

TRAFIKUTREDNING DIKAREN

2021-05-07



TRAFIKUTREDNING DIKAREN

KUND

Falkenbergs Kommun

KONSULT

WSP Advisory

Box 13033

402 51 Göteborg

Besök: Ullevigatan 19

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Alexander Hörnquist, trafikanalytiker WSP

alexander.hornquist@wsp.com, +46 10-722 50 00

Lasse Brand, trafikutredare WSP

lasse.brand@wsp.com, +46 10-721 04 68

UPPDRAGSNAMN

Trafikutredning Dikaren

UPPDRAGSNUMMER

10318834

FÖRFATTARE

Alexander Hörnquist

Lasse Brand

DATUM

2021-05-07

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

Alexander Hörnquist

Godkänd av

Alexander Hörnquist

INNEHÅLL

1	SYFTE OCH BAKGRUND	4
2	TRAFIKALSTRING OCH KAPACITET	5
3	TRAFIKSÄKERHET OCH UTFORMINGSFÖRSLAG	6
	Trafiksäkerhet	6
	Soppantering	9
4	SLUTSATS	10

1 SYFTE OCH BAKGRUND

En ny detaljplan för Dikaren 8 med flera har tagits fram. Planen syftar till att pröva förutsättningarna för uppförande av bostadshus inom kvarteren Dikaren och Drängen samt att reglera befintlig bebyggelse för bostadsändamål, kontor och handel inom planområdet. Syftet är också att ordna parkering, anslutningsvägar m.m. för ny och befintlig bebyggelse inom planområdet.

Planförslaget innehåller tre nyttillkommande flerbostadshus med cirka 30 bostäder samt två befintliga flerbostadshus som även inrymmer kontor. Inom planområdet finns tio befintliga villor med tillhörande komplementbyggnader. Två av dessa villor avses rivas för att ge plats för den tillkommande bebyggelsen. Inom planområdet finns även en byggnad med restaurangverksamhet som planläggs för handel, kontor och bostad. Våningsantalet för flerbostadshusen föreslås vara 2–4 våningar och för övrig bebyggelse 1–2 våningar.



Figur 1: Illustrationsplan över projektområde med föreslagen bebyggelse i mörkare färg.

En trafikutredning behöver genomföras för de tillkommande bostäderna för att säkerställa framkomligheten i planområdet. Vidare behöver trafiksäkerheten kontrolleras i området. En viktig planeringsförutsättning och utmaning är att upprätthålla god standard utmed befintlig GC-bana längs Postvägen.

2 TRAFIKALSTRING OCH KAPACITET

Planområdets framtida trafikallstring har beräknats med hjälp av Trafikverkets allstringsverktyg. Beräkningarna genomfördes med försiktiga antaganden om framtida kollektivtrafiks, cykel och gångtillgänglighet för att ta fram den högsta tänkbara biltrafikallstringen.

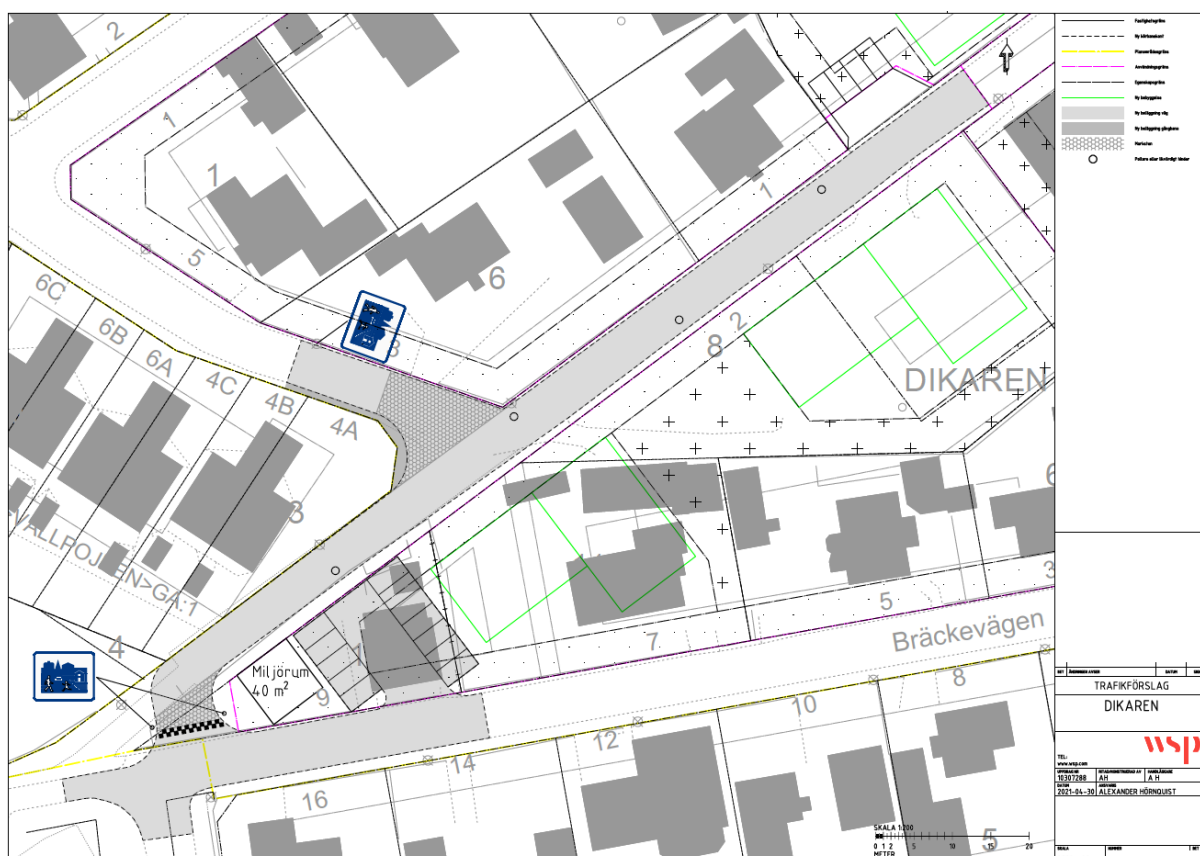
De 30 planerade lägenheterna beräknas att generera 43 bilresor per dygn, vilket uppskattas till 31 bilar en genomsnittlig dag (ÅDT), se Bilaga 1. De två villor som avses rivas minskar trafikallstringen med 7 bilresor per dygn respektive 5 bilar ÅDT, se Bilaga 2. Totalt genererar den tänkta exploateringen följaktligen en trafikallstring av 26 bilar per dygn (ÅDT). Detta betyder en ökad trafikbelastning av ca. 2-3 bilar under maxtimmen för det angränsande vägnätet enligt erfarenhetsmässig bedömning (~10% av ÅDT).

