

Trafikalstringsverktyg - Marknadsplatsen

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektname

Projektname	Marknadsplatsen
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2024-03-27 07:52

Verktyget

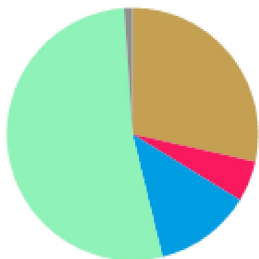
Version	1.0
---------	-----

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 2 154 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 29 %
 med kollektivtrafik: 5 %
 med cykel: 12 %
 till fots: 53 %
 med annat: 1 %

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	614	112	268	1 137	23	2 154

Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	56	16	24	132	4	231
Kontor	251	53	105	125	8	542
Restaurang	72	15	16	247	5	355
Samhällsservice	236	28	124	632	6	1 025
Totalt	614	112	268	1 137	23	2 154

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 614 bilresor
 Uppskattning av antal bilar: 452 bilar (ÅDT),
 vilket motsvarar ungefär 502 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)	19 462	472	2 870	909	-	23 713

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.

Observera: Förhöjd risk för dubbelräkning

Området innehåller både bostäder och annan markanvändning vilket gör att risken för dubbelräkning av resor ökar. Se användarhandledningen för ytterligare information.

Indata

Lokalisering

Kommun	Ulricehamn
Var i kommunen	Centralt i huvudorten

Markanvändning

Lägenhet	3 000 BTA 43 bostadsenheter (automatiskt värde) 78 boende (automatiskt värde)
Kontor	4 000 BTA 120 anställda (automatiskt värde)

Restaurang	500 BTA 8 anställda (automatiskt värde)
Samhällsservice	2 500 BTA 63 anställda (automatiskt värde)

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	Mindre än 250 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknätet?	Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafiknätet.
Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.
Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På den viktigaste knutpunkten (t ex busstationen i centrum).
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 centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten.

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 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)	Mindre än 1 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 är sammanhängande och täcker i princip hela tätorten.
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)?	Cykelvägnätet underhålls samtidigt med biltrafiken.
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?	Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.
Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?	Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik, cykel och gång.
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?	Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.
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?	Ja
Grön resplan/mobilitetsplan	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Kampanjer för mer miljövänligt resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Samlad reseinformation för flera färdstätt	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Utbildning om hållbart resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Distansarbete	Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
Resfria möten	Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	Kommunen arbetar inte med åtgärden
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