

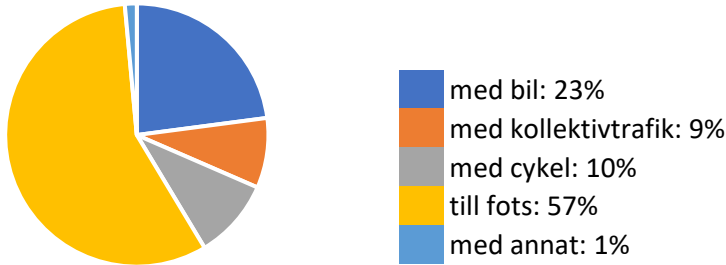
Projektnamn
Kopparholmen 8

Kommentarer
Trafikalstring av bostäder (lägenheter) 1200 kvadratmeter BTA

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 77 resor/dygn

Skattad färdmedelsfördelning





Osäkerhet

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

Resor uppdelat efter markanvändning (exkl. nyttotrafik)

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik*	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Lägenhet	18	7	8	44	1	77
Radhus/parhus	-	-	-	-	-	-
Villa	-	-	-	-	-	-
Kontor	-	-	-	-	-	-
Småindustri/hantverkare	-	-	-	-	-	-
Detaljhandel	-	-	-	-	-	-
Stormarknad	-	-	-	-	-	-
Närbutik	-	-	-	-	-	-
Restaurang	-	-	-	-	-	-
Förskola	-	-	-	-	-	-
Låg/mellanstadium	-	-	-	-	-	-
Högstadie/gymnasium	-	-	-	-	-	-
Gym	-	-	-	-	-	-
Totalt antal resor/dygn	18	7	8	44	1	77

* Totalt antal på- och avstigande

Påverkansparametrarnas effekt på färdmedelsandelarna

Nedanstående tabell visar påverkansparametrarnas effekt på resultatet. Detta är inräknat i samtliga resultattabeller.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat
Förändring	-5%	+26%	-1%	-1%	-1%

Uppskattat antal bilar

Nedanstående tabell visar det totala antalet bilresor och fordon per dygn och inkluderar både tur- och returresor. Bilresor innebär antalet personer som genomför en resa med bil. ÅDT (årsdygnstrafik) och ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik) beräknar antalet fordon som bilresorna motsvarar per dygn. ÅDT antas vara 90% av ÅVDT.

	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	20	20
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	10	10
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	10	20

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	Gång	Annat	Totalt
------------------------------	-----	-----------------	-------	------	-------	--------

Area [m ²]	560	30	80	40	-	710
------------------------	-----	----	----	----	---	-----

Påverkansparametrar, indata

Kollektivtrafik

- 1. 10-minuterstrafik eller kortare
- 2. Mindre än 250 m
- 3. Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.
- 4. Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.
- 5. Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
- 6. 10-15-minuterstrafik
- 7. Mindre än 500 m
- 8. 500-1000 m
- 9. En del linjer har taktfasta tidtabeller, i alla fall under högtrafik.
- 10. Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
- 11. På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
- 12. Anpassningar görs för kollektivtrafiken men ofta i sena planeringsskeden.
- 13. Kommunen har/kräver översyn vid större ut- och ombyggnader, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 14. Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Gång

- 1. Mindre än 500 m
- 2. Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.
- 3. Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
- 4. Tryggheten är ofta hög, men det finns områden som har problem.
- 5. Mindre än 25 %
- 6. Gångtrafiknätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
- 7. Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 8. Kommunen har inga mål uppsatta för gångtrafiken.

Cykel

- 1. Mindre än 1 km
- 2. I princip inga lutningar.
- 3. Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.
- 4. Mindre än 25 %
- 5. Cykelvägnätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
- 6. Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 7. Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Bil

- 1. Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
- 2. Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.
- 3. Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik, cykel och gång.
- 4. Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet.
- 5. Fler än 461 bilar/1000 inv.
- 6. Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.
- 7. Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

Mobility management

Arbetar kommunen med mobility management? Ja

- 1. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
- 2. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
- 3. Kommunen arbetar inte med åtgärden

4. Kommunen arbetar inte med åtgärden
5. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
6. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
7. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
8. Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
9. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
10. Kommunen har gjort enstaka åtgärder