Angränsande Arvidstorpsvägen utgör en av entréerna till centrala Falkenberg och trafikeras enligt mätningar från år 2015 av ca 5 700 fordon per dygn. För att säkerställa kapacitet och framkomlighet i korsningarna har trafiken räknats upp för att motsvara ett 2040 scenario. Detta har utförts genom att använda uppräkningsstal från EVA 2017–2040 för Södra VVÄ, dit Falkenberg tillhör. Inom kommunen förväntas personbilstrafiken öka med ca 1,2 procent per år. Trafikuppräknat till 2040 betyder detta en ÅDT på ca 7680 fordon/dygn.

Exploateringsens trafikallstring av 26 fordon per dygn, respektive 2-3 bilar under maxtimmen, utgör en **väldigt liten del av den totala ökningen** och kommer utifrån erfarenhetsmässiga bedömningar **inte att påverka framkomligheten** i angränsande vägnät eller korsningar nämnvärt, och inte heller anslutningen till väg 767.

3 TRAFIKSÄKERHET OCH UTFORMINGSFÖRSLAG

Exploateringsens tänkta utformning och anslutning till befintligt trafiknät har utretts ur ett säkerhetsperspektiv för både biltrafik och oskyddade trafikanter, samt ur ett framkomlighetsperspektiv för renhållningsfordon. Framtida trafikering och utformning av lokalgator intill planområdet har studerats tillsammans med placeringen av infarter, parkeringar och vändplatser, vilka kontrollerades utifrån sikt och uppfattad trafiksituation. Baserad på detta presenteras ett trafikförslag på en möjlig gatuutformning för området nedan.



Figur 2: Illustration av utformningsförslaget (se även Bilaga 3)

Trafiksäkerhet

Nuläge: Sträckningen av Postvägen som löper västerut från Arvidstorpsvägen är den lokalgata i planområdet som förändras mest enligt planförslaget. Idag är den en återvändsgata med väldigt lite biltrafik, eftersom endast en villa (Drängen 5) angörs från den. Dessutom utgör den en viktig gång- och cykellänk som fortsätter som gång- och cykelbana åt båda håll.

Planförslag: Förslaget innebär att gång- och cykelvägen mellan Postvägen och Pilgatan/ Bräckevägen öppnas upp för biltrafik för att skapa en vägkoppling mellan Postvägen och Pilgatan/ Bräckevägen. I och med tillskottet av bostäder på platsen sker dessutom en ökning av biltrafiken längs Postvägen. Postvägen kommer inte inrymma någon trottoar utan trafikanter föreslås samsas om utrymmet. All tre aspekter kan ha negativ inverkan på trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare i och med att dessa blandas med mer biltrafik.

Lösningsförslag: Det är därför en viktig planeringsförutsättning att upprätthålla god standard och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister utmed Postvägen. Framtaget trafikförslag (Figur 2) syftar till

att begränsa antalet bilar, sänka hastigheten och säkerställa bra siktförhållanden med hjälp av parkeringarnas placering, gatuutformning och miljörummets placering.

För att begränsa antalet bilar som är tvungen att köra på nämnd sträckning **föreslås den västra parkeringens in- och utfart ske mot Bräckevägen**. Detta gäller både markparkeringen och garaget för Dikaren 8 och 12. De fyra västligaste parkeringsplatserna som tidigare planerats angöra direkt mot Postvägen (se Figur 1) rekommenderas att tas bort eftersom de medför backning direkt ut på gatan, vilket borde undvikas. En omplacering mot Bräckevägen skulle i sin tur medföra backrörelser för nära korsningen mellan Pilgatan/ Bräckevägen, vilket påverkar trafiksäkerheten negativt och därför avråds. Framtida parkeringsbehov bedöms kunna mötas inom garaget och resterande markparkering.

I garageskissen illustreras en in- och utfart mot Bräckevägen och en alternativ möjlig in- och utfart närmare korsningen. Den in- och utfart som är placerad längs från korsningen mellan Pilgatan/ Bräckevägen rekommenderas. Vid fortsatt planering av garageutformningen är det viktigt att bilar kommer upp i plannivå innan de kör ut på Bräckevägen för att ha goda siktförhållanden. Exploatören måste säkerställa att garagets in- och utfart uppfyller goda siktkrav.

Parkeringsbehovet för Drängen 8 (4 platser) planeras ske på den egna tomten och anslutas via Postvägen. Förutom befintlig villa på Drängen 5 är detta de enda parkeringsplatser som angörs via Postvägen trafikförslaget, vilket begränsar nödvändig biltrafik så mycket som möjligt.



Figur 3: Vägmärke för gångfartsområde

För att begränsa genomfartstrafik och säkerställa trafiksäkerhet föreslås en gatuutformning som leder till att bilar håller en låg hastighet och ger samtliga trafikanter goda siktförhållanden. Vårt förslag är att **klassificera sträckan som gångfartsområde**. Det betyder att fordon inte får köra med högre hastighet än gångfart, att de inte får parkera vid gatukanten och att de har väjningsplikt mot gående. Officiellt betyder det även att ingen genomfartstrafik är tillåten, men det kan inte förväntas att detta alltid följs. Den låga hastigheten för bilar är rimlig, eftersom sträckningens huvudfunktion som gång- och cykellänk borde bibehållas, sträckningen bara är ca 150 meter lång och enbart ett fåtal bilar kommer drabbas.



