4	4	7	8	58	42	100	18
	2	4	4	9	10	62	38	100	19
E18	1	1	1	3	3	35	65	100	1
	2	4	4	10	11	61	39	100	19
Väg 840	1	2	2	4	4	39	61	100	4
	2	2	2	7	7	42	58	100	4
Alla fordon		3	3	7	8	52	48	100	13

Figur 39 Resultatuttag Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga em

4.2.1.2 Känslighetsanalys Skiftbytte

Före skift

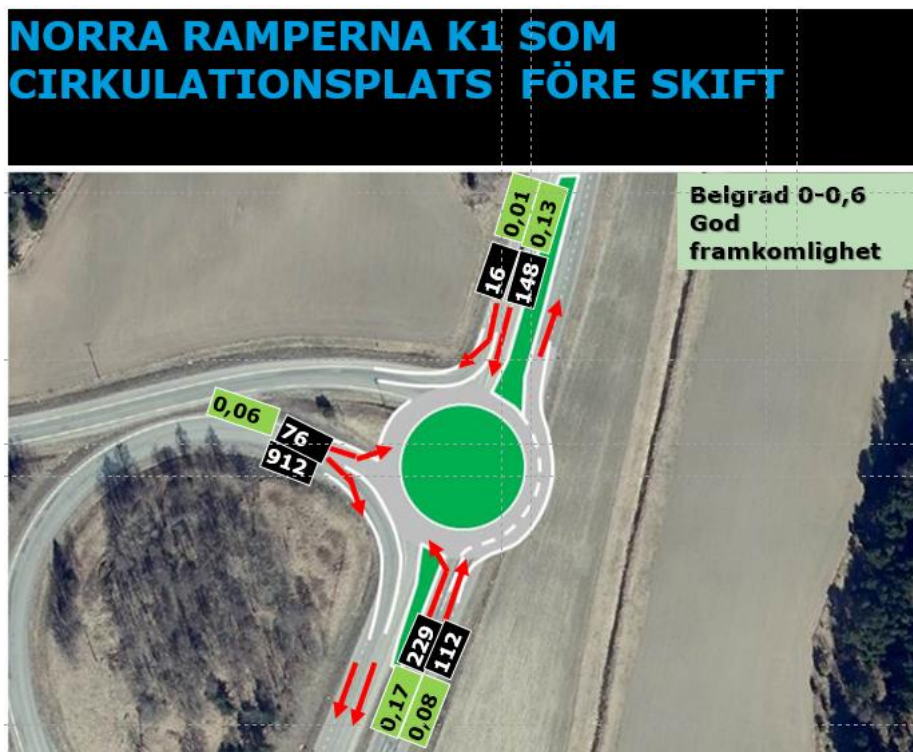


Figur 40 Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
E18	1	H	912	927	0,98		22,5	35,6	
	2	V	76	414	0,18		0,1	0,1	
Väg 269	1	H	16	1818	0,01		0,0	0,0	
	2	R	148	1818	0,08		0,0	0,0	
Väg 840	1	R	112	1818	0,06		0,0	0,0	
	2	V	229	951	0,24		0,3	0,5	

Fördröjning och andel stopp per körfält					Andel fördröjda %			
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
E18	1	70	8	74	100	0	100	94
	2	6	8	10	61	39	100	30
Väg 269	1	0	6	6	0	100	100	0
	2	0	0	0	0	0	0	0
Väg 840	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	4	7	8	38	62	100	13
Alla fordon		43	7	47	70	13	83	61

