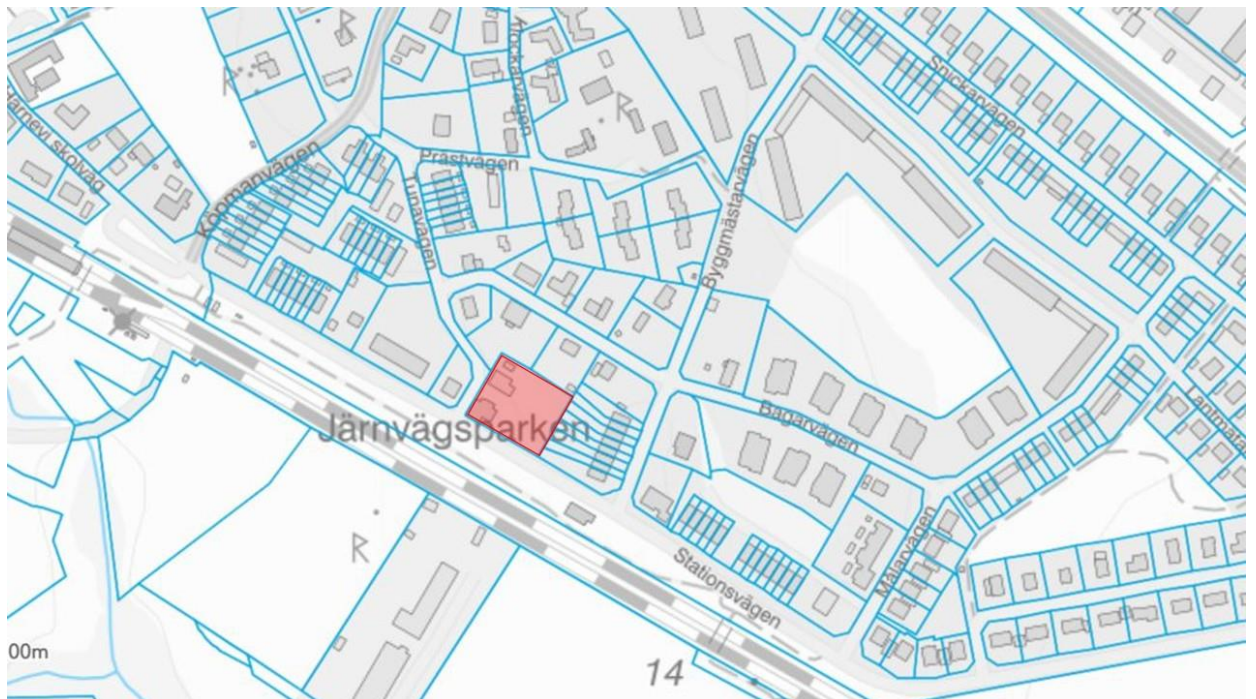


TRAFIKUTREDNING

BRO PRÄSTGÅRD

2021-05-12



TRAFIKUTREDNING

Bro Prästgård

KUND

Signum Fastigheter

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Julie Schack

UPPDRAGSNAMN

Trafikutredning Bro Prästgård

UPPDRAGSNUMMER

10321561

FÖRFATTARE

Lykke Östbom, Julie Schack och

Magnus Lind

DATUM

2021-05-06

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	NULÄGESANALYS	5
2.1	OMRÅDE OCH BEBYGGELSE	5
2.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	6
2.3	KOLLEKTIVTRAFIK	6
2.4	BILTRAFIK	7
3	BILTRAFIK	7
3.1	BERÄKNING AV TRAFIKALSTRING	7
3.2	TRAFIKFLÖDEN	8
3.3	KAPACITET	10
4	PARKERING	10
5	SAMMANFATTNING	11
6	REFERENSER	11
7	BILAGA	12
7.1	INSTÄLLNINGAR I TRAFIKVERKETS ALSTRINGSVERKTYG	12
7.2	RESULTAT	14

1 INLEDNING

WSP har fått i uppdrag att genomföra en trafikutredning för Bro Prästgård 6:29.

Bro Prästgård 6:29 är en tomt i Bro i Upplands-Bro kommun som idag dels består av det så kallade Viktor Jonsson-huset. På tomten planeras en exploatering om 1900 m² BOA och 2600 m² BTA med ca 43 lägeneter utöver Viktor Jonsson-huset.

Trafikutredningen ska kartlägga befintlig situation och analysera den planerade bebyggelsens trafikkonsekvenser. Samtliga trafikslag ska beaktas.

2 NULÄGESANALYS

Detta avsnitt avser beskriva nuläget av den fysiska närmiljön vid Bro Prästgård 6:29 med hänsyn till det befintliga vägnätet och dess relation till de individuella trafikslagen.

2.1 OMRÅDE OCH BEBYGGELSE

Bro Prästgård 6:29 är belägen i den västra delen av tätorten Bro i Upplands-Bros kommun. Området som omsluts av Enköpingsvägen och järnvägen, vilken tomten finns inom, består idag av en blandning flerbostadshus och villor. Bro Prästgård 6:29 ligger på den östra sidan av Stationsvägen, på västra sidan av Stationsvägen ligger järnväg. Järnvägen fungerar som en barriär för Bro och således finns det mesta av Bros bebyggelse på den östra sidan av järnvägen.