Hur länge har kommunen arbetat med mobility management? Kortare än 2 år

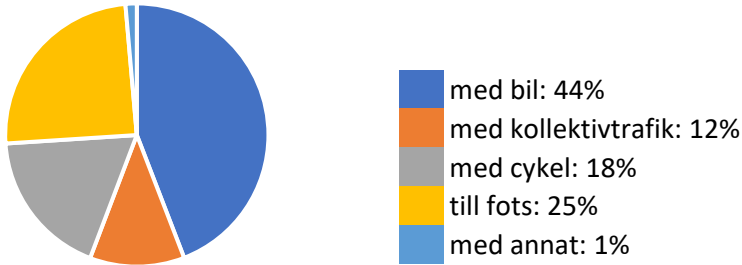
Projektnamn
Kopparholmen 8

Kommentarer
Trafikalstring av kontor 1200 kvadratmeter BTA

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 163 resor/dygn

Skattad färdmedelsfördelning





Osäkerhet

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

Resor uppdelat efter markanvändning (exkl. nyttotrafik)

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik*	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Lägenhet	-	-	-	-	-	-
Radhus/parhus	-	-	-	-	-	-
Villa	-	-	-	-	-	-
Kontor	72	19	30	40	2	163
Småindustri/hantverkare	-	-	-	-	-	-
Detaljhandel	-	-	-	-	-	-
Stormarknad	-	-	-	-	-	-
Närbutik	-	-	-	-	-	-
Restaurang	-	-	-	-	-	-
Förskola	-	-	-	-	-	-
Låg/mellanstadium	-	-	-	-	-	-
Högstadie/gymnasium	-	-	-	-	-	-
Gym	-	-	-	-	-	-
Totalt antal resor/dygn	72	19	30	40	2	163

* Totalt antal på- och avstigande

Påverkansparametrarnas effekt på färdmedelsandelarna

Nedanstående tabell visar påverkansparametrarnas effekt på resultatet. Detta är inräknat i samtliga resultattabeller.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat
Förändring	-4%	+28%	-1%	-2%	-2%

Uppskattat antal bilar

Nedanstående tabell visar det totala antalet bilresor och fordon per dygn och inkluderar både tur- och returresor. Bilresor innebär antalet personer som genomför en resa med bil. ÅDT (årsdygnstrafik) och ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik) beräknar antalet fordon som bilresorna motsvarar per dygn. ÅDT antas vara 90% av ÅVDT.

	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	70	80
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	50	60
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	60	60

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	Gång	Annat	Totalt
------------------------------	-----	-----------------	-------	------	-------	--------

Area [m ²]	2 300	80	320	30	-	2 730
------------------------	-------	----	-----	----	---	-------

Påverkansparametrar, indata

Kollektivtrafik

- 1. 10-minuterstrafik eller kortare
- 2. Mindre än 250 m
- 3. Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.
- 4. Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.
- 5. Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
- 6. 10-15-minuterstrafik
- 7. Mindre än 500 m
- 8. 500-1000 m
- 9. En del linjer har taktfasta tidtabeller, i alla fall under högtrafik.
- 10. Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
- 11. På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
- 12. Anpassningar görs för kollektivtrafiken men ofta i sena planeringsskeden.
- 13. Kommunen har/kräver översyn vid större ut- och ombyggnader, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 14. Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Gång

- 1. Mindre än 500 m
- 2. Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.
- 3. Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
- 4. Tryggheten är ofta hög, men det finns områden som har problem.
- 5. Mindre än 25 %
- 6. Gångtrafiknätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
- 7. Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 8. Kommunen har inga mål uppsatta för gångtrafiken.

Cykel

- 1. Mindre än 1 km
- 2. I princip inga lutningar.
- 3. Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.
- 4. Mindre än 25 %
- 5. Cykelvägnätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
- 6. Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 7. Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Bil

- 1. Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
- 2. Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.
- 3. Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik, cykel och gång.
- 4. Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet.
- 5. Fler än 461 bilar/1000 inv.
- 6. Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.
- 7. Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

Mobility management

Arbetar kommunen med mobility management? Ja

- 1. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
- 2. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
- 3. Kommunen arbetar inte med åtgärden

4. Kommunen arbetar inte med åtgärden
5. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
6. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
7. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
8. Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
9. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
10. Kommunen har gjort enstaka åtgärder