Figur 41 Resultatuttag Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

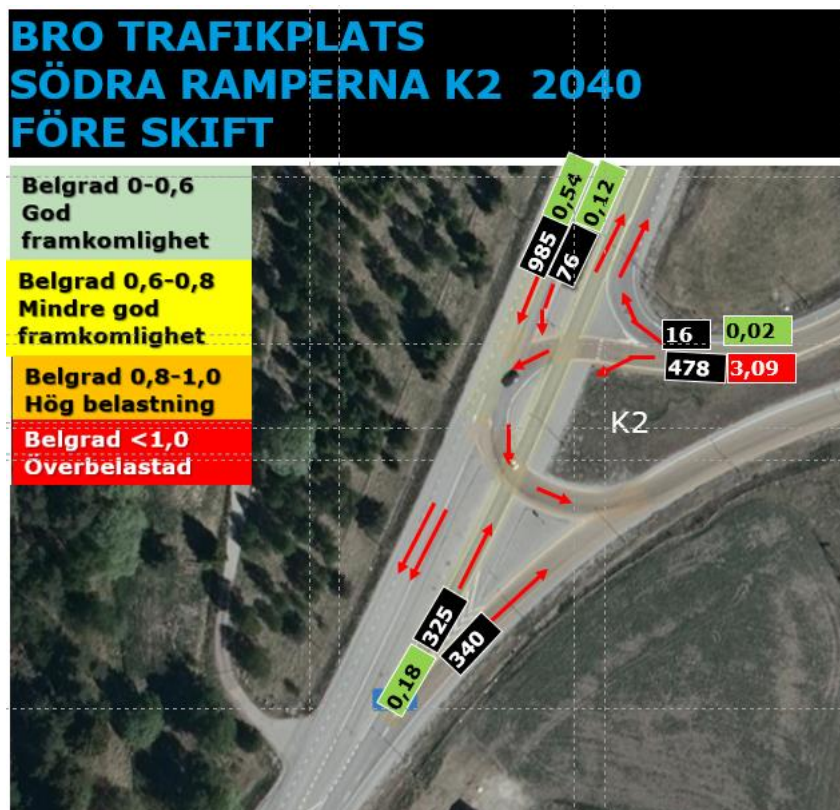


Figur 42 Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	912	1318	0.69	0.3	0.6	
	2	V	76	1264	0.06	0.0	0.0	
Väg 269	1	H	16	1236	0.01	0.0	0.0	
	2	R	148	1157	0.13	0.0	0.0	
Väg 840	1	R	112	1380	0.08	0.0	0.0	
	2	V	229	1363	0.17	0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %			
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %		Andel som stannar			
		Konflikt	Geom.	Konflikt	Geom.	Totalt			
E18	1	3	4	47	53	100	10		
	2	1	10	26	74	100	0		
Väg 269	1	1	3	31	69	100	0		
	2	1	7	35	65	100	1		
Väg 840	1	0	7	18	82	100	0		
	2	1	10	19	81	100	0		
Alla fordon		2	5	38	62	100	6		

Figur 43 Resultatuttag Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

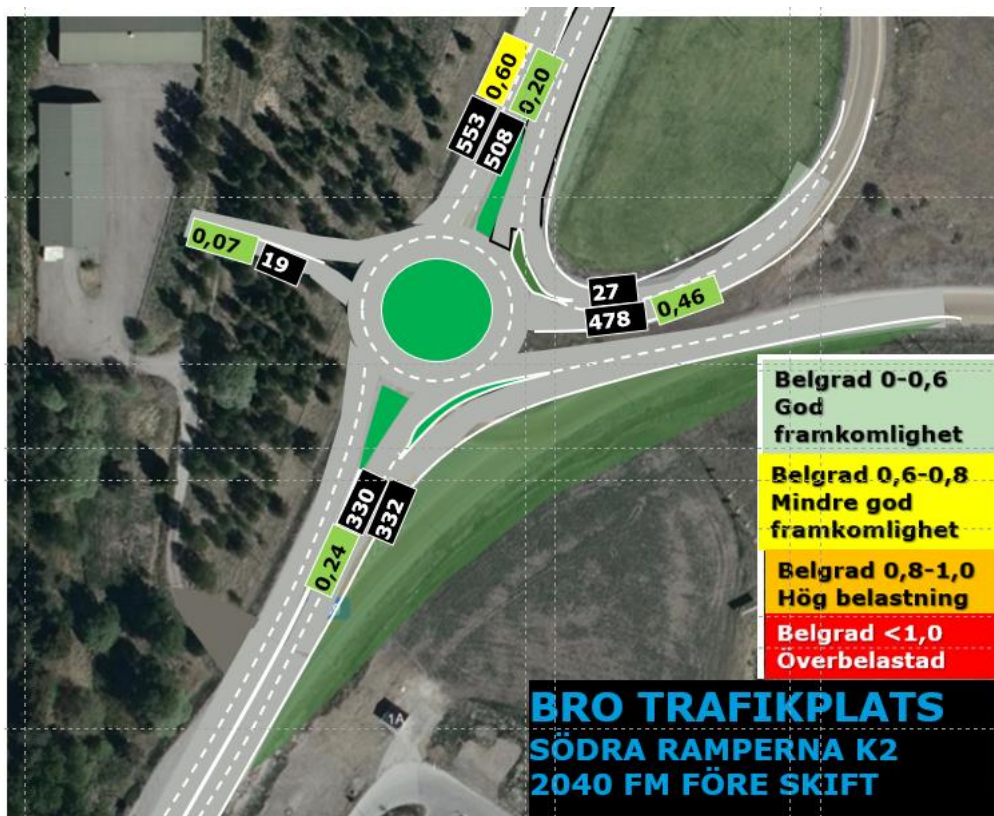


Figur 44 Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Väg 269	1	R	985	1818	0.54	0.0	0.0	
	2	V	76	644	0.12	0.1	0.1	
E18	1	H	16	912	0.02	0.0	0.0	
	2	V	478	154	3.09	325.0	325.0	
Väg 840	1	H	340	1818	0.19	0.0	0.0	
	2	R	325	1818	0.18	0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %		
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %		Andel som stannar		
		Konflikt	Geom.	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar	
Väg 269	1	0	0	0	0	0	0	
	2	4	7	55	45	100	16	
E18	1	3	6	1	99	100	0	
	2	3805	8	100	0	100	100	
Väg 840	1	0	6	0	100	100	0	
	2	0	0	0	0	0	0	
Alla fordon		819	3	23	18	41	22	

