

BERÄKNING AV TRAFIKALSTRING

Detaljplan för
Växjö 9:53 m.fl., Växjö kommun

2025-02-12



Växjö
kommun

INDATA TRAFIKBERÄKNING GRANSKNINGSFÖRSLAG

- Detaljplanen inrymmer två byggbara ytor med kvartersmark. Kvartersmarkens byggrätter i form av byggnadsarea (BYA) innebär: 40% av fastighetsarean 5300 m² (=2100 m²) och 40% av fastighetsarean 2800 m² (=1100 m²).
Sammanlagd största möjliga totala BYA inom planområdet är därmed: 3200 m²
Befintlig byggnad på Växjö 9:53 är ca 1000 m² BYA.
Utökning av BYA inom planområdet från nuläge/befintlig bebyggelse är därmed ca 2200 m².
- Inom planområdet tillåts bebyggelse i max två våningar. Beräkningen utgår från en total bruttoarea som innebär att all tillkommande bebyggelse byggs i maximalt tillåtna två våningar, dvs 2200+2200=4400 m².
- Detaljplanen medger verksamheter, centrumändamål och kontor. Ny bebyggelse inom planområdet kan utifrån planbestämmelserna därmed utgöras av olika typer av arbetsplatser i likhet med befintlig byggnad på Växjö 9:53 som idag inrymmer både kontor, fordonsservice och tandläkarmottagning. Olika typer av verksamheter genererar olika mycket trafik. Men i beräkningen har kategorin "småindustri/hantverk" bedömts vara den kategori som bäst motsvarar detaljplanens tillåtna markanvändning i bottenplan. Medan byggnaders eventuella övriga verksamhetsytor i första hand bedöms motsvara kontorsverksamhet.
Beräkningen grundar sig därmed i att hela bottenvåningen används för "småindustri/hantverk", medan andra våningen används för "kontor".

RESULTAT

Med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg har detaljplanens alstring av trafik uppskattats.

Utifrån ovanstående parametrar bedöms tillkommande bebyggelse som tillåts enligt detaljplaneförslaget kunna uppgå till årsdygnstrafik på ca 330 fordon/dygn inklusive nyttotrafik. Det vill säga tillskottet av trafik som detaljplaneförslaget medger jämfört med dagens läge är i medeltal ca 330 fordon/dygn.

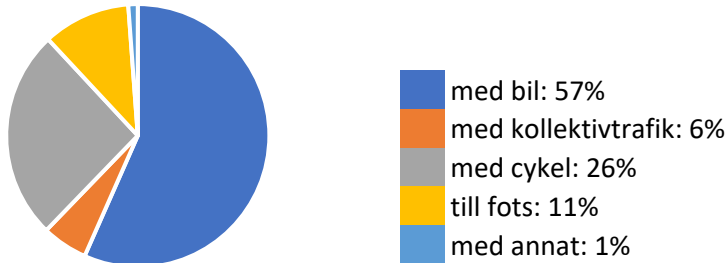
Projektnamn
Kommentarer

Detaljplan Växjö 9:53 m.fl.
Beräkning av trafikalstring för tillkommande bebyggelse utifrån detaljplaneförslag för granskning. Detaljplanen medger icke störande verksamheter, centrumändamål och kontor.

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 739 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	142	25	82	45	5	298
Småindustri/hantverkare	277	17	108	35	4	441
Detaljhandel	-	-	-	-	-	-
Stormarknad	-	-	-	-	-	-
Närbutik	-	-	-	-	-	-
Restaurang	-	-	-	-	-	-
Förskola	-	-	-	-	-	-
Låg/mellanstadium	-	-	-	-	-	-
Högstadie/gymnasium	-	-	-	-	-	-
Gym	-	-	-	-	-	-
Totalt antal resor/dygn	418	42	191	80	9	739

* 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	-17%	-15%	+54%	+54%	0%

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]	420	450
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	310	330
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	340	370

Trafikalstringsverktyget

Version 1.1

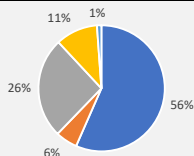
Se till att använda den senaste versionen av Trafikalstringsverktyget och tillhörande användarhandledning, som hämtas på <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Trafikalstringsverktyg/>.

Se filiken Snabbstartsguide för instruktioner hur man använder verktyget.

Kortfattade resultat

739 resor totalt, exkl. nyttotrafik varav

418	med bil
42	med kollektivtrafik
191	med cykel
80	till fots
9	med annat



Projektnamn och eventuella kommentarer

Fyll i projektets namn och eventuella kommentarer i de gula rutorna nedan.

Projektnamn	Detaljplan Växjö 9:53 m.fl.
Egna kommentarer	Beräkning av trafikallsträng för tillkommande bebyggelse utifrån detaljplane förslag för granskning. Detaljplanen medger icke störande verksamheter, centrumändamål och kontor.

