

PM Trafik och buller

Detaljplan för Vrams Gunnarstorp 6:1 och del av Gunnarstorp 1:274



Innehållsförteckning

1: Inledning

1.1: Bakgrund och syfte

2: Förutsättningar

2.1: Mål och strategier

2.2: Befintlig struktur

2.3: Trafiken i nuläget

3: Trafikalstring och fördelning

3:1 Trafikalstring

4: Buller

4.1: Beräkningsmetod

4.2: Trafikflöden och hastigheter

4.3: Allmänt om buller

4.4: Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

4.5: Resultat bullerberäkning

5: Slutsatser och åtgärdsförslag

5.1: Slutsatser

5.2: Åtgärdsförslag

Bilagor

Bilaga 1 Årsmeldygn från Trafikverket

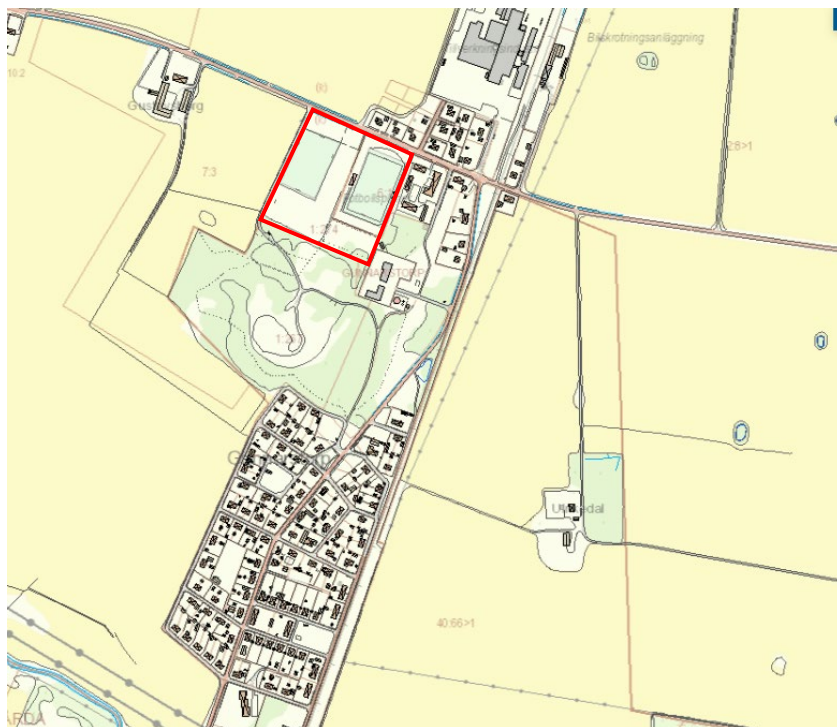
Bilaga 2 Nyttotrafik

Bilaga 3 Trafikalstringsberäkning

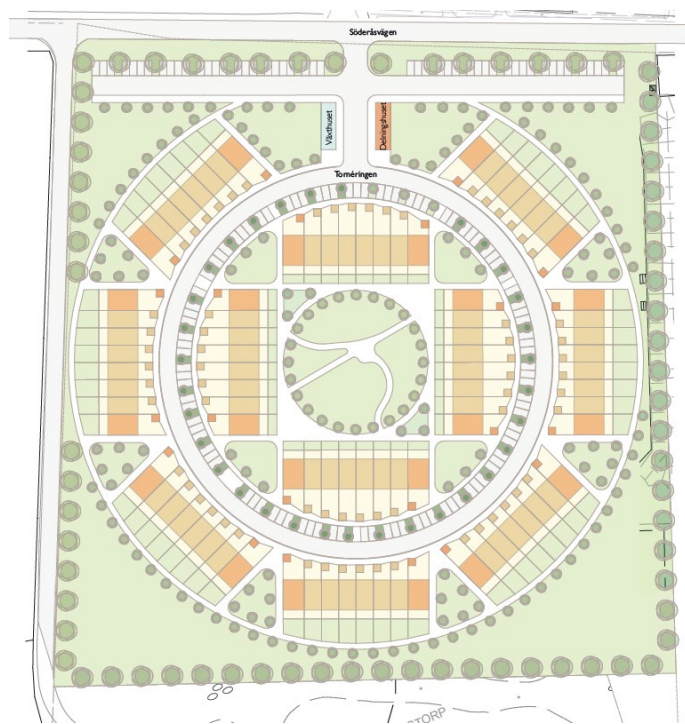
Bilaga 4 Beräkning av vägtrafikbuller

1: Inledning

Bjuvs kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för fastigheterna Vrams Gunnarstorp 6:1 och del av Gunnarstorp 1:274. Planområdet är beläget i norra delen av Gunnarstorp i Bjuv, direkt söder om Söderåsvägen. Detaljplanen syftar till att möjliggöra ca 88 bostäder av radhustyp, gata för angöring och allmän platsmark i form av natur för dagvattenhantering.