Figur 45 Resultatuttag Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

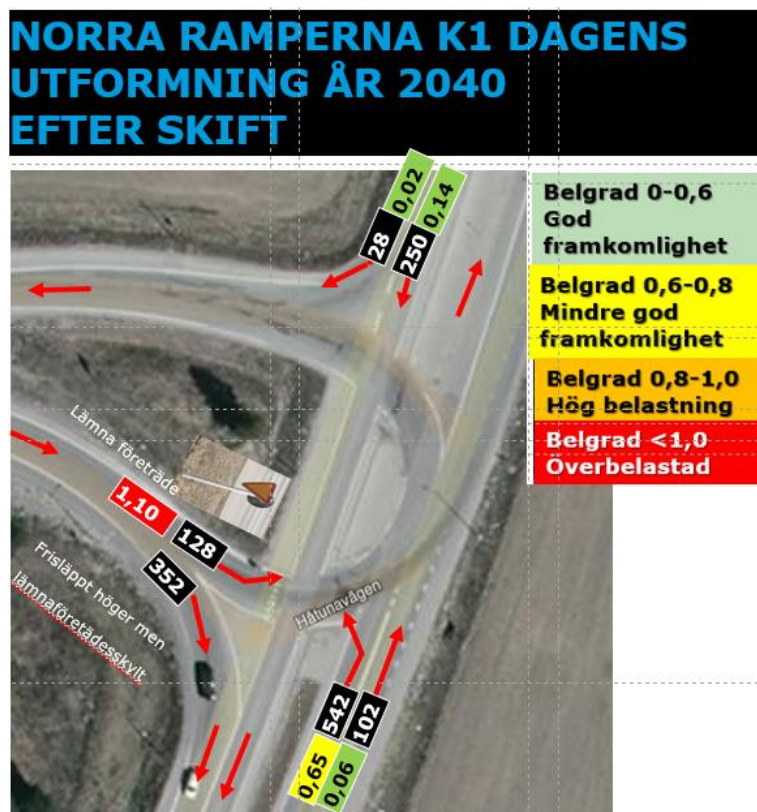


Figur 46 Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

Kapacitet och köllängder per körfält						Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Trafikantservice	1	HRV	19	291	0.07	0.1	0.1	
Väg 269	1	HR	553	930	0.60	0.8	1.7	
	2	RV	508	853	0.59	0.9	2.1	
E18	1	H	27	1134	0.02	0.0	0.0	
	2	RV	478	1029	0.46	0.4	0.8	
Väg 840	1	H	332	1381	0.24	0.0	0.0	
	2	RV	330	1347	0.24	0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält				Andel fördröjda %						
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Trafikantservice	1			13	7	17	88	12	100	63
Väg 269	1			7	8	11	71	29	100	37
	2			7	8	12	75	25	100	42
E18	1			1	3	3	31	69	100	0
	2			3	10	11	58	42	100	16
Väg 840	1			1	3	3	20	80	100	0
	2			1	7	7	22	78	100	0
Alla fordon				4	8	9	54	46	100	22

Figur 47 Resultatuttag Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga före skift

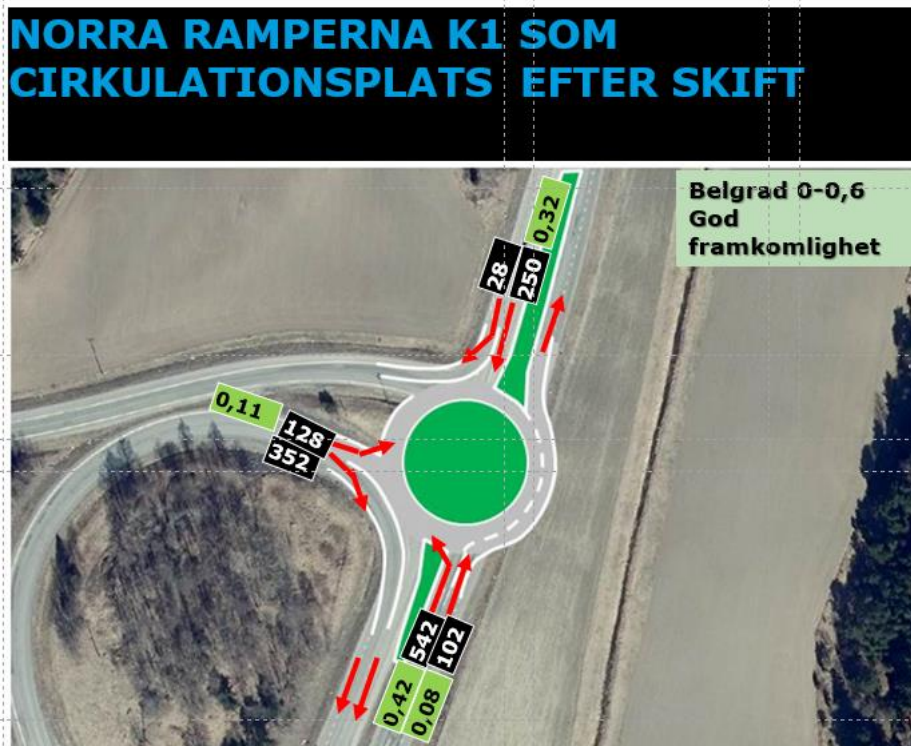


Figur 48 Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

Kapacitet och köllängder per körfält							Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
E18	1	H	352	824	0.43		0.6	1.3	
	2	V	128	116	1.10		18.9	21.8	
Väg 269	1	H	28	1818	0.02		0.0	0.0	
	2	R	250	1818	0.14		0.0	0.0	
Väg 840	1	R	102	1818	0.06		0.0	0.0	
	2	V	542	837	0.65		1.3	2.9	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar	
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar	
E18	1	6	6	9	36	64	100	18	
	2	369	8	373	100	0	100	99	
Väg 269	1	0	6	6	0	100	100	0	
	2	0	0	0	0	0	0	0	
Väg 840	1	0	0	0	0	0	0	0	
	2	8	8	12	70	30	100	42	
Alla fordon		38	5	41	45	30	75	30	