Figur 4: Exempel på ytskikt som tydliggör områden med låg hastighet.

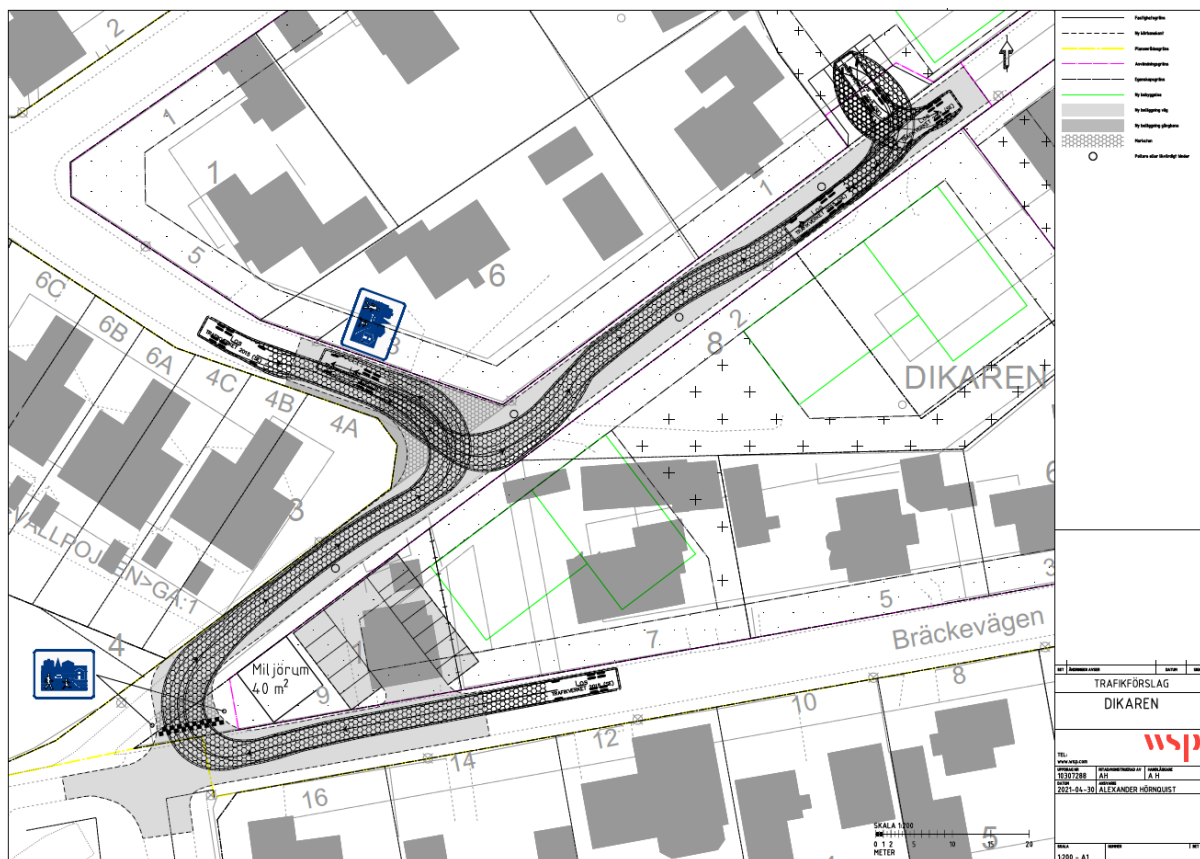
För att säkerställa efterlevnad av hastighetsbegränsningen är det viktigt att inte bara använda skyltning, utan även **utforma gatumiljön på ett hastighetsdämpande sätt** som skiljer sig från kringliggande

lokalgatorna. Gatan bedöms vara för smal för att ordna trottoar utan att bredda gatan till tomtgränserna. Därför är det extra viktigt att använda möbler/utrustning och ytskikt så att gatan tydligt uppfattas som en gemensam plats där inte biltrafiken står i centrum utan fotgängare och cyklister. Därför rekommenderas att använda **fartgupp/upphöjningar och marksten** vid infarterna från Bräckevägen/Pilgatan respektive från nordvästra delen av Postvägen. Fartguppets placeras förslagsvis i anslutning till Bräckevägen för att biltrafik mot Postvägen skall uppmärksamma gång- och cykeltrafiken utmed Postvägen som ansluter centrala Falkenberg med egen gång- och cykelbana. Markstenens funktion är främst att förstärka och markera gångfartsområdet som gäller utmed Postvägen. Alternativt skulle hela sträckningen utmed Postvägen kunna markeras visuellt som viktig gång- och cykellänk med hjälp av färg och/eller marksten.

För att ytterligare stärka hastighetsdämpningen och anpassningen på gående och cyklister rekommenderas **sidorefuger/pollare med cykelpassage** utmed Postvägen. En körspåranalys har visat att dessa hinder kan placeras så att framkomlighet för renhållningsfordon och bilar säkerställs (Figur 6). På grund av gatans smala bredd och för att säkerställa bra siktförhållanden anses ingen gatuparkering utmed berörd sträcka av Postvägen möjlig. Detta borde säkerställas även om klassificering som gångfartsområde inte väljs.