Områdets gatunät kring Bro Prästgård 6:29 består för biltrafiken av en blandning lokal- och återvändsgator. Återvändsgatorna är i vissa fall ihopkopplade med gång- och cykelbanor.

2.1.1 Vardagsmålpunkter

I tabell 1 redogörs troliga vardagsmålspunkter för boende i de tänkta fastigheterna och avståndet till dessa. Viktiga vardagsmålspunkter inkluderas bla. av livsmedelsaffärer, apotek och vårdcentral.

Tabell 1. Avstånd och restid till vardagsmålspunkter med trafikslagen gång (g), cykel (c), och bil (b).

Målpunkt		Avstånd [m]	Restid [min]
Liten livsmedelsbutik, Matöppet	(g)	450	6
	(c)	450	1
	(b)	600	2
Stor livsmedelsbutik, Ica Supermarket	(g)	750	10
	(c)	750	3
	(b)	850	3
Förskola, Förskola Norrgrinden och Norrängen	(g)	700	9
	(c)	700	3
	(b)	850	3
Skola, Härneviskolan F-6	(g)	500	6
	(c)	500	1
	(b)	500	2
Apotek, Apoteksgruppen	(g)	700	10
	(c)	700	3
	(b)	850	3
Vårdcentral, Capio Bro	(g)	750	10
	(c)	750	3
	(b)	1200	4
Bro Station	(g)	240	3
	(c)	240	1
	(b)	200	1

Med utgångspunkt i tabell 1 kan det sammanfattas att gång- och cykelmöjligheterna är goda för Bro Prästgård 6:29. Cykeltransport till de redovisade vardagsmålpunkterna går minst lika fort som biltransport.

2.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Från Bro Prästgård 6:29 är gång- och cykelbanor lättillgängliga både från Stationsvägen och Tunavägen, se figur 1. Det är möjligt att ta sig till alla målpunkter beskriva i tabell 1 till fots eller på cykel. Värt att notera är att cykling inom det närmsta bostadsområdet främst sker i blandtrafik. Cykling i blandtrafik är inte lämpligt för barn och osäkra cyklister.

Cykelnätverket i Bro bedöms möjliggöra transport på cykel, emellertid saknas det några kopplingar vilka inte bara skulle göra det möjligt utan också smidigt för både barn och vuxna att cykla i Bro. Vidare finns ett befintligt cykelstråk mellan kommunens två största tätorter Bro och Kungsängen, cykelavståndet mellan Bro och Kungsängen är ca 8 km. In till centrala Stockholm är cykelavståndet knappa 4 mil.

För de som ska cykla från fastigheten söderut mot Kungsängen/Stockholm bedöms vägen på blandtrafikgatorna och cykelbanorna, för att komma till cykelbanan längsmed Enköpingsvägen, som krånglig. Således är det sannolikt att cyklister från fastigheten istället cyklar sydöst på Stationsvägen för att ansluta till Enköpingsvägen. Vissa partier på Stationsvägen mellan Målarvägen och Lantmätarvägen kan troligtvis upplevas otrygga att cykla på. Vägen har idag inga hastighetssäkrande åtgärder på den sträcka och kan uppfattas som en väg var det är lämpligt att köra snabbare än de skyltade 30 km/h.



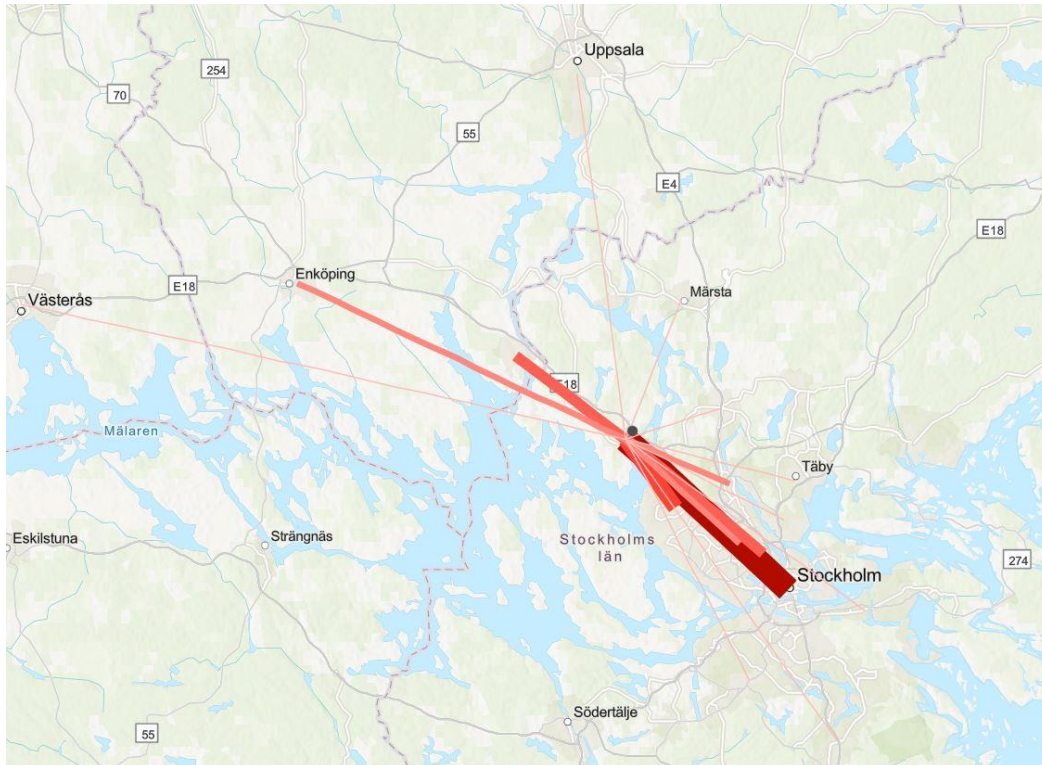
Figur 1. Bros gång- och cykelvägnät med vardagsmålpunkter utmarkerade. (Källa: Upplands-bro kommun (2012; 2021), egen bearbetning)