Figur 49 Resultatuttag Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

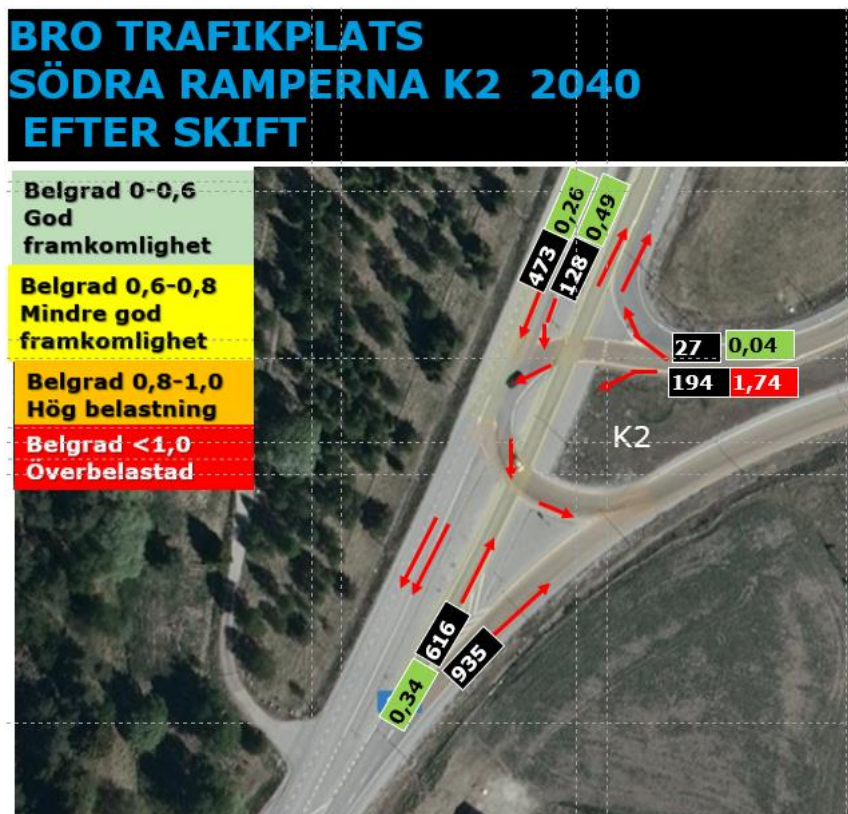


Figur 50 Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	352	1215	0.29	0.1	0.1	
	2	V	128	1130	0.11	0.0	0.0	
Väg 269	1	H	28	933	0.03	0.0	0.0	
	2	R	250	793	0.32	0.3	0.6	
Väg 840	1	R	102	1319	0.08	0.0	0.0	
	2	V	542	1291	0.42	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	Andel som stannar	
E18	1	2	4	4	42	59	100	3	
	2	1	10	10	37	63	100	1	
Väg 269	1	2	4	4	45	55	100	5	
	2	4	8	8	67	33	100	24	
Väg 840	1	1	7	7	21	79	100	0	
	2	2	10	10	31	69	100	2	
Alla fordon		2	8	8	40	60	100	6	

Figur 51 Resultatuttag Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

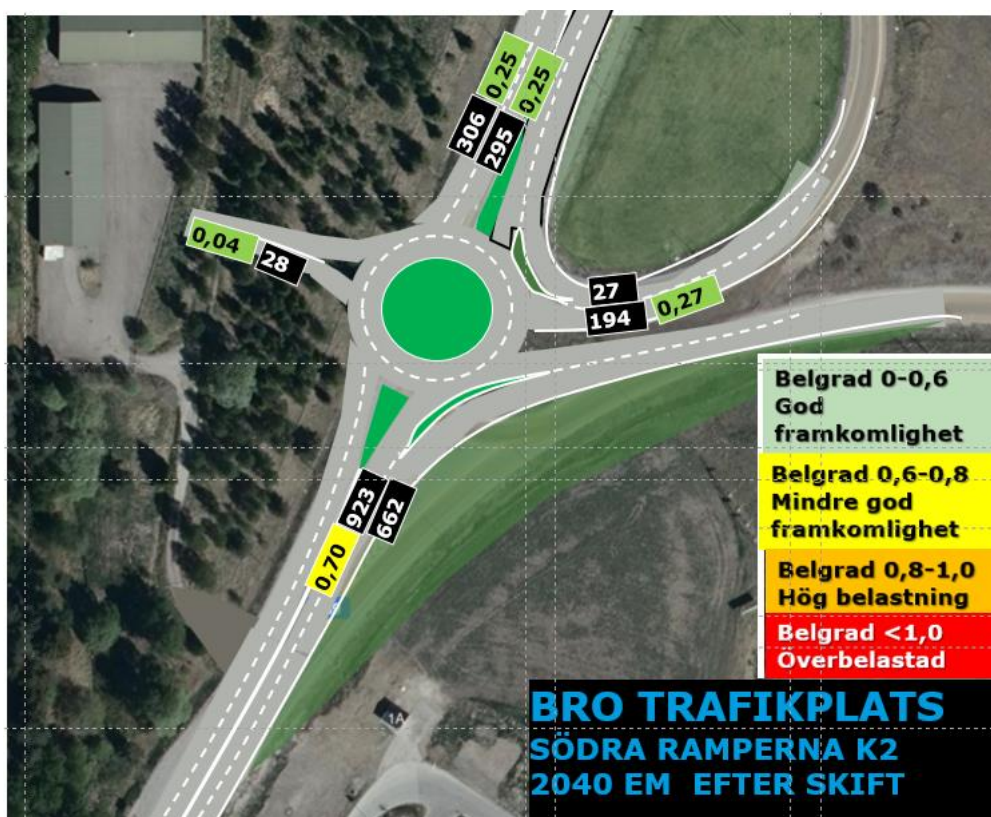


Figur 52 Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Väg 269	1	R	473	1818	0,26	0,0	0,0	
	2	V	128	261	0,49	0,5	1,1	
E18	1	H	27	769	0,04	0,0	0,0	
	2	V	194	111	1,74	85,0	85,0	
Väg 840	1	H	935	1818	0,51	0,0	0,0	
	2	R	616	1818	0,34	0,0	0,0	