Figur 5: Exempel på sidorefuger med cykelpassage



Figur 6: Illustration körspår Los Trafikverket (se även Bilaga 4)

Sophantering

Ur ett trafikperspektiv, men även för sophanterarnas arbetsmiljö, anses den bästa lösningen vara att placera ett **gemensamt miljöhus för alla tre nytillkommande flerbostadshus på Dikaren 12:s** västligaste del. Placeringen undviker därmed sopbilstrafik utmed Postvägen och det stora platsbehov som en vändningsyta kräver. Körspårillustrationen ovan visar platsbehovet för en vändyta där de planerade parkeringsplatserna på Drängen 8 måste placeras längre in på tomten för att ge plats till sopbilen. Därmed går en stor del av trädgården gå förlorad. Framkomligheten för sopbilen i samband med en utplacering av sidorefuger enligt förslagsskissen visar på ett lokalt breddningsbehov. Sopbilstrafik utmed återvändsgatan skulle dessutom påverka gång- och cykelsäkerheten samt bilframkomligheten negativt. Till sist gynnar föreslagen gemensam miljörum även sophanterarna, som sparar tid och får en enklare körväg. Föreslagen placering anses även ligga inom rimligt avstånd för alla tre fastigheter. Längsta avstånd är ca 130 meter för Drängen 8, vilket är en vanlig i många flerbostadshusområden med gemensamma miljöhus. Även villan på Drängen 5 måste använda miljöhuset eller ställa sin soptunna nära slingan för att möjliggöra denna lösning. Alternativt kan miljöhuset också placeras mellan Dikaren 8 och 12 om avståndet bedöms som för stort. Föreslagen placering på Dikaren 12:s västligaste del är dock att föredra och borde vara förstahandsalternativet, eftersom den utnyttjar tomten bättre och gör det enklare vid en hämtning av soporna.

För att möjliggöra en ändamålsenlig sophämtning krävs ett ökat gatuutrymme i båda korsningar. Körspåranalysen har visat att trevägskorsningen där Postvägen möter gång- och cykelbanan från sydväst behöver breddas, och likaså den nya trevägskorsningen Postvägen/ Pilgatan/ Bräckevägen.

4 SLUTSATS

Exploateringens trafikstring av 26 fordon per dygn, respektive 2-3 bilar under maxtimmen, utgör en väldigt liten ökning och kommer utifrån erfarenhetsmässiga bedömningar inte att påverka framkomligheten i angränsande vägnätet och korsningarna nämnvärt, och inte heller anslutningen till väg 767.

Det finns ett behov av åtgärder för att förbättra framtida trafiksituation inom planområdet, speciellt för att upprätthålla god standard och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister utmed Postvägen. Ett trafikförslag (Figur 2) har tagits fram som syftar till att begränsa antalet bilar, sänka hastigheten och säkerställa bra siktförhållanden med hjälp av gatuutformningen och placeringen av parkeringar och miljörum.

För att begränsa antalet bilar som är tvungna att köra på Postvägen rekommenderas att placera in- och utfarten för Dikaren 8 och 12:s gemensamma markparkering mot Bräckevägen.

För att begränsa genomfartstrafik och säkerställa god trafiksäkerhet föreslås en gatuutformning som leder till att bilar håller en låg hastighet och alla trafikanter har bra siktförhållanden. Rekommendationen är att klassificera sträckan som gångfartsområde.

Fartgupp/upphöjningar och särskilt marksten föreslås i anslutning till Postvägen från Bräckevägen/Pilgatan respektive från nordvästra delen av Postvägen. Dessutom rekommenderas att använda sidorefuger/pollare med cykelpassage för att skapa en mindre rak körsträcka för bilar.

Ur ett trafikperspektiv, men även för sophanterarnas arbetsmiljö, anses den bästa lösningen för sophantering vara att placera ett gemensamt miljöhus för alla tre nytilkommande flerbostadshus på Dikaren 12:s västligaste del. Genom att placera miljörummet vid slingan kan sopbilstrafik och dess stora ytbehov för vändning på Postvägens östra del undvikas.

För att möjliggöra en ändamålsenlig sophämtning krävs ett ökat gatuutrymme i trevägskorsningen där Postvägen möter gång- och cykelbanan från sydväst, samt i den nya trevägskorsningen Postvägen/Pilgatan/ Bräckevägen.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com



Trafikalstringsverktyg - Dikaren nya lgh

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Dikaren nya lgh
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2021-04-01 14:30

Verktyget

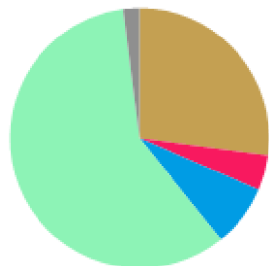
Version	1.0
---------	-----

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 158 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 27 %
 med kollektivtrafik: 4 %
 med cykel: 8 %
 till fots: 59 %
 med annat: 2 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	43	7	12	93	3	158

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	43	7	12	93	3	158
Totalt	43	7	12	93	3	158

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 43 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 31 bilar (ÅDT),

vilket motsvarar ungefär 35 ÅVDT

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m ²)	1 354	29	130	74	-	1 588

Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:**Observera:** Endast personresor

Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräknig göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Indata**Lokalisering**

Kommun	Falkenberg
Var i kommunen	Centralt i huvudorten

Markanvändning

Lägenhet	30 bostadsenheter
	54 boende (automatiskt värde)

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	31-minuterstrafik eller längre
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	Mer än 1000 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller
Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?	Kollektivtrafiknätet har relativt stora brister.
Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?	Majoriteten är äldre fordon.
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	Mer sällan än 60-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller
Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?	Majoriteten är äldre fordon.
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	Det finns ingen realtidsinformation.
Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken anpassas till området och påverkar inte planeringen.
Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet?	Det var länge sedan en översyn gjordes. och ingen är planerad inom den närmsta tiden.
Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för kollektivtrafiken.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt	Mer än 2 km
----------------------------	-------------

centrum (genomsnitt i området)	
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Gångvägnätet är inte sammanhängande. Ofta saknas infrastruktur för gående.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Det är vanligt med relativt stora brister i standarden.
Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten?	Tryggheten är låg på många håll.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Mindre än 25 %
Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	Stora delar av gångtrafiknätet underhålls inte.
Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?	Ingen uppföljning har genomförs.
Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för gångtrafiken.

Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mer än 5 km
Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	Många lutningar och flera kraftiga backar.
Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg. cykelbana. cykelfält eller 30 km/h-gator)?	Cykelvägnätet har relativt stora brister och är inte sammanhängande.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnät och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Mindre än 25 %
Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?	Stora delar av cykelvägnätet underhålls inte.

Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?	Ingen uppföljning har genomförts.
Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för cykeltrafiken.