Område aktuellt för planläggning markerat i rött.



Tidig skiss på situationsplan för planerad ny bebyggelse. Källa: Fastighets AB 3Hus.

1.1: Bakgrund och syfte

Detta PM för trafik och buller syftar till att redogöra för dagens trafiksituation samt den samlade trafikallsträng detaljplanen beräknas medföra. Utredningen ska även redogöra för beräknade nivåer av trafikbuller.

2: Förutsättningar

I detta kapitel sammanställs de, för PM:et, gällande förutsättningarna i form av tidigare framtagna utredningar och handlingar samt en nulägesbeskrivning av trafik och rörelser.

2.1: Mål och strategier

Översiktsplan Bjuvs kommun

Den gällande översiktsplanen i Bjuv antogs av kommunfullmäktige 2009. Några av de mest relevanta målsättningarna i översiktsplanen är följande:

- Att utveckla kollektivtrafiken inom kommunen och till och från Bjuvs kommun för att främja såväl bosättning som företagsetablering inom kommunen.
- Att fortsätta utveckla Söderåsen till ett regionalt centrum för natur, turism och rekreation.
- Att verka för en utbyggnad av gång- och cykelvägar.
- Att utveckla kollektivtrafiken inom och till/från kommunen med turtäthet timmestrafik i pendlartider och för övrigt varannan timmestrafik mellan huvudorterna kl. 06-22 mån-fre.
- Att arbeta för ett miljöanpassat transportsystem innebärande bl.a. att Söderåsbanan är en nödvändig kommunikationsled för planeringen för ett uthålligt samhälle i västra Skåne.
- Att samordna olika typer av trafik.

Strukturplan för Familjen Helsingborg

De elva kommunerna i nordvästra Skåne har tagit fram gemensamma ställningstaganden för översiktlig planering i form av *Strukturplan för Familjen Helsingborg* (antagen år 2013). Strukturplanen har tagits fram genom successiv förankring hos de inblandade kommunerna. Strukturplanen visar kommunernas gemensamma ställningstaganden samt konkretiserar Region Skånes Strukturbild och ger stöd till respektive kommuns översiktsplan.

I strukturplanen identifieras Bjuv som en av de elva centralorterna i delregionen med goda kopplingar med kollektivtrafik och via vägnätet till regionens olika delar. Tre viktiga framgångsfaktorer för Familjen Helsingborgs utveckling pekas ut:

- Satsningar på infrastruktur
- Kvaliteter i landskap och näringsliv
- Utveckling av regionalt viktiga orter

Mobilitetsplan för Skåne

Region Skåne har tagit fram *Mobilitetsplan för Skåne* med en målbild för resandet i Skåne år 2030. Målbilden uttrycks i färdmedelsfördelning för resandet, och eftersom den varierade geografin i Skåne skapar olika lokala förutsättningar uttrycks färdmedelandsmål olika för olika typer av landsbygd och tätorter. Målbilden för tätorter utan stadsbuss år 2030 (där Bjuv inkluderas) är att ca 45% av resorna utgörs av hållbara resor såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

2.2: Befintlig struktur

Planområdet ligger i direkt anslutning till den statliga vägen 1250, Söderåsvägen, vilken förbinder Söderåsen i öster med Malmövägen och i förlängningen väg 107 i väster. Vägen är hastighetsreglerad till 50 km/h och övergår till 70 km/h ungefär vid planområdets lokalisering. I samband med utbyggnaden kommer tätortsgränsen att flyttas vilket kan innebära att hela den aktuella sträckan förbi planområdet kan komma att regleras till 50 km/h.



Befintligt vägnät med väghållare samt planområde markerat i gult.

2.3 Trafiken i nuläget

För att få en bild av befintlig trafiksituation och kunna bedöma planområdets påverkan på det omgivande gatunätet har trafikmängder hämtats från Trafikverket. År 2019 uppmättes årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Söderåsvägen till 1110 fordon/dygn.