Fördröjning och andel stopp per körfält				Andel fördröjda %		
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Geom.	Totalt	Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Konflikt	Geom.	Totalt
Väg 269	1	0	0	0	0	0
	2	14	8	85	15	100
E18	1	3	6	3	98	100
	2	1412	8	100	0	100
Väg 840	1	0	6	0	100	100
	2	0	0	0	0	0
Alla fordon		116	3	13	41	54

Figur 53 Resultatuttag Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift



Figur 54 Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

Kapacitet och köllängder per körfält						Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Trafikantservice	1	HRV	28	722	0,04	0,0	0,0	
Väg 269	1	HR	306	1231	0,25	0,1	0,1	
	2	RV	295	1188	0,25	0,1	0,1	
E18	1	H	27	856	0,03	0,0	0,0	
	2	RV	194	708	0,27	0,3	0,5	
Väg 840	1	H	923	1321	0,70	0,3	0,5	
	2	RV	622	1268	0,49	0,2	0,2	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %			
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Trafikantservice	1	3	7	7	7	64	36	100	17
Väg 269	1	2	7	7	7	35	65	100	3
	2	2	8	8	8	36	64	100	2
E18	1	3	4	4	4	50	50	100	9
	2	5	11	12	12	71	29	100	28
Väg 840	1	3	4	4	4	43	57	100	9
	2	2	7	7	7	36	64	100	4
Alla fordon		2	6	6	6	42	58	100	8

Figur 55 Resultatuttag Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 utan trafikplats Klövberga efter skift

4.2.2 Med trafikplats Klövberga

4.2.2.1 Normala förhållanden utan skiftbyte

Förmiddag

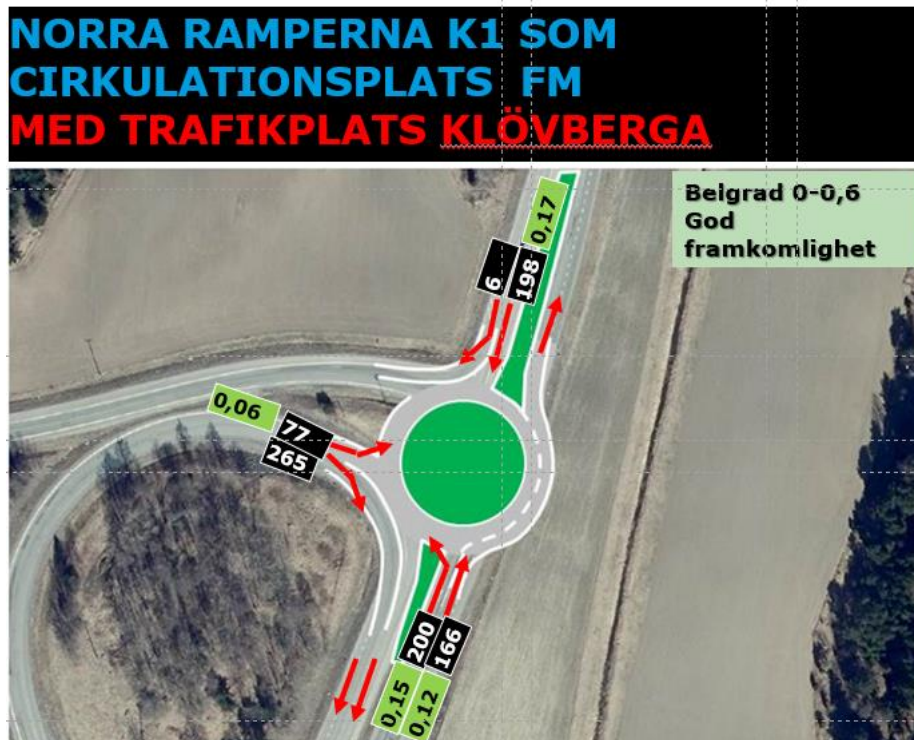


Figur 56 Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	265	876	0.30	0.3	0.7	
	2	V	77	388	0.20	0.1	0.1	
Väg 269	1	H	6	1818	0.00	0.0	0.0	
	2	R	198	1818	0.11	0.0	0.0	
Väg 840	1	R	166	1818	0.09	0.0	0.0	
	2	V	200	910	0.22	0.2	0.4	

Fördröjning och andel stopp per körfält						Andel fördröjda %		
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
E18	1	5	7	8	49	51	100	20
	2	7	8	11	66	34	100	35
Väg 269	1	0	6	6	0	100	100	0
	2	0	0	0	0	0	0	0
Väg 840	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	4	7	8	40	60	100	13
Alla fordon		3	4	5	28	32	60	12