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Parkeringstillgången ska underlätta ägandet av flera bilar per hushåll.
Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Tillgången på p-platser ska alltid vara god vid områdets arbetsplatser.
Hur prioriterat är bilvägnet i tätorten?	Biltrafiken prioriteras före kollektiv-, cykel- och gångtrafik.
Generell parkeringstillgång i tätorten.	Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet.
Förväntat bilinnehav i området (Medel i Sverige 2009: 461 bilar/1000 invånare. Min 290. Max 694)	Fler än 461 bilar/1000 inv.
Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?	Generös. Kommunen ser inga problem med att bygga nya vägar om det t ex förbättrar framkomligheten.
Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för att minska biltrafiken.

Svar på frågor om Mobility Management

Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	Nej
Grön resplan/mobilitetsplan	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Kampanjer för mer miljövänligt resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Samlad reseinformation för flera färd sätt	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Utbildning om hållbart resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Distansarbete	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Resfria möten	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Målgruppsanpassade	Kommunen arbetar inte med åtgärden

kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	
Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bilpooler	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Sparsam körning/Eco- driving	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?	Kortare än 2 år

Version: 1.0

Trafikalstringsverktyg - Dikaren rivna villor

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Dikaren rivna villor
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2021-04-01 14:36

Verktyget

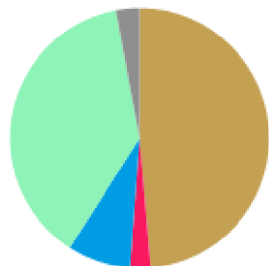
Version	1.0
---------	-----

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 15 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 49 %
 med kollektivtrafik: 3 %
 med cykel: 8 %
 till fots: 38 %
 med annat: 3 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	7			1	6	15

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Villa	7			1	6	15
Totalt	7			1	6	15

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 7 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 5 bilar (ÅDT),

vilket motsvarar ungefär 6 ÅVDT

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m ²)	228	2	13	5	-	247

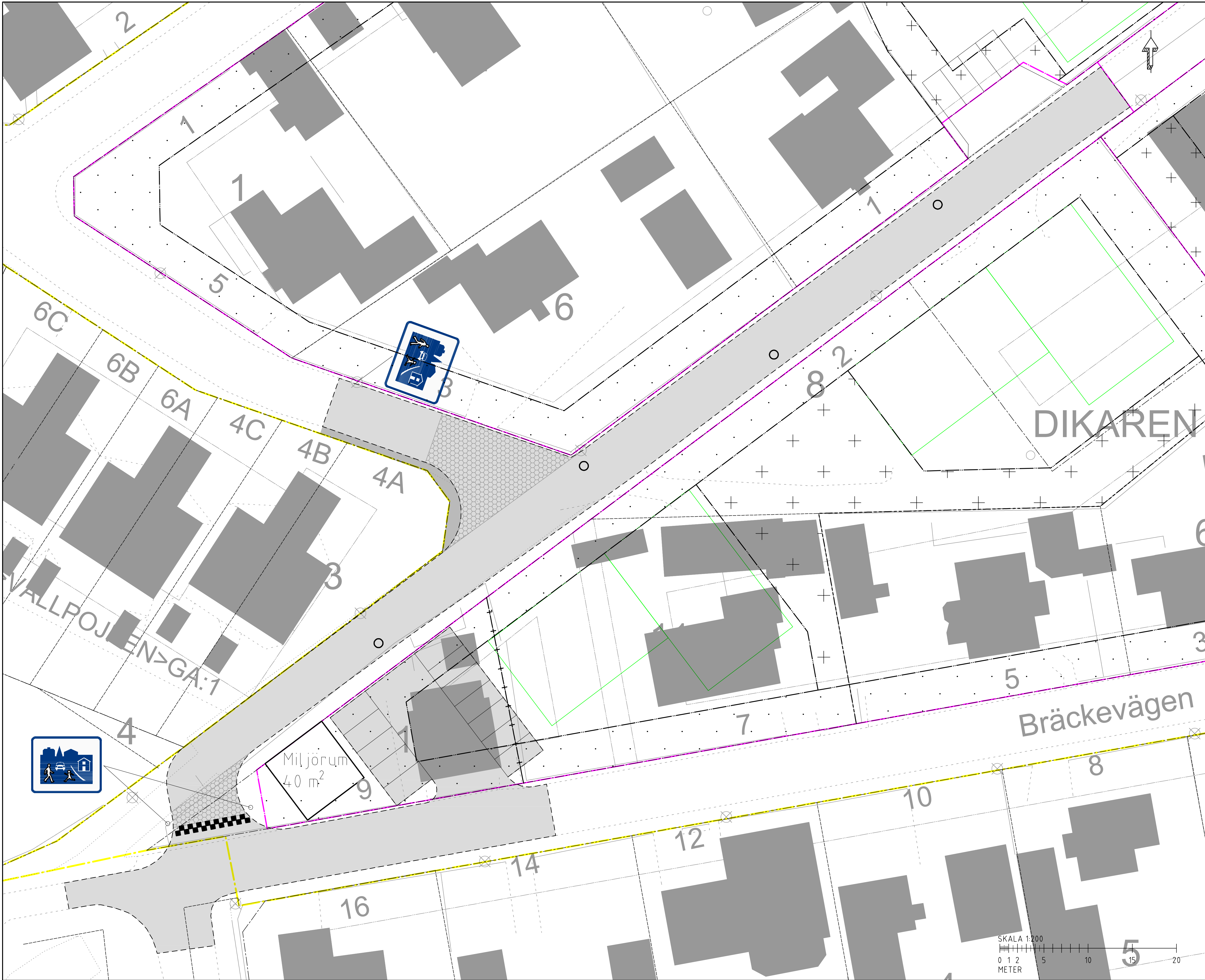
Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:**Observera:** Endast personresor