Hur länge har kommunen arbetat med mobility management? Kortare än 2 år

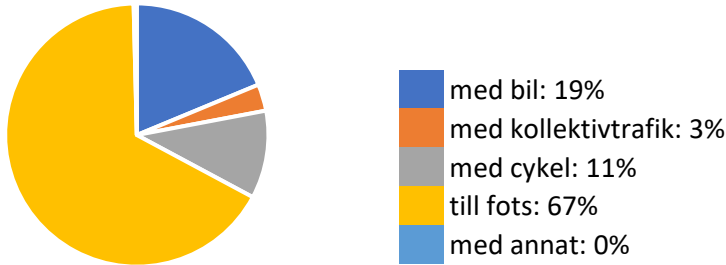
Projektnamn
Kopparholmen 8

Kommentarer
Trafikalstring av centrumverksamhet (närbutik) 600 kvadratmeter BTA och kontor
600 kvadratmeter BTA

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 289 resor/dygn

Skattad färdmedelsfördelning





Osäkerhet

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

Resor uppdelat efter markanvändning (exkl. nyttotrafik)

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik*	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Lägenhet	-	-	-	-	-	-
Radhus/parhus	-	-	-	-	-	-
Villa	-	-	-	-	-	-
Kontor	36	9	15	20	1	81
Småindustri/hantverkare	-	-	-	-	-	-
Detaljhandel	-	-	-	-	-	-
Stormarknad	-	-	-	-	-	-
Närbutik	18	-	16	173	-	207
Restaurang	-	-	-	-	-	-
Förskola	-	-	-	-	-	-
Låg/mellanstadium	-	-	-	-	-	-
Högstadie/gymnasium	-	-	-	-	-	-
Gym	-	-	-	-	-	-
Totalt antal resor/dygn	54	9	31	193	1	289

* Totalt antal på- och avstigande

Påverkansparametrarnas effekt på färdmedelsandelarna

Nedanstående tabell visar påverkansparametrarnas effekt på resultatet. Detta är inräknat i samtliga resultattabeller.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat
Förändring	-4%	+28%	0%	+0%	-2%

Uppskattat antal bilar

Nedanstående tabell visar det totala antalet bilresor och fordon per dygn och inkluderar både tur- och returresor. Bilresor innebär antalet personer som genomför en resa med bil. ÅDT (årsdygnstrafik) och ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik) beräknar antalet fordon som bilresorna motsvarar per dygn. ÅDT antas vara 90% av ÅVDT.

	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	50	60
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	40	40
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	40	50

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	Gång	Annat	Totalt
------------------------------	-----	-----------------	-------	------	-------	--------

Area [m ²]	1 700	40	330	150	-	2 220
------------------------	-------	----	-----	-----	---	-------

Påverkansparametrar, indata

Kollektivtrafik

- 1. 10-minuterstrafik eller kortare
- 2. Mindre än 250 m
- 3. Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.
- 4. Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.
- 5. Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
- 6. 10-15-minuterstrafik
- 7. Mindre än 500 m
- 8. 500-1000 m
- 9. En del linjer har taktfasta tidtabeller, i alla fall under högtrafik.
- 10. Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
- 11. På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
- 12. Anpassningar görs för kollektivtrafiken men ofta i sena planeringsskeden.
- 13. Kommunen har/kräver översyn vid större ut- och ombyggnader, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 14. Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Gång

- 1. Mindre än 500 m
- 2. Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.
- 3. Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
- 4. Tryggheten är ofta hög, men det finns områden som har problem.
- 5. Mindre än 25 %
- 6. Gångtrafiknätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
- 7. Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 8. Kommunen har inga mål uppsatta för gångtrafiken.

Cykel

- 1. Mindre än 1 km
- 2. I princip inga lutningar.
- 3. Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.
- 4. Mindre än 25 %
- 5. Cykelvägnätet prioriteras efter t ex biltrafiken.
- 6. Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.
- 7. Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Bil

- 1. Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
- 2. Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.
- 3. Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik, cykel och gång.
- 4. Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet.
- 5. Fler än 461 bilar/1000 inv.
- 6. Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.
- 7. Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

Mobility management

Arbetar kommunen med mobility management? Ja

- 1. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
- 2. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
- 3. Kommunen arbetar inte med åtgärden

4. Kommunen arbetar inte med åtgärden
5. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
6. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
7. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
8. Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
9. Kommunen har gjort enstaka åtgärder
10. Kommunen har gjort enstaka åtgärder

Hur länge har kommunen arbetat med mobility management? Kortare än 2 år