Figur 57 Resultatuttag Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm

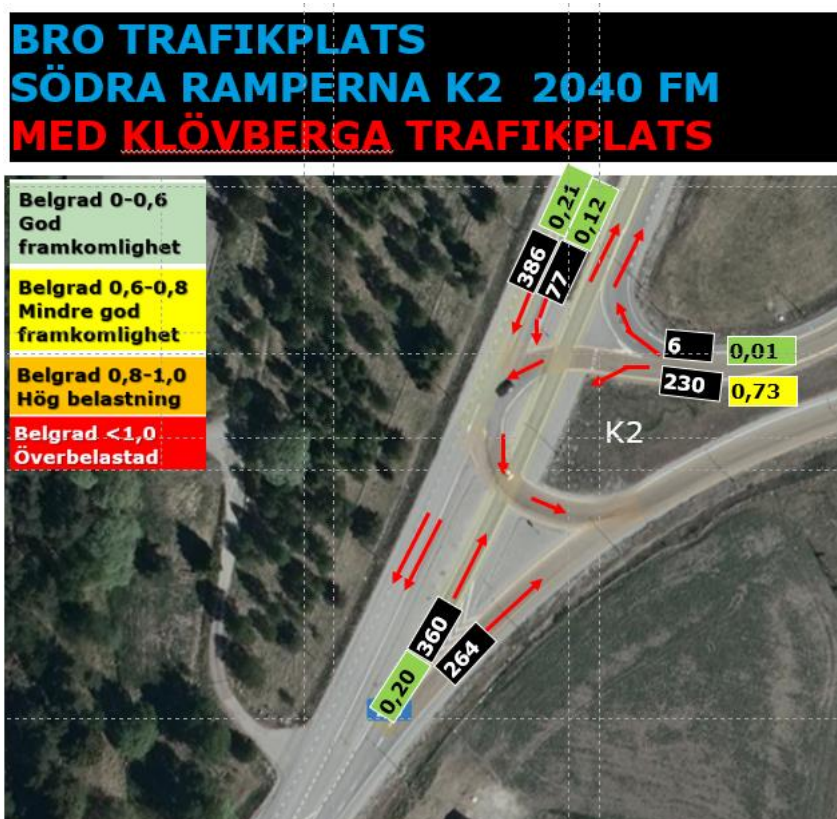


Figur 58 Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
E18	1	H	265	1267	0.21	0.0	0.0	
	2	V	77	1197	0.06	0.0	0.0	
Väg 269	1	H	6	1265	0.00	0.0	0.0	
	2	R	198	1195	0.17	0.1	0.1	
Väg 840	1	R	166	1379	0.12	0.0	0.0	
	2	V	200	1361	0.15	0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält					Andel fördröjda %			
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Totalt	Andel fördröjda %	Geom.	Totalt	Andel som stannar
		Konflikt	Geom.					
E18	1	1	3	3	34	66	100	1
	2	1	10	10	31	69	100	0
Väg 269	1	1	3	3	28	72	100	0
	2	1	7	7	33	67	100	1
Väg 840	1	1	7	7	18	82	100	0
	2	1	10	10	19	81	100	0
Alla fordon		1	7	7	27	73	100	0

Figur 59 Resultatuttag Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm

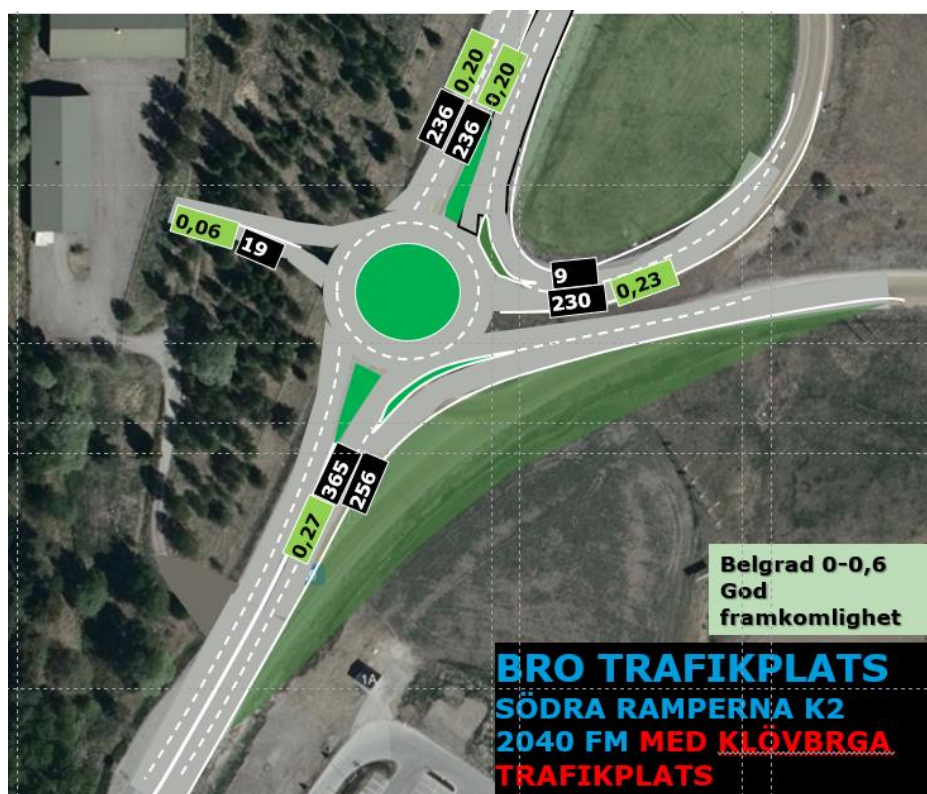


Figur 60 Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och köllängder per körfält							Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
Väg 269	1	R	386	1818	0.21		0.0	0.0	
	2	V	77	646	0.12		0.1	0.1	
E18	1	H	6	894	0.01		0.0	0.0	
	2	V	230	317	0.73		1.9	4.2	
Väg 840	1	H	264	1818	0.15		0.0	0.0	
	2	R	360	1818	0.20		0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar	
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt		
Väg 269	1	0	0	0	0	0	0	0	
	2	4	7	7	55	45	100	16	
E18	1	3	6	6	9	91	100	2	
	2	30	8	34	91	9	100	79	
Väg 840	1	0	6	6	0	100	100	0	
	2	0	0	0	0	0	0	0	
Alla fordon		5	3	8	19	24	44	15	