Lokalisering och markanvändning

- Här fyller du i uppgifter om områdets lokalisering och markanvändning. Alla celler som är gula kan ändras.
- Uppgifterna om yta (BTA - Bruttoarea) och antal bostadsenheter genererar skattningar av antalet boende, anställda o.s.v., men du kan även välja att fylla i dessa uppgifter direkt. Tänk på att bara en typ av indata kan fyllas i per markanvändningstyp.
- I kolumnen Nyttotrafik kan du fylla i uppskattad andel nyttotrafik för respektive markanvändning. Som utgångspunkt har 15% för bostäder, 10% för småindustri/hantverkare och 5% för övrig markanvändning lagts in.
- I kolumnen Osäkerhet ges en indikation över osäkerheten i de bakomliggande trafikallsträngstalen. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Lokalisering

Välj svar i listorna

Vilken kommun?	Växjö
Var i kommunen?	I huvudortens ytterområden

Markanvändning

Bostäder	BTA [m²]	Antal bostadsenheter	Antal boende	Indata till beräkning	Nyttotrafik [%]	Osäkerhet
Lägenhet	0			0 Boende	15%	
Radhus/parhus	0			0 Boende	15%	
Villa	0			0 Boende	15%	

Verksamheter	BTA [m²]	Antal...	Anställda	Indata till beräkning	Nyttotrafik [%]	Osäkerhet
Kontor	2200		Anställda	66 Anställda	5%	
Småindustri/hantverkare	2200		Anställda	55 Anställda	10%	
Detaljhandel			Anställda	0 Anställda	5%	
Stormarknad			Anställda	0 Anställda	5%	
Närbutik			Anställda	0 Anställda	5%	
Restaurang			Anställda	0 Anställda	5%	
Förskola			Elever	0 Elever	5%	
Låg/mellanstadium			Elever	0 Elever	5%	
Högstadie/gymnasium			Elever	0 Elever	5%	
Gym			Besök/dag	0 Besök/dag	5%	

Påverkansparametrar

Följande frågor handlar om hur kommunen arbetar med frågor relaterade till kollektivtrafik, gång, cykel, bil och mobility management. Frågorna utgår från genomsnittet i Sverige och om standarden är bättre eller sämre än medel, justerar verktyget den skattade färdmedelsfördelningen. Det totala antalet resor påverkas inte. Normalt krävs relativt omfattande arbete för att färdmedelsfördelningen ska påverkas. Alla frågor inom respektive kategori påverkar resultatet lika mycket.

Kollektivtrafik

Frågor om lokaltrafik	Välj svar i listorna (Inget svar = Sverigemedel)
1. Turtäthet under högttrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
2. Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	250-600 m
3. Är tidtabeller i tårtorn taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
4. Hur stor del av tårtorn täcks av kollektivtrafiknät?	Stora delar av tårtorn och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.
5. Vilken standard har de fordon som används för tårtornstrafik?	Majoriteten är moderna fordon.

Frågor om regionaltrafik	
6. Turtäthet under högttrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	30-60-minuterstrafik
7. Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	500-1000 m
8. Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
9. Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller
10. Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?	Nästan uteslutande modern flotta.

Generella frågor	
11. Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På den viktigaste knutpunkten (t ex busstationen i centrum).
12. Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.
13. Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet?	Kommunen har/kräver översyn vid större ut- och ombyggnader, vilket brukar vara relativt regelbundet.
14. Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?	Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.

Gång

Frågor om gångtrafik	
1. Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
2. Hur är gångvägnätet utformat i tårtorn?	Gångvägnätet är sammanhängande och gent samt uppfyller gåendes önskemål om upplevelserikedom.
3. Hur är standarden på gångvägnätet i tårtorn?	Hela nätet har god standard.
4. Finns problem med otrygghet för fotgängare i tårtorn?	Tryggheten är på de flesta håll hög. Kommunen arbetar aktivt med att förbättra tryggheten.
5. Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Inget svar
6. Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t.ex. snöröjning)?	Gångtrafiknätet underhålls först.
7. Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t.ex. genom fotgängarräkningar eller resvanundersökningar)?	Uppföljning görs tätt och regelbundet.
8. Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?	Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.

Cykel

Frågor om cykeltrafik	
1. Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 1 km
2. Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	I princip inga lutningar.

3. 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.
4. Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnät och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	Inget svar
5. Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll (t.ex. snöröjning)?	Cykelvägnätet underhålls först. Anslutningar till/från cykelvägnätet inkluderas.
6. Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t.ex. genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?	Uppföljning görs tätt och regelbundet.
7. Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?	Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.
Bil	
Frågor om biltrafik	
1. Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Inget svar
2. Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.
3. Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?	Prioritet ges åt kollektivtrafik, cyklisterna och fotgängarna. Biltrafikens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lågt vid
4. Generell parkeringstillgång i tätorten.	Inget svar
5. Förväntat bilinnehav i området (Medel i Sverige 2009: 461 bilar/1000 invånare. Min 290. Max 694)	Inget svar
6. Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?	Inget svar
7. Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken?	Inget svar
Mobility management	
Arbetar kommunen med Mobility management?	
1. Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	Om nej så kommer hänsyn inte tas till övriga mobility management-frågor Ja
Hur arbetar kommunen med...	
1. Grön resplan/mobilitetsplan	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
2. Kampanjer för mer miljövänligt resande	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
3. Samlad reseinformation för flera färdssätt	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
4. Utbildning om hållbart resande	Kommunen har gjort enstaka åtgärder
5. Distansarbete	Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
6. Resfria möten	Kommunen arbetar inte med åtgärden
7. Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer, hälsotranspare	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
8. Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
9. Bilpooler	Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
10. Sparsam körning/Eco-driving	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Kontinuitet	
1. Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?	Längre än 10 år