Årsmedeldygnstrafik

| Avsnitt | Fr o m | Till | Mätkod | Mätår | Mätriktning | ÅDT(OS) Samtliga fordon | ÅDT(OS) Tunga fordon | ÅDT(OS) Axelpar |
|---------|------------|------------|--------|-------|-------------|----------------------------|-------------------------|--------------------|
| 3210228 | 1994-01-01 | 1996-01-01 | 2 | 1986 | 0 | | | 650±(18%) |
| 3210228 | 1996-01-01 | 2007-01-01 | 2 | 1996 | 0 | 830±(10%) | 35±(39%) | 860±(10%) |
| 3210228 | 2007-01-01 | 2019-01-01 | 2 | 2007 | 0 | 960±(11%) | 60±(22%) | 1010±(11%) |
| 3210228 | 2019-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2019 | 0 | 1110±(10%) | 100±(18%) | 1200±(10%) |

Utdrag från bilaga 1.

3: Trafikalstring

3.1: Trafikalstring

En trafikstringsanalys har genomförts med Trafikverkets trafikstringsverktyg för att beräkna hur mycket trafik den framtida bostadsbebyggelsen kan förväntas ge upphov till. Som grund för trafikstringsberäkningen har följande uppgifter och antaganden använts:

- Området får utifrån sitt läge anses ligga i huvudorten Bjuvs ytterområden
- Användningen Bostäder – radhus/parhus har angivits
- Uppskattat antal bostadsenheter uppgår till 88 stycken, vilket motsvarar ca 218 boende
- Biltrafik: Tillgång till parkeringsplatser, prioritering av bilvägnät, förväntat bilinnehav
- Kollektivtrafik: Närhet till, turtäthet, standard på fordon, prioritering i kommunens planering
- Gång- och cykelvägar: Avstånd till lokalt centrum, utformning av gång- och cykelnätet, trygghet för fotgängare, prioritering av gång- och cykeltrafik, höjdskillnader

Med ovanstående parametrar som indata och andra värden som avstånd mellan olika färdmedel till målpunkter i tätorten har trafiken till och från den framtida bebyggelsen i området skattats till cirka 294 bilar/dygn ÅDT (exklusive nyttotrafik).

Med ett antagande om att nyttotrafiken utgör 10% av den totala trafiken genererar planområdet totalt cirka 327 fordon per dygn.

Den totala trafikmängden efter utbyggnad beräknas till 1110 f/d + 327 f/d=1437 f/d.

4: Buller

4.1: Beräkningsmetod

Den beräknade trafikallstringen har använts som underlag för att beräkna bullret. Beräkningar har gjorts i Buller VÄG II ver. 1.1.0. Trivector AB enligt Naturvårdsverkets modell, rev 1996.

4.2: Trafikflöden och hastigheter

Trafiken för Söderåsvägen i planområdets direkta närhet utgår från trafiksiffrorna som angivits ovan under 2.3 (1110 f/d) plus tillskott från vad de nya bostäderna beräknas alstra. Hastigheter utgår från Trafikverkets NVDB. Ett antagande om att andel tung trafik är 10% har gjorts. Detta antagande bedöms vara högt räknat då t.ex. ingen linjebuss trafikerar vägen.

| Väg | ÅDT | Tung trafik | Hastighet |
|--------------|----------|-------------|-----------|
| Söderåsvägen | 1437 f/d | 10% | 50 km/h |

4.3: Allmänt om buller

Buller är enkelt uttryckt ett oönskat ljud, som upplevs störande och helst undviks. Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högt på listan över allvarigare störningar i samhället.

Negativa effekter av buller kan vara sömnsvårigheter, stress, förhöjt blodtryck, problem att kommunicera, minskad koncentrationsförmåga samt hörselskador.

För beskrivning av ljud vars styrka är konstant i tiden används oftast ljudnivå i decibel med beteckningen dBA. Indexet "A" anger att ljudets frekvenser har viktats på ett sätt som motsvarar hur det mänskliga örat uppfattar ljud. Detta störningsmått är enkelt att arbeta med och kan direkt mätas med en ljudnivåmätare. I Sverige används två störningsmått för trafikbuller; ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå avses en form av medelljudnivå under en given tidsperiod. För trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett dygn. Den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån under exempelvis en fordonspassage.