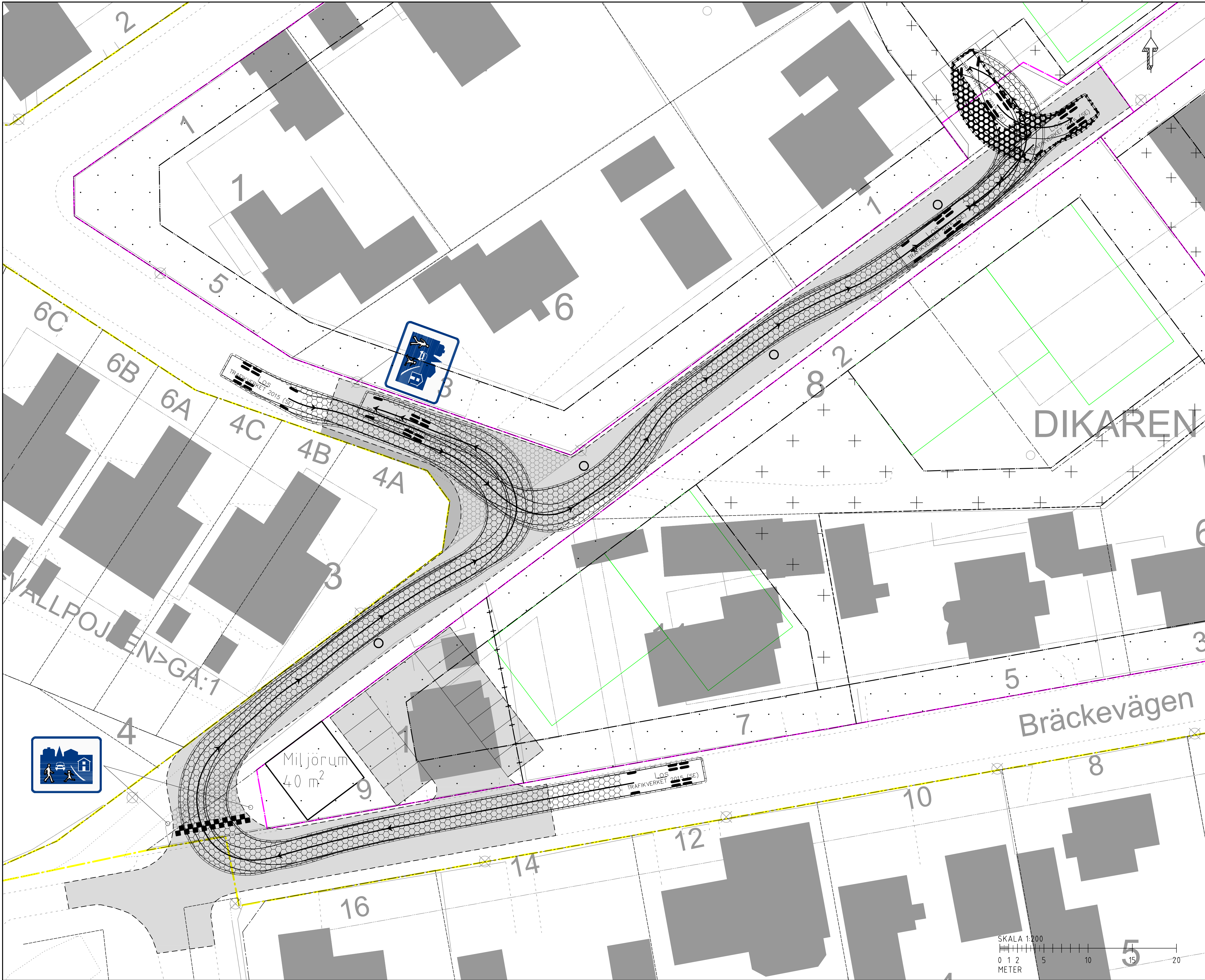
Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräknig göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Version: 1.0



- Fastighetsgräns
- Ny körbänk
- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Ny bebyggelse
- Ny beläggning väg
- Ny beläggning gångbana
- Marksten
- Pollare eller likvärdigt hinder

BET	ANDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
TRAFIKFÖRSLAG			
DIKAREN			
wsp			
TEL: www.wsp.com			
UPPDRAG NR 10307288	RITAD/KONSTRUERAD AV AH	HANDLÄGGARE AH	
DATUM 2021-04-30	ANSVARIG ALEXANDER HÖRNQUIST		
SKALA 1:200 - A1	NUMMER	BET	



- Fastighetsgräns
- Ny körbaneant
- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Ny bebyggelse
- Ny beläggning väg
- Ny beläggning gångbana
- Marksten
- Pollare eller likvärdigt hinder

BET	ANDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
TRAFIKFÖRSLAG			
DIKAREN			
wsp			
TEL: www.wsp.com			
UPPDRAG NR 10307288	RITAD/KONSTRUERAD AV AH	HANDLÄGGARE AH	
DATUM 2021-04-30	ANSVARIG ALEXANDER HÖRNQUIST		
SKALA 1:200 - A1	NUMMER	BET	

Trafikalstringsverktyg - Dikaren nya lgh

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Dikaren nya lgh
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2021-04-01 14:30

Verktyget

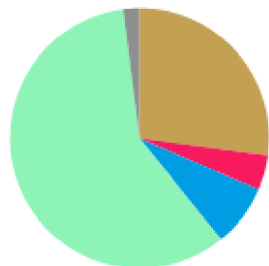
Version	1.0
---------	-----

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 158 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 27 %
 med kollektivtrafik: 4 %
 med cykel: 8 %
 till fots: 59 %
 med annat: 2 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	43	7	12	93	3	158

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	43	7	12	93	3	158
Totalt	43	7	12	93	3	158

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 43 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 31 bilar (ÅDT),

vilket motsvarar ungefär 35 ÅVDT

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m ²)	1 354	29	130	74	-	1 588

Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:**Observera:** Endast personresor

Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräknig göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Indata**Lokalisering**

Kommun	Falkenberg
Var i kommunen	Centralt i huvudorten

Markanvändning

Lägenhet	30 bostadsenheter
	54 boende (automatiskt värde)

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	31-minuterstrafik eller längre
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	Mer än 1000 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller
Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?	Kollektivtrafiknätet har relativt stora brister.
Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?	Majoriteten är äldre fordon.
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	Mer sällan än 60-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller
Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?	Majoriteten är äldre fordon.
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	Det finns ingen realtidsinformation.
Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken anpassas till området och påverkar inte planeringen.
Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet?	Det var länge sedan en översyn gjordes. och ingen är planerad inom den närmsta tiden.
Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för kollektivtrafiken.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt	Mer än 2 km
----------------------------	-------------

centrum (genomsnitt i området)	
Hur är gångvägnet utformat i tätorten?	Gångvägnet är inte sammanhängande. Ofta saknas infrastruktur för gående.
Hur är standarden på gångvägnet i tätorten?	Det är vanligt med relativt stora brister i standarden.
Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten?	Tryggheten är låg på många håll.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Mindre än 25 %
Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	Stora delar av gångtrafiknätet underhålls inte.
Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?	Ingen uppföljning har genomförts.
Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för gångtrafiken.

Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mer än 5 km
Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	Många lutningar och flera kraftiga backar.
Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnet (cykelväg. cykelbana. cykelfält eller 30 km/h-gator)?	Cykelvägnet har relativt stora brister och är inte sammanhängande.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnet och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Mindre än 25 %
Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?	Stora delar av cykelvägnet underhålls inte.

Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?	Ingen uppföljning har genomförts.
Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för cykeltrafiken.

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Parkeringstillgången ska underlätta ägandet av flera bilar per hushåll.
Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Tillgången på p-platser ska alltid vara god vid områdets arbetsplatser.
Hur prioriterat är bilvägnetet i tätorten?	Biltrafiken prioriteras före kollektiv-, cykel- och gångtrafik.
Generell parkeringstillgång i tätorten.	Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet.
Förväntat bilinnehav i området (Medel i Sverige 2009: 461 bilar/1000 invånare. Min 290. Max 694)	Fler än 461 bilar/1000 inv.
Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?	Generös. Kommunen ser inga problem med att bygga nya vägar om det t ex förbättrar framkomligheten.
Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken?	Kommunen har inga mål uppsatta för att minska biltrafiken.

Svar på frågor om Mobility Management

Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	Nej
Grön resplan/mobilitetsplan	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Kampanjer för mer miljövänligt resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Samlad reseinformation för flera färd sätt	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Utbildning om hållbart resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Distansarbete	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Resfria möten	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Målgruppsanpassade	Kommunen arbetar inte med åtgärden

kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	
Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bilpooler	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Sparsam körning/Eco- driving	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?	Kortare än 2 år

Version: 1.0

Trafikalstringsverktyg - Dikaren rivna villor

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Dikaren rivna villor
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2021-04-01 14:36

Verktyget

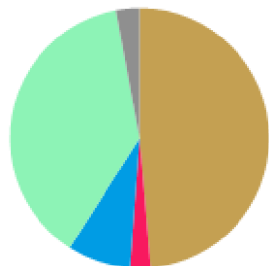
Version	1.0
---------	-----

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 15 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 49 %
 med kollektivtrafik: 3 %
 med cykel: 8 %
 till fots: 38 %
 med annat: 3 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	7			1	6	15

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Villa	7			1	6	15
Totalt	7			1	6	15

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 7 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 5 bilar (ÅDT),

vilket motsvarar ungefär 6 ÅVDT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m ²)	228	2	13	5	-	247

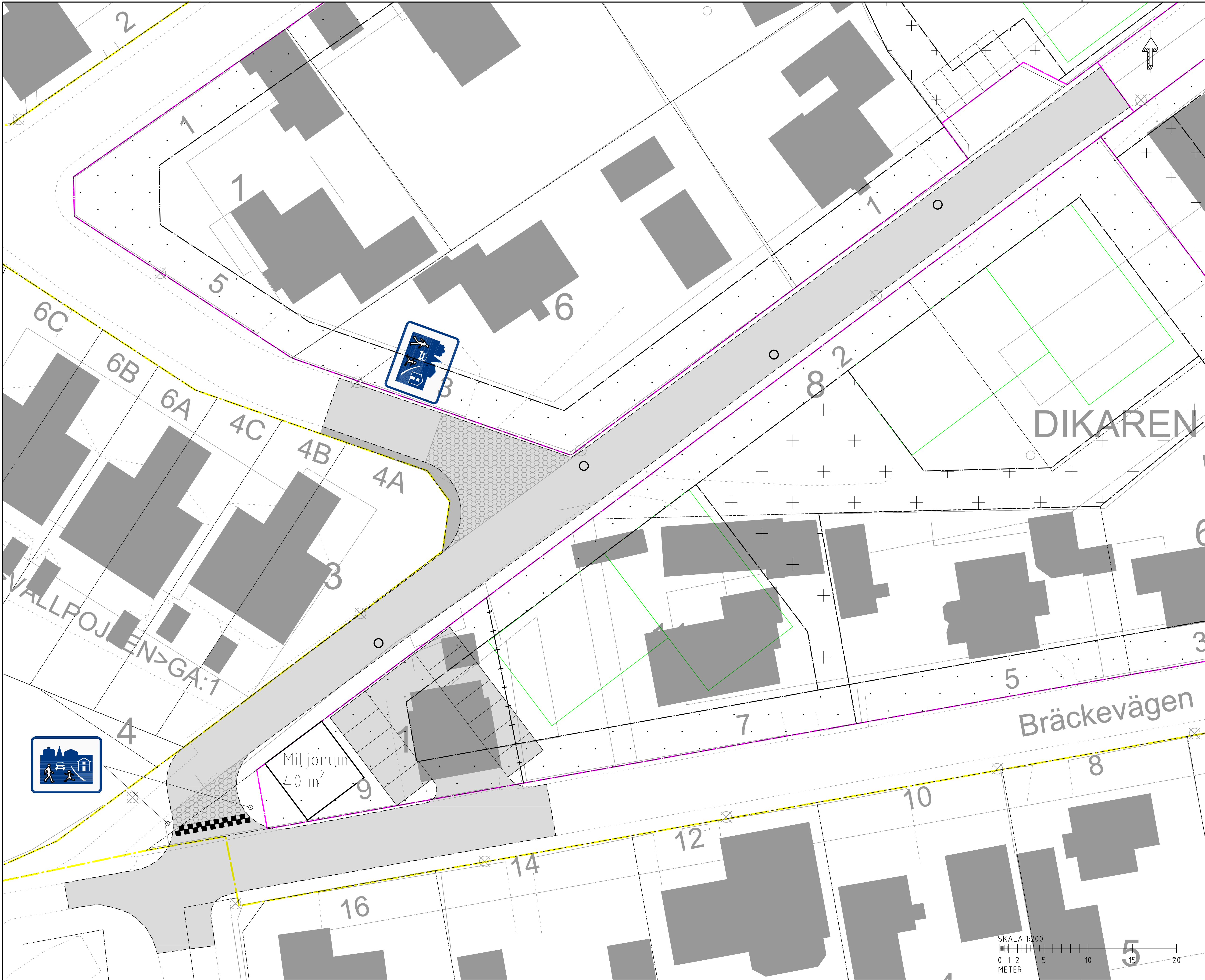
Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:**Observera:** Endast personresor