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Närmaste tillgång till kommunaltrafik är från Bro station där både pendeltåg och bussar trafikerar. Avståndet till Bro station är beskrivet i tabell 1 med avseende till de olika trafikslagen gång, cykel, och bil. Pendeltågslinjerna 43/43X trafikerar Bro station mellan 2-4 gånger per timme beroende på tidpunkt på dygnet med ändstation Bålsta norrgående och Västerhaninge/Nynäshamn södergående. Buss 555 och 556 trafikerar Bro station vilka båda passerar Bro centrum där flera alternativa bussförbindelser finns inom Uppands-Bros kommun, däribland till Kungsängen.

Trots att Upplands-Bro kommun angränsar till Uppsala län finns det ingen bra kommunalförbindelse mellan Bro och Uppsala läns största stad Uppsala. För att ta sig till Uppsala måste passageraren antingen byta pendeltågsgren eller ta UL-bussar från Bålsta station. Om passageraren väljer att åka pendeltåget till Uppsala station kan passageraren antingen byta pendeltågsgren i Odenplan alternativt ta buss mellan Kallhäll och Rotebro Station och där byta till Uppsalapendeln.

Figur 2 visar den generella arbetspendlingen från Upplands-Bro kommun. De flesta av kommunens invånare pendlar till Stockholm och omkringliggande kommuner. Därutöver förekommer också pendling till andra städer som Västerås, Enköping och Uppsala, om än i mindre omfattning.



Figur 2. Arbetspendling från Upplands-Bro kommun. (Källa: SCB (2020), egen bearbetning)

2.4 BILTRAFIK

Bilvägarna inom det omslutna bostadsområdet mellan Enköpingsvägen och järnvägen har en uteslutande hastighetsgräns på 30 km/h. Biltrafikens ÅDT och framkomlighet beskrivs i följande avsnitt.

3 BILTRAFIK

3.1 BERÄKNING AV TRAFIKALSTRING

För beräkning av trafikallstring från området har vi använt Trafikverkets alstringsverktyg.

Antaganden i beräkningarna:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor

Bostädernas resor fördelar sig enligt:

- 35 % arbetsresor
- 23 % inköp/serviceresor
- 42 % fritidsresor

Övrig markanvändning ger:

- 34 % arbetsresor
- 27 % inköp/serviceresor
- 39 % fritidsresor

Trafikalstringsverktyget beräknar personresor. Till dessa tillkommer nyttotrafik. Andel nyttotrafik är upp till användaren att uppskatta. I det här fallet har andelen uppskattats till 5 procent.

Beräkningarna är gjorda för att området har 2600 m² BTA bostäder och med 43 bostadsenheter. För övriga inställningar i alstringsverktyget se bilaga 1.

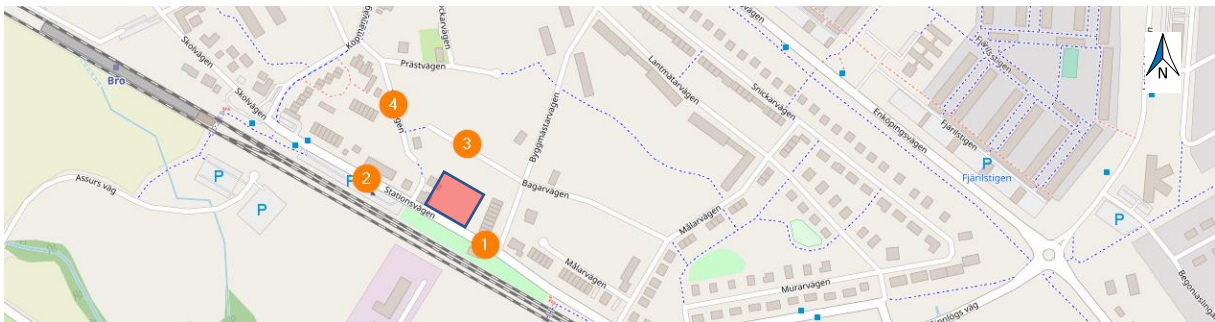
Beräkningarna visar att det alstras 26 bilresor per dygn plus, vilket motsvarar ett årsdygnstrafik (ÅDT) på 19 fordon plus 5% i nyttotrafik, vilket ger 1 bilresa extra, summa ca 20 resor per dygn.