Figur 61 Resultatuttag Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm



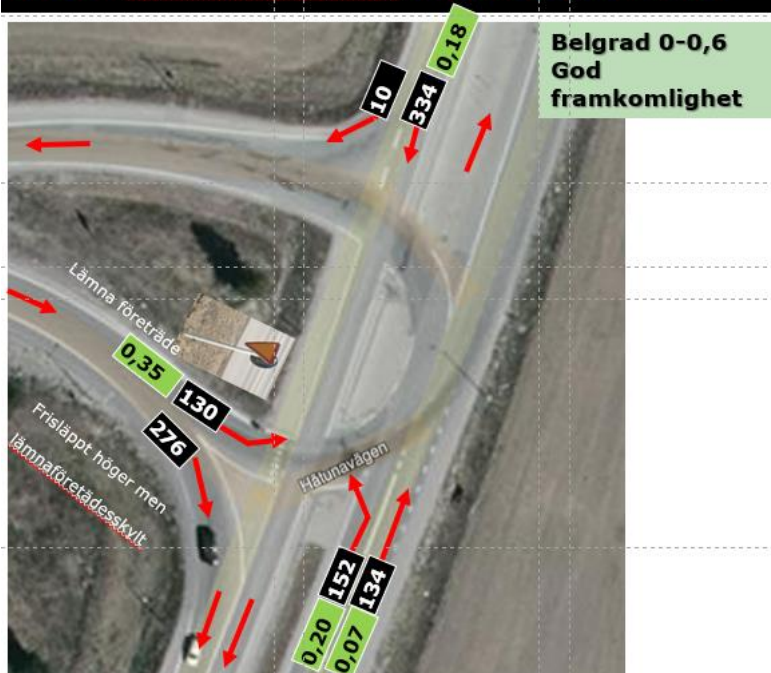
Figur 62 Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (ff/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Trafikantservice	1	HRV	19	826	0.02	0.0	0.0	
Väg 269	1	HR	236	1197	0.20	0.1	0.1	
	2	RV	226	1146	0.20	0.1	0.1	
E18	1	H	9	1099	0.01	0.0	0.0	
	2	RV	230	987	0.23	0.1	0.1	
Väg 840	1	H	256	1380	0.19	0.0	0.0	
	2	RV	365	1346	0.27	0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält									
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar	
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt		
Trafikantservice	1	2	6	6	58	43	100	10	
Väg 269	1	2	6	6	37	63	100	2	
	2	2	8	8	38	62	100	2	
E18	1	1	3	3	39	61	100	1	
	2	2	10	10	51	49	100	8	
Väg 840	1	1	3	3	20	80	100	0	
	2	1	7	7	22	78	100	0	
Alla fordon		1	7	7	33	67	100	2	

Figur 63 Resultatuttag Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga fm

NORRA RAMPERNA K1 DAGENS UTFORMNING ÅR 2040 EM MED KLÖVBERGA TRAFIKPLATS

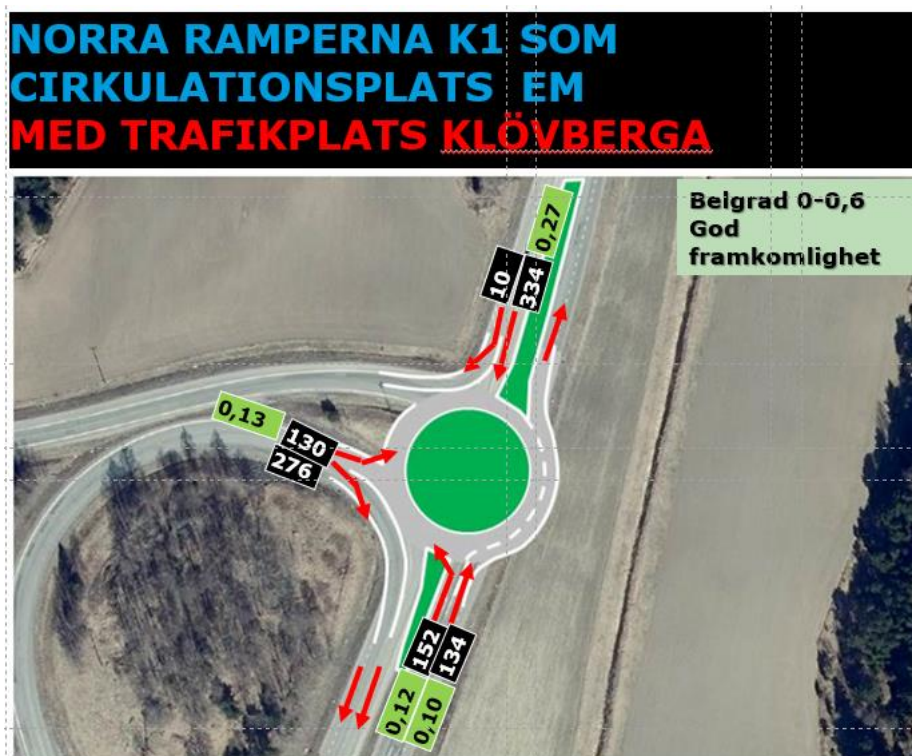


Figur 64 Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga em

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
E18	1	H	276	745	0.37		0.4	0.8	
	2	V	130	373	0.35		0.3	0.6	
Väg 269	1	H	10	1818	0.01		0.0	0.0	
	2	R	334	1818	0.18		0.0	0.0	
Väg 840	1	R	134	1818	0.07		0.0	0.0	
	2	V	152	775	0.20		0.2	0.2	

