

Korta anteckningar från EVA fortsättningsutbildning 13 november 2018

9:00 – 12:30	Trafikomfördelning, Henrik Carlsson M4Traffic
	LUNCH kl. 12:30 – 13:15
13:15 – 16:00	Länktyper, Niklas Alvaeus, TrV Korsningstyper, Camilla Granholm, TrV Utveckling, Helen Ahlenius, TrV
	FIKA kl. 14:30 – 15:00



Trafikomfördelning – Henrik Carlsson

- Simuleringsverktyg
 - Dynamec för övergripande simuleringar
 - Vissim, mer detaljerade simuleringar
 - Sampers/Samgoods om stora omfördelningar, särskilt med omflyttningar
- Trafikvariationstyp och anslutningar
 - Vilka anslutningar ska vara med? En ansats är att utgå från de som finns i NVDB



- Trfv bör vara samma på alla länkar som berörs. Vid val av vilken, titta på vilken trafik som berörs
- Uppgift till förvaltningen: undersök hur mycket trfv slår
- Övning
 - Se upp så att små länkar som inte ska vara med kommer med i omfördelningen
 - Stäm av med trafiksnitt efter omfördelning
 - Viktigt att rimlighetsbedöma resultaten efter omfördelningen
 - Tänk på att den som gör kalkylen vanligen är mer insatt än granskaren!



Underlag till trafikomfördelningar

- Befintlig bebyggelse
 - Var ligger länken? Fristående villor genererar 3-6 fordonsrörelser per dygn.
 - Enheten är inte alltid tydlig
 - Möjligt att använda trafikstringsverktyget.
 - Tendens att underskatta ÅDT i storstäder
 - GC mycket osäkert
 - ÅDT kan variera längs en länk, trots att den är konstant i NVDB.



- Svängandelar
 - Vilken typ av trafik avses i mätningarna?
Vardagsdygnstrafik är ca 10% högre än årsdygnstrafiken.
 - Tips: använd Trafikverkets klickbara karta för att se var mätningar är gjorda. Justera så att du inte får hack i trafiken, t.ex. genom att lägga till en korsning.
 - Utgå från en punkt (nod) för trafikomfördelningen och se till att den inte uppenbart gynnar eller missgynnar ny sträckning
 - Henrik strävar efter att åtminstone inte överskatta nyttor vid trafikomfördelningar.
- Select link
 - Verktyg i Emme som visar hur trafiken flödar från en länk till andra.



- Enkla/snabba analyser, men vi har begränsat med licenser till Emme på TrV.
- Select link kan användas med basprognosen eller så kan resultat simuleras.
- Annat
 - Ibland finns gamla nummerskrivningsstudier
 - Tänk på vilken säsong undersökningar är gjorda under.



Dokumentation

- Förvaltningen ska göra riktlinjer för dokumentation
- Henriks gav exempel på hur omfördelningen kan dokumenteras mha Excel. Går i princip ut på att dokumentera trafikströmmarna i Excel och att beskriva i Arbets-PM vad de olika trafikströmmarna avser.
- Tips: gör en kopia av objektet när du kodat BAS och UTR-nätet klart men innan du börjar omfördela trafik. Det brukar vara svårt att lägga tillbaka trafik.



Efterkalkyl

- Gör kalkylen som en omvänd kalkyl. Med EVA 3.3. kan dock bas- och utredningsvägnäten byta plats.
- Tips: det går att hitta historisk data i NVDB.
- I efterkalkylen ska trafiken ställas tillbaka som den gick innan åtgärden genomfördes.
- Räkna om nyckeltalen om näten inte har bytt plats.



Summering, trafikomfördelning

- Notera eventuella konstigheter och skicka till förvaltningen på eva@trafikverket.se
- Om projektledningen vill ändra i objektet så att det blir lönsamt, ta en diskussion med trafikanalytiker på regionen!
- Önskemål: ångra markering av länk i omfördelningsverktyget
- Testa marginella förändringar för att se om objektet växlar från lönsamt till olönsamt eller är stabil vad gäller tecken
- Kanske lägga till känslighetsanalys avseende hög/låg omfördelning?



Länkar – Niklas Alvaeus

- Vid mittseparering varierar andelarna omkörningsbar väg. Det beror t.ex. på hur mycket korsningar som finns där det inte går att göra två körfält.
- Vägbredden har ingen betydelse, så det är viktigare att välja rätt %-andel vid MLV.
- Notera: FoKo är en stor del av den totala kostnaden men eftersom differensen mellan bas och utredning oftast är väldigt liten brukar vi inte titta på mycket på den.
- Liten skillnad i total kostnad mellan olika procentandelar omkörningsbar väg.



- Mötesfria 1+1-vägar kommer mer och mer. Det finns inga samband för dem. Kan de betraktas som delar av 2+1-vägar?
- När andelen omkörningsbar sträcka anges är det bra att tänka över en lång sträcka, inte mindre delar av en väg.
- Stigningsfält behöver man räkna på separat och eventuellt justera hastighet i basvägnätet.
- Hastighetskombinationer: problem om hastighet < 70 km/h i landsbygd.
- VmVf kan påverka resultatet betydligt och det finns inga tydliga riktlinjer för vad som ska användas.



- Förvaltningen behöver se över defaultsättningen mer systematiskt. Nu har vi lappat och lagat i defaultsättningen, men vi behöver göra en systematisk översyn.
- Förvaltningen ska ändra i handledningen – ”siktklass påverkar inte TS”.
- Åtgärder som syftar till att ändra linjeföreningen kan kräva ändring av siktklass. Men EVA är inte särskilt bra för sådana åtgärder.
- Det finns ologiska TS-samband där t.ex. olyckor minskar om hastigheten ökar, allt annat lika. Dags att kontakta transportkvalitet för att se över TS-sambanden?



- Viktigt att vara noggrann med längder - på kanske 100 meter när.
- Tips: använd GIS eller stigfinnaren för att dubbelkolla uppgifter på sträckornas längd. Längderna ska dessutom hänga ihop med kostnads kalkylen.
- Lokal hastighetsgräns i korsning: behöver vi samband för lokala hastigheter? Hur fungerar det i CapCal? Det finns i princip inga mätningar. Uppgift åt förvaltningen.
- Val av mittremsa verkar inte ha någon effekt i EVA.
- Tips: undersöka effektsamband i TS-EVA. TS-EVA ligger på Trafikverkets externa hemsida.



Noder – Camilla Granholm

- Ingen skillnad mellan A- och B-korsningar. Ska vi ta bort ett alternativ?
- I förra versionen sattes väjning/stopp automatiskt, nu görs de inte det. Bör ses över.
- Förvaltningen ska se till att gråa ut extra körfält om de inte har någon effekt.
- Plocka bort belysning i tätortskorsningar, det ingår alltid.



- Diskussion om ATK innan korsning – bör olyckorna justeras i noden?
- Förvaltningen ska undersöka om justering på länk påverkar effekter i noden.