Generellt är trafikflödet ca 10% av dygnstrafiken, i detta fall blir det 2 resor under maxtimmen.

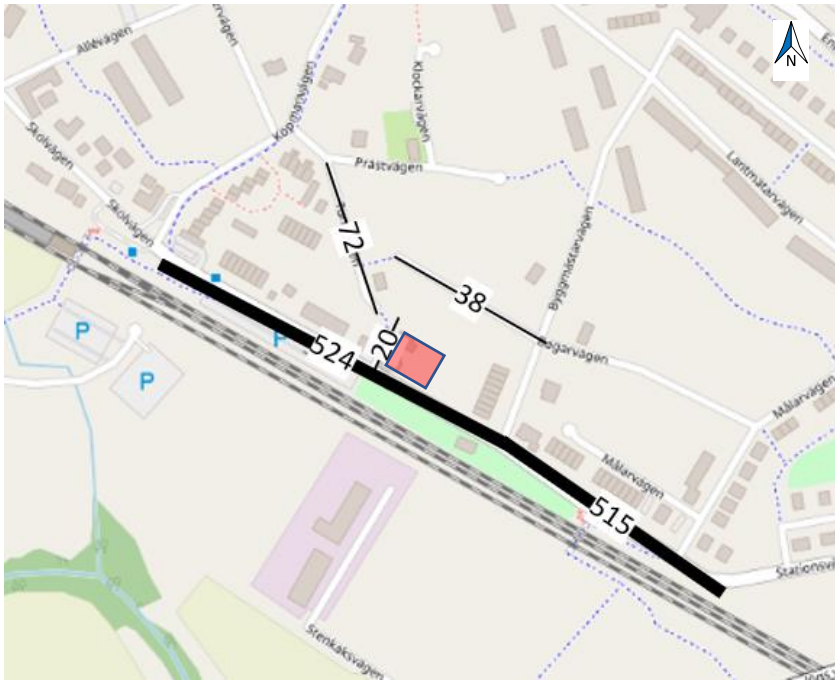
3.2 TRAFIKFLÖDEN

För att få en så bra bild av hur trafikflödena som möjlig i områdets närhet, har vi dels tittat på kommunens trafikmätningar och kompletterat med trafikflöden från NVDB.

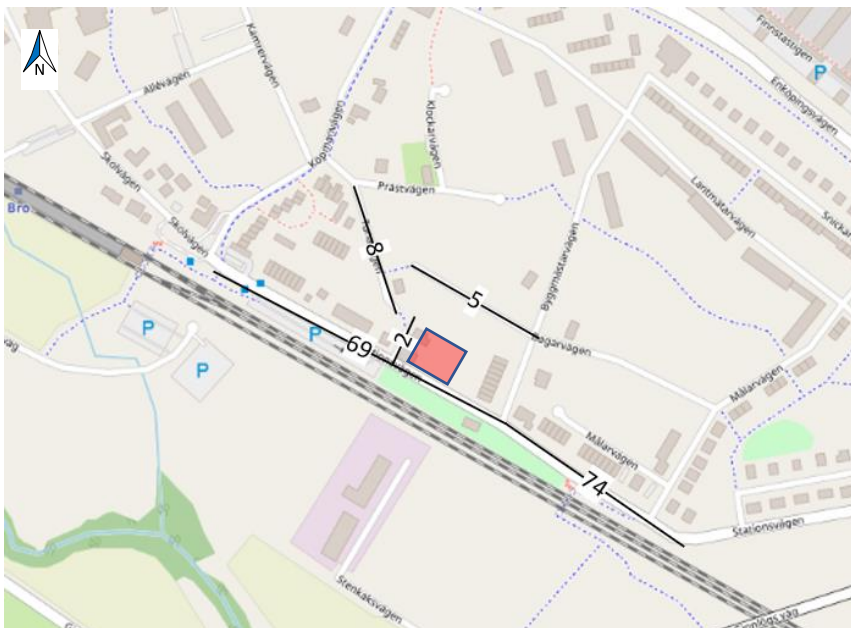
Kommunen har gjort trafikmätningar vid fyra ställen (se figur 3-1) år 2020.



Figur 3-1. Karta på kommunens mätpunkter. (Karta: OpenStreetMap)



Figur 3-2. Årsdygnstrafiken (ÅDT) enligt mätningar och beräkningar. (Karta: OpenStreetMap)



Figur 3-3. Trafikflödet under maxtimmen, enligt mätningar och beräkningar. (Karta: OpenStreetMap)



Figur 3-1. Trafikflöden enligt NVDB.