Fördröjning och andel stopp per körfält							Andel fördröjda %		
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar	
E18	1	6	7	9	59	41	100	27	
	2	10	8	14	74	26	100	47	
Väg 269	1	0	6	6	0	100	100	0	
	2	0	0	0	0	0	0	0	
Väg 840	1	0	0	0	0	0	0	0	
	2	4	7	8	48	52	100	16	
Alla fordon		3	4	5	32	23	55	15	

Figur 65 Resultatuttag Korsning K1 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga em



Figur 66 Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga em

Kapacitet och körlängder per körfält							Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad		Medel	90-percentil	
E18	1	H	276	1132	0.24		0.1	0.1	
	2	V	130	1027	0.13		0.1	0.1	
Väg 269	1	H	10	1314	0.01		0.0	0.0	
	2	R	334	1258	0.27		0.1	0.1	
Väg 840	1	R	134	1316	0.10		0.0	0.0	
	2	V	152	1288	0.12		0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält							Andel fördröjda %		
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f							
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar	
E18	1	2	4	4	48	52	100	4	
	2	2	10	10	45	55	100	3	
Väg 269	1	0	3	3	23	77	100	0	
	2	1	7	7	31	70	100	1	
Väg 840	1	1	7	7	24	76	100	0	
	2	1	10	10	25	75	100	0	
Alla fordon		1	7	7	35	65	100	2	

Figur 67 Resultatuttag Korsning K1 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga em

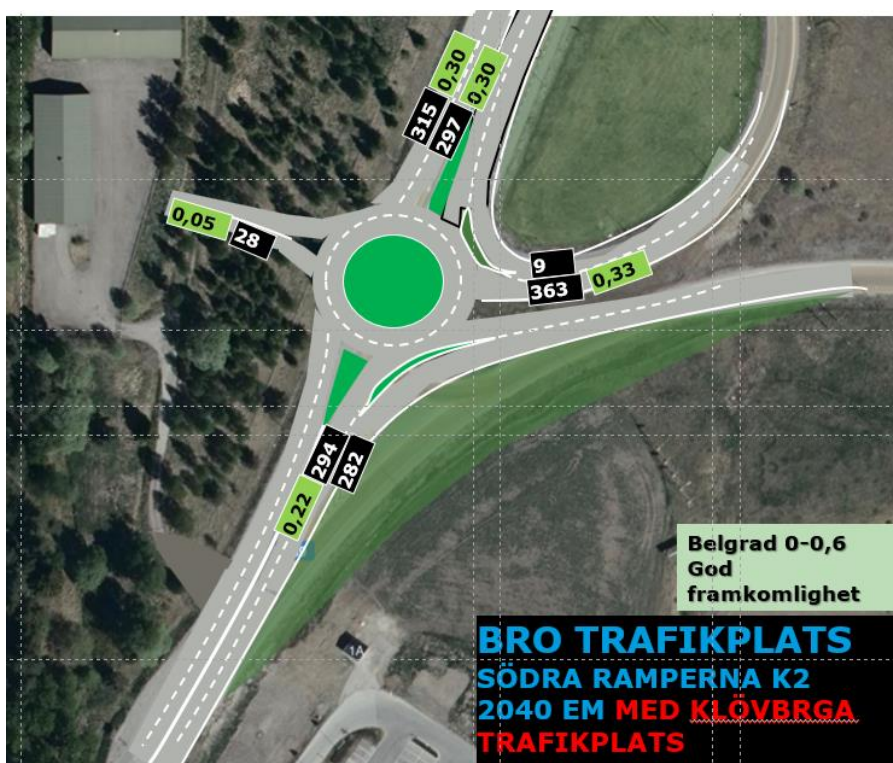


Figur 68 Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga em

Kapacitet och köllängder per körfält						Köllängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Väg 269	1	R	480	1818	0.26	0.0	0.0	
	2	V	130	699	0.19	0.1	0.1	
E18	1	H	9	937	0.01	0.0	0.0	
	2	V	363	271	1.34	96.2	96.2	
Väg 840	1	H	306	1818	0.17	0.0	0.0	
	2	R	276	1818	0.15	0.0	0.0	

Fördröjning och andel stopp per körfält				Andel fördröjda %					
Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 269	1	0		0	0	0	0	0	0
	2	4		7	8	53	47	100	17
E18	1	3		6	6	1	99	100	0
	2	664		8	668	100	0	100	99
Väg 840	1	0		6	6	0	100	100	0
	2	0		0	0	0	0	0	0
Alla fordon		154		4	157	28	24	52	24

Figur 69 Resultatuttag Korsning K2 Bro trafikplats År 2040 med trafikplats Klövberga em



Figur 70 Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga em

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)		
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Trafikantservice	1	HRV	28	593	0.05	0.0	0.0	
Väg 269	1	HR	315	1046	0.30	0.2	0.2	
	2	RV	295	980	0.30	0.2	0.3	
E18	1	H	9	1179	0.01	0.0	0.0	
	2	RV	363	1085	0.33	0.2	0.3	
Väg 840	1	H	294	1319	0.22	0.0	0.0	
	2	RV	282	1265	0.22	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		
Trafikantservice	1	5	7	8	72	28	100		29
Väg 269	1	3	7	7	52	48	100		11
	2	3	9	9	54	46	100		11
E18	1	1	3	3	32	68	100		0
	2	2	10	10	48	52	100		7
Väg 840	1	1	3	3	27	73	100		0
	2	1	7	7	29	71	100		1
Alla fordon		2	7	7	43	57	100		7

Figur 71 Resultatuttag Korsning K2 som cirkulationsplats År 2040 med trafikplats Klövberga em