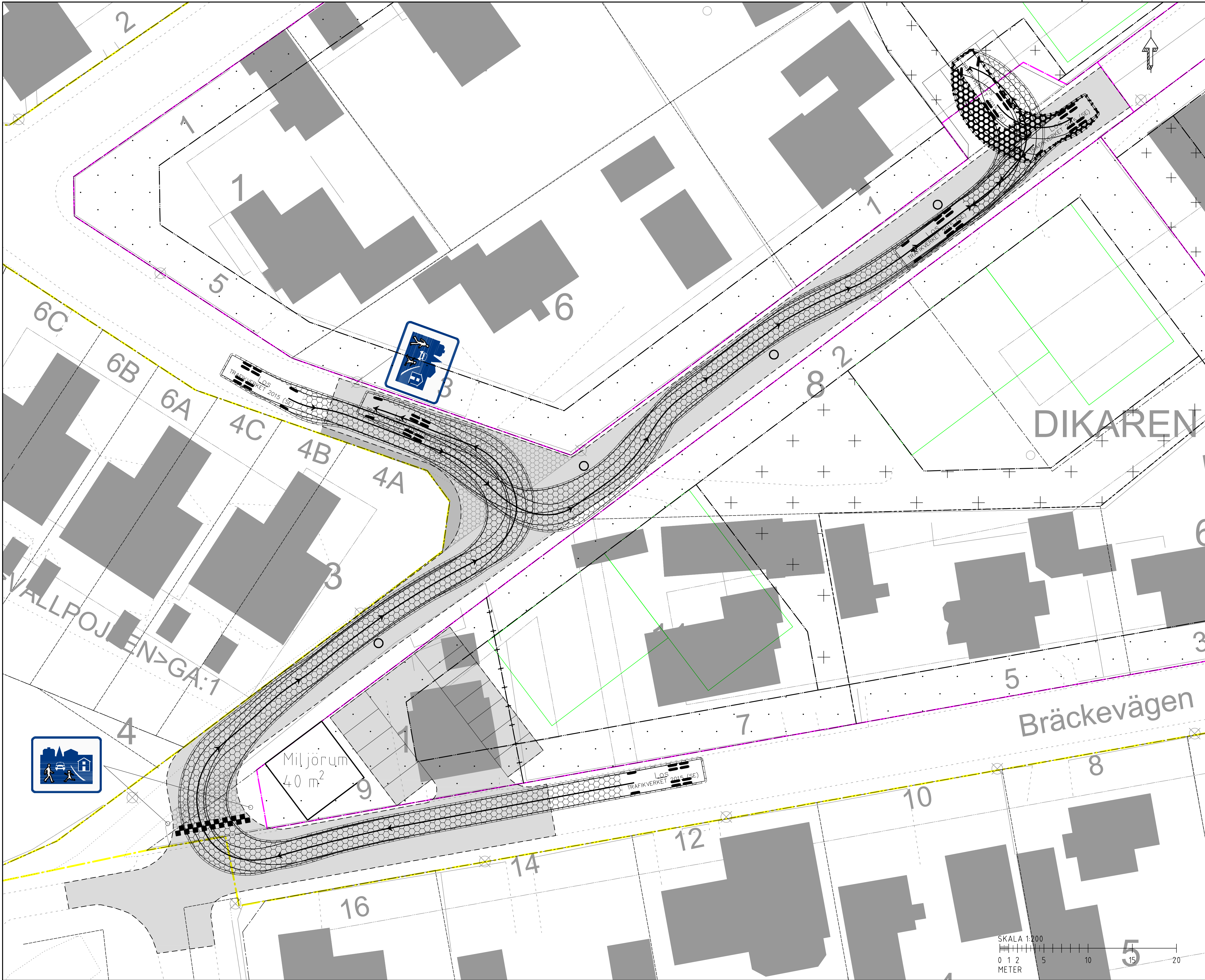
Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräknig göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Version: 1.0



- Fastighetsgräns
- Ny körbänk
- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Ny bebyggelse
- Ny beläggning väg
- Ny beläggning gångbana
- Marksten
- Pollare eller likvärdigt hinder

BET	ANDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
TRAFIKFÖRSLAG			
DIKAREN			
wsp			
TEL: www.wsp.com			
UPPDRAG NR 10307288	RITAD/KONSTRUERAD AV AH	HANDLÄGGARE AH	
DATUM 2021-04-30	ANSVARIG ALEXANDER HÖRNQUIST		
SKALA 1:200 - A1	NUMMER	BET	



- Fastighetsgräns
- Ny körbaneant
- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Ny bebyggelse
- Ny beläggning väg
- Ny beläggning gångbana
- Marksten
- Pollare eller likvärdigt hinder

BET	ANDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
TRAFIKFÖRSLAG			
DIKAREN			
wsp			
TEL: www.wsp.com			
UPPDRAG NR 10307288	RITAD/KONSTRUERAD AV AH	HANDLÄGGARE AH	
DATUM 2021-04-30	ANSVARIG ALEXANDER HÖRNQUIST		
SKALA 1:200 - A1	NUMMER	BET	