3.3 KAPACITET

En generell siffra för maxtimflödet är ca 10 % av ÅDT. Kapaciteten för ett körfält är ca 1 800 fordon per timme, det samma gäller även för när två trafikströmmar korsar varandra.

Trafikflödet i korsningspunkten Stationsvägen/Tunavägen under maxtimmen, blir ca 76 om vi antar att alla åker där ifrån platsen samtidigt blir trafikflödet i korsningen får vi ett trafikflöde på 92 fordon under maxtimmen, vilket är klart under 1 800. Slutsatsen är att det inte blir några kapacitetsproblem. På övriga korsningarna i närområdet är tillskottet av trafik marginellt.

4 PARKERING

Upplands-Bro kommun (2019) förutsätter att specifika kriterier måste uppfyllas för att kommunens parkeringsnorm för flerbostadshus ska gälla. Dessa kriterier innefattar bla. att en bra cykelparkering ska finnas. Kommunen definierar att en bra cykelparkering innebär att inomhusparkeringen ska vara lättillgänglig vilket innebär att cykeln inte ska behöva lyftas samt att dörren går att ställa upp. Utomhusparkering av cyklar ska vara i närhet av entréerna och vara väderskyddade, trygga, upplysta samt att det ska vara möjligt att låsa fast cykelramen. Vidare måste både inomhus- och utomhusparkeringarna ha plats för lådcyklar och cykelkärror. Däröver innefattar kriterierna att det ska finnas eluttag för både cykel och bil, att cykelparkeringen är särskild från barnvagnsparkeringen samt att det finns ett uppvärmt cykelrum med cykelpump och möjligheter till mindre cykelreparationer. Utöver dessa kriterier bör ca 5 % av samtliga bilplatser, dock minst en, anpassas för rörelsehindrade.

I tabell 2 redogörs de planerade lägenheterna och i tabell 3 illustreras kommunens parkeringsnorm för cykel och bil samt det beräknade platsantalet enligt denna norm.

Tabell 2. Antal planerade lägenheter.

Lägenhetsstorlek	Antal planerade
< 45 m ²	23
45 - 70 m ²	20
> 70 m ²	0

Tabell 3. Upplands-Bros kommuns parkeringsnorm för cykel och bil för olika lägenhetsstorlekar samt det beräknade platsantalet enligt normen.

	< 45 m ²	45 - 70 m ²	> 70 m ²	Besöksparkering/lägenhet	Totalt platsantal
Cykel	1,5	2	3	0,5	96
Bil	0,25	0,45	0,75	0,05	17

Idag är 18 bilplatser varav en anpassad för rörelsehindrade planerade vilket är i enlighet med parkeringsnormen för exploateringen. Däremot är endast 81 cykelplatser tilltänkta när kommunens parkeringsnorm för fastigheterna rekommenderar 96 platser. Cykelplatserna verkar överrensstämma med kommunens definition av bra cykelparkering.

5 SAMMANFATTNING

För att sammanfatta denna trafikutredning ligger typiska vardagsmålpunkter inom ett nära avstånd från Bro Prästgård 6:29 med gång- och cykelmöjligheter vilka bedöms vara relativt goda. I närområdet till fastigheten sker cykling delvis i blandtrafik, vilket inte är lämpligt för barn och osäkra cyklister. Därutöver bedöms cykelvägarna från fastigheten för anslutning till Enköpingsvägen som krånliga, vilket gör att cyklister från fastigheten istället skulle kunna välja att cykla Stationsvägen sydost vilken idag inte är hastighetssäkrad. Utöver det bedöms framkomligheten på gång- och cykelvägar att vara goda. Kollektivtrafiken anses vara god inom Stockholms län vilket också är det område som flest av Upplands-Bro kommuns invånare arbetspendlar inom. Den beräknade tillkomna biltrafiken från fastigheten bedöms inte orsaka några kapacitetsproblem. Slutligen visar denna trafikutredning att där bör planeras för 96 cykelplatser och 17 bilparkeringsplatser (varav en anpassad för rörelsehindrade).

6 REFERENSER

Upplands-Bro kommun. 2012. Gång- och cykelplan med åtgärdsförslag.

Upplands-Bro kommun 2019. Teknisk handbok: gata, park och trafik.

Upplands-Bro kommun. 2021. Kommunkarta.

[https://kartportalen.upplands-](https://kartportalen.upplands-bro.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=e09de55f63f7401f879f88002d861aba)

[bro.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=e09de55f63f7401f879f88002d861aba](https://kartportalen.upplands-bro.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=e09de55f63f7401f879f88002d861aba) (Hämtad: 2021-05-07)

SCB. 2020. Antal pendlare per län och kommun, 2019. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/tabell-och-diagram/antal-pendlare-per-lan-och-kommun-2019/> (Hämtad: 2021-05-11)

7 BILAGA

7.1 INSTÄLLNINGAR I TRAFIKVERKETS ALSTRINGSVERKTYG

Var ligger området?	
Vilken kommun	Upplands-Bro ▼
Var i kommunen	Centralt i huvudorten ▼

Bostäder					
	Typ	BTA	Bostadsenheter	Boende (*)	Osäkerhet
	Lägenhet	2600	43	77	
	Radhus/parhus				
	Villa				

Frågor om lokaltrafik

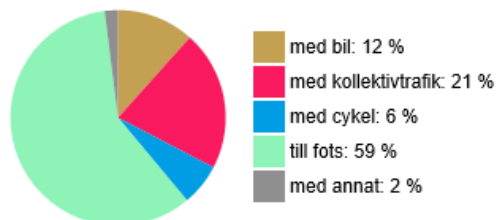
	God kvalitet	...	Dålig kvalitet	Inget svar	
K1. Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	<input type="radio"/> 10-minuterstrafik eller kortare	<input type="radio"/> 10-15-minuterstrafik	<input checked="" type="radio"/> 16-30-minuterstrafik	<input type="radio"/> 31-minuterstrafik eller längre	<input type="radio"/> Inget svar
K2. Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	<input checked="" type="radio"/> Mindre än 250 m	<input type="radio"/> 250-600 m	<input type="radio"/> 600-1000 m	<input type="radio"/> Mer än 1000 m	<input type="radio"/> Inget svar
K3. Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	<input type="radio"/> Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.	<input type="radio"/> Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.	<input type="radio"/> En del linjer har taktfasta tidtabeller. i alla fall under högtrafik.	<input type="radio"/> Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
K4. Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?	<input type="radio"/> Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.	<input type="radio"/> Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Tidtabellerna är inte koordinerade.	<input type="radio"/> Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafiknätet.	<input type="radio"/> Kollektivtrafiknätet har relativt stora brister.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
K5. Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?	<input type="radio"/> Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).	<input type="radio"/> Majoriteten är moderna fordon.	<input type="radio"/> Blandat mellan äldre och moderna fordon.	<input type="radio"/> Majoriteten är äldre fordon.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar

7.2 RESULTAT

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 222 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikalsstringstal 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	26	47	14	131	4	222

Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	26	47	14	131	4	222
Totalt	26	47	14	131	4	222

Frågor om lokaltrafik

	God kvalitet	...	Dålig kvalitet	Inget svar	
K1. Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	<input type="radio"/> 10-minuterstrafik eller kortare	<input type="radio"/> 10-15-minuterstrafik	<input checked="" type="radio"/> 16-30-minuterstrafik	<input type="radio"/> 31-minuterstrafik eller längre	<input type="radio"/> Inget svar
K2. Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	<input checked="" type="radio"/> Mindre än 250 m	<input type="radio"/> 250-600 m	<input type="radio"/> 600-1000 m	<input type="radio"/> Mer än 1000 m	<input type="radio"/> Inget svar
K3. Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	<input type="radio"/> Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.	<input type="radio"/> Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.	<input type="radio"/> En del linjer har taktfasta tidtabeller. i alla fall under högtrafik.	<input type="radio"/> Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
K4. Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?	<input type="radio"/> Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.	<input type="radio"/> Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Tidtabellerna är inte koordinerade.	<input type="radio"/> Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafiknätet.	<input type="radio"/> Kollektivtrafiknätet har relativt stora brister.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
K5. Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?	<input type="radio"/> Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).	<input type="radio"/> Majoriteten är moderna fordon.	<input type="radio"/> Blandat mellan äldre och moderna fordon.	<input type="radio"/> Majoriteten är äldre fordon.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar

Frågor om regionaltrafik

	God kvalitet	...	Dålig kvalitet	Inget svar	
K6. Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	<input type="radio"/> 10-15-minuterstrafik	<input checked="" type="radio"/> 16-30-minuterstrafik	<input type="radio"/> 30-60-minuterstrafik	<input type="radio"/> Mer sällan än 60-minuterstrafik	<input type="radio"/> Inget svar
K7. Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	<input checked="" type="radio"/> Mindre än 500 m	<input type="radio"/> 500-1000 m	<input type="radio"/> 1000-1500 m	<input type="radio"/> Mer än 1500 m	<input type="radio"/> Inget svar
K8. Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	<input checked="" type="radio"/> Mindre än 500 m	<input type="radio"/> 500-1000 m	<input type="radio"/> 1000-1500 m	<input type="radio"/> Mer än 1500 m	<input type="radio"/> Inget svar
K9. Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	<input type="radio"/> Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.	<input checked="" type="radio"/> Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.	<input type="radio"/> En del linjer har taktfasta tidtabeller. i alla fall under högtrafik.	<input type="radio"/> Få eller inga linjer har taktfasta tidtabeller	<input type="radio"/> Inget svar
K10. Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?	<input type="radio"/> Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).	<input type="radio"/> Nästan uteslutande modern flotta.	<input type="radio"/> Blandat mellan äldre fordon och moderna fordon.	<input type="radio"/> Majoriteten är äldre fordon.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar

Generella frågor						
	God kvalitet	...	Dålig kvalitet	Inget svar		
K11. Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	<input type="radio"/> På större målpunkter och viktiga bytespunkter.	<input checked="" type="radio"/> På den viktigaste knutpunkten (t ex busstationen i centrum).	<input type="radio"/> Endast på nätet.	<input type="radio"/> Det finns ingen realtidsinformation.	<input type="radio"/> Inget svar	
K12. Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	<input type="radio"/> Kollektivtrafiken är alltid utgångspunkten vid planering av t ex nya bostadsområden.	<input type="radio"/> Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.	<input type="radio"/> Anpassningar görs för kollektivtrafiken men ofta i sena planeringsskeden.	<input type="radio"/> Kollektivtrafiken anpassas till området och påverkar inte planeringen.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	
K13. Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet?	<input type="radio"/> Kommunen har/kräver översyn regelbundet	<input type="radio"/> Kommunen har/kräver översyn vid större ut- och ombyggnader, vilket brukar vara relativt regelbundet.	<input type="radio"/> Översyn brukar ske när problem uppmärksammas, vilket brukar vara relativt oregelbundet.	<input type="radio"/> Det var länge sedan en översyn gjordes, och ingen är planerad inom den närmsta tiden.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	
K14. Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?	<input type="radio"/> Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.	<input type="radio"/> Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.	<input type="radio"/> Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.	<input type="radio"/> Kommunen har inga mål uppsatta för kollektivtrafiken.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	

Frågor om gångtrafik					
	God kvalitet	...	Dålig kvalitet	Inget svar	
G1. Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	<input type="radio"/> Mindre än 500 m	<input checked="" type="radio"/> 0.5-1 km	<input type="radio"/> 1-2 km	<input type="radio"/> Mer än 2 km	<input type="radio"/> Inget svar
G2. Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	<input type="radio"/> Gångvägnätet är sammanhängande och gent samt uppfyller gåendes önskemål om upplevelserikedom.	<input checked="" type="radio"/> Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten.	<input type="radio"/> Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.	<input type="radio"/> Gångvägnätet är inte sammanhängande. Ofta saknas infrastruktur för gående.	<input type="radio"/> Inget svar
G3. Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	<input type="radio"/> Hela nätet har god standard.	<input checked="" type="radio"/> Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.	<input type="radio"/> Vissa delar har god standard. men i större delen finns det brister.	<input type="radio"/> Det är vanligt med relativt stora brister i standarden.	<input type="radio"/> Inget svar
G4. Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten?	<input type="radio"/> Tryggheten är hög. Det finns i princip inga otrygga områden/passager. Trygghetsvandringar eller liknande bekräftar detta.	<input type="radio"/> Tryggheten är på de flesta håll hög. Kommunen arbetar aktivt med att förbättra tryggheten.	<input type="radio"/> Tryggheten är ofta hög. men det finns områden som har problem.	<input type="radio"/> Tryggheten är låg på många håll.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
G5. Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	<input type="radio"/> Mer än 80 %	<input type="radio"/> 50-80 %	<input type="radio"/> 25-50 %	<input type="radio"/> Mindre än 25 %	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
G6. Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	<input type="radio"/> Gångtrafiknätet underhålls först.	<input type="radio"/> Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.	<input type="radio"/> Gångtrafiknätet prioriteras efter t ex biltrafiken.	<input type="radio"/> Stora delar av gångtrafiknätet underhålls inte.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
G7. Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?	<input type="radio"/> Uppföljning görs tätt och regelbundet.	<input type="radio"/> Uppföljning görs när kommunen känner det behövs. vilket brukar vara relativt regelbundet.	<input type="radio"/> Det var länge sedan en uppföljning gjordes. och ingen är heller planerad inom den närmsta tiden.	<input type="radio"/> Ingen uppföljning har genomförts.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
G8. Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?	<input type="radio"/> Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.	<input type="radio"/> Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.	<input type="radio"/> Kommunen har mål. men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.	<input type="radio"/> Kommunen har inga mål uppsatta för gångtrafiken.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar

Frågor om cykeltrafik

	God kvalitet	...	Dålig kvalitet	Inget svar	
C1. Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	<input checked="" type="radio"/> Mindre än 1 km	<input type="radio"/> 1-3 km	<input type="radio"/> 4-5 km	<input type="radio"/> Mer än 5 km	<input type="radio"/> Inget svar
C2. Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	<input type="radio"/> I princip inga lutningar.	<input type="radio"/> Lite uppför/nerför men inga kraftiga lutningar.	<input type="radio"/> Lite uppför/nerför. en kraftig backe.	<input type="radio"/> Många lutningar och flera kraftiga backar.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
C3. Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg, cykelbana, cykelfält eller 30 km/h-gator)?	<input type="radio"/> Cykelvägnätet är sammanhängande och täcker i princip hela tätorten.	<input checked="" type="radio"/> Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.	<input type="radio"/> Cykelvägnätet täcker endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför cykelvägnätet.	<input type="radio"/> Cykelvägnätet har relativt stora brister och är inte sammanhängande.	<input type="radio"/> Inget svar
C4. Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnät och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	<input type="radio"/> Mer än 80 %	<input type="radio"/> 50-80 %	<input type="radio"/> 25-50 %	<input type="radio"/> Mindre än 25 %	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
C5. Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll, t ex snöröjning)?	<input type="radio"/> Cykelvägnätet underhålls först. Anslutningar till/från cykelvägnätet inkluderas.	<input type="radio"/> Cykelvägnätet underhålls samtidigt med biltrafiken.	<input type="radio"/> Cykelvägnätet prioriteras efter t ex biltrafiken.	<input type="radio"/> Stora delar av cykelvägnätet underhålls inte.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
C6. Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?	<input type="radio"/> Uppföljning görs tätt och regelbundet.	<input type="radio"/> Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.	<input type="radio"/> Det var länge sedan en uppföljning gjordes, och ingen är heller planerad inom den närmsta tiden.	<input type="radio"/> Ingen uppföljning har genomförts.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar
C7. Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?	<input checked="" type="radio"/> Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.	<input type="radio"/> Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.	<input type="radio"/> Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.	<input type="radio"/> Kommunen har inga mål uppsatta för cykeltrafiken.	<input type="radio"/> Inget svar

Frågor om biltrafik						
	God kvalitet	...	Dålig kvalitet	Inget svar		
B1. Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	<input type="radio"/> Extra åtgärder planeras för att få underskrida minimivärdet i p-normen (ex. mark för bilpool)	<input type="radio"/> Enfamiljshus har inte biluppsamlingsplats på tomten. Flerfamiljshus har parkeringsavgifter som gynnar att bilen står även dagtid.	<input checked="" type="radio"/> Kommunens parkeringspolicy tillämpas.	<input type="radio"/> Parkeringstillgången ska underlätta ägandet av flera bilar per hushåll.	<input type="radio"/> Inget svar	
B2. Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	<input type="radio"/> Extra åtgärder planeras för att få underskrida minivärdet i p-normen. ELLER Endast ett maxvärde används i området.	<input type="radio"/> Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.	<input type="radio"/> Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser högre än gällande p-norm (minimivärde).	<input type="radio"/> Tillgången på p-platser ska alltid vara god vid områdets arbetsplatser.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	
B3. Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?	<input type="radio"/> Biltrafikens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras medvetet lågt för att främja andra transportsätt.	<input type="radio"/> Prioritet ges åt kollektivtrafik, cyklisterna och fotgängarna. Biltrafikens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lågt vid målkonflikter.	<input type="radio"/> Biltrafikens samma prioritet som kollektivtrafik, cykel och gång.	<input type="radio"/> Biltrafikens prioriteras före kollektiv-, cykel- och gångtrafik.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	
B4. Generell parkeringstillgång i tätorten.	<input type="radio"/> Det är generellt få p-platser anlagda.	<input type="radio"/> Det är generellt ont om lediga p-platser.	<input type="radio"/> Det är ont om lediga p-platser vid vissa tidpunkter.	<input type="radio"/> Det är inga problem att hitta en ledig p-plats nära besöksmålet.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	
B5. Förväntat bilinnehav i området (Medel i Sverige 2009: 461 bilar/1000 invånare. Min 290. Max 694)	<input type="radio"/> Mindre än 300 bilar/1000 inv.	<input type="radio"/> 300-350 bilar/1000 inv.	<input type="radio"/> 350-461 bilar/1000 inv.	<input type="radio"/> Fler än 461 bilar/1000 inv.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	
B6. Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?	<input type="radio"/> Mycket restriktiv. När nya vägar byggs satsas det också på konkurrerande färdssätt.	<input type="radio"/> Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.	<input type="radio"/> Relativt generös. Nya vägar byggs om det anses nödvändigt. Andra lösningar prövas, men det slutar oftast i vägbyggen.	<input type="radio"/> Generös. Kommunen ser inga problem med att bygga nya vägar om det t ex förbättrar framkomligheten.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	
B7. Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken?	<input type="radio"/> Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.	<input type="radio"/> Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.	<input type="radio"/> Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.	<input type="radio"/> Kommunen har inga mål uppsatta för att minska biltrafiken.	<input checked="" type="radio"/> Inget svar	

Arbetar kommunen med Mobility Management?

M1. Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	<input type="radio"/> Ja	<input checked="" type="radio"/> Nej
---	--------------------------	--------------------------------------

Hur arbetar kommunen med...

	Aktivt arbete	...	Inget arbete	
M2. Grön resplan/mobilhetsplan	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M3. Kampanjer för mer miljövänligt resande	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M4. Samlad reseinformation för flera färdstätt	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M5. Utbildning om hållbart resande	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M6. Distansarbete	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M7. Resfria möten	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M8. Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M9. Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M10. Bilpooler	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden
M11. Sparsam körning/Eco-driving	<input type="radio"/> Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete	<input type="radio"/> Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden	<input type="radio"/> Kommunen har gjort enstaka åtgärder	<input checked="" type="radio"/> Kommunen arbetar inte med åtgärden

Kontinuitet

M12. Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?

Längre än 10 år

Mellan 5 och 10 år

Mellan 2 och 5 år

Kortare än 2 år

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