Luftljud är ljud som transporteras genom luften från bullerkällan till mottagarens öra. När vi i vardagslag talar om buller är det i allmänhet luftljud som avses. Enheten för luftljud är i dagligt tal decibel [dBA].

Decibel är ett logaritmiskt måttetal (Briggska logaritmen). Detta innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dBA. På samma sätt ger en fördubbling/halvering av trafikmängden 3 dBA högre/lägre ekvivalent ljudnivå.

4.4: Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

Det finns en förordning till miljöbalken (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader 3 §) med bestämmelser om riktvärden för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader. Förordningen ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller är uppfyllt vid planläggning samt i ärenden om förhandsbesked och bygglov utanför detaljplan.

Förordningen anger också vilka åtgärder som bör vidtas vid förhöjda bullervärden. Riktvärdena i bullerförordningen är följande:

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Samma värden gäller för bostäder om högst 35 kvadratmeter förutom att riktvärdet för ekvivalentnivån vid fasad istället är 65 dBA.

Om bullret vid en exponerad fasad överskrids bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad mellan kl. 22.00 – 06.00. Som minst ska hälften av bostadsrummen vändas mot den skyddade sidan. Även här gäller högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Maximalnivån vid uteplats bör inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 – 22.00.

För befintlig bostadsbebyggelse byggda före 1997, utan ny- eller väsentlig ombyggnad av väg eller spår, gäller följande riktvärden enligt Naturvårdsverkets publikation "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder", oktober 2016, rev juni 2017.

1. 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, buller från väg
2. 55 dBA maximal ljudnivå inomhus natt, buller från spår*

*Motsvarar en utomhusnivå vid fasad på ca 85 dBA. Får överskridas maximalt 1-5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila.

4.5: Resultat bullerberäkning

I Bilaga 4 redovisas frifältsvärden vid fasad för den bostad som kan planeras närmst Söderåsvägen.

De ekvivalenta ljudnivåerna beräknas uppgå till 53 dBA. Därmed klaras riktvärdena med avseende på ekvivalent ljudnivå vid en bostadsfasad. Maxnivåerna vid samma fasad beräknas uppgå till 68 dBA.

Det är finns möjlighet att centralt inom planområdet anlägga en bullerskyddad, gemensam uteplats.

5: Slutsatser och åtgärdsförslag

5.1: Slutsatser

Den ekvivalenta ljudnivån klaras med god marginal (53 dBA) vid den fasad som planeras närmst Söderåsvägen.

Maxnivån vid fasad uppgår till 68 dBA. Bullerskyddad gemensam uteplats kan placeras längre in på fastigheten. Inga bullerdämpande åtgärder bedöms behövas.

5.2: Åtgärdsförslag

Inga bullerdämpande åtgärder bedöms krävas för att kunna genomföra planförslaget baserat på resultaten ovan.



Avsnitt: 3210228 Län: M Vägnummer: 1250

Årsmedeldygnstrafik

| Avsnitt | Fr o m | Till | Mätkod | Mätår | Mätriktning | ÅDT(OS) Samtliga fordon | ÅDT(OS) Tunga fordon | ÅDT(OS) Axelpar |
|---------|------------|------------|--------|-------|-------------|----------------------------|-------------------------|--------------------|
| 3210228 | 1994-01-01 | 1996-01-01 | 2 | 1986 | 0 | | | 650±(18%) |
| 3210228 | 1996-01-01 | 2007-01-01 | 2 | 1996 | 0 | 830±(10%) | 35±(39%) | 860±(10%) |
| 3210228 | 2007-01-01 | 2019-01-01 | 2 | 2007 | 0 | 960±(11%) | 60±(22%) | 1010±(11%) |
| 3210228 | 2019-01-01 | 9999-12-31 | 2 | 2019 | 0 | 1110±(10%) | 100±(18%) | 1200±(10%) |

Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

Sommarhalvårsdygnstrafik motorcyklar (1 april - 30 september)

| Avsnitt | Mätår | SDT mc |
|---------|-------|--------|
| 3210228 | 2007 | 11-50 |
| 3210228 | 2019 | 11-50 |

Medelantal axlar för tunga fordon



Mätår: 2019

| | Riktning 1 | Riktning 2 | Totalt |
|--|------------|------------|--------|
| Antal axlar tunga fordon tvåaxliga dragbilar | 83 | 78 | 162 |
| Antal axlar tunga fordon treaxliga dragbilar | 77 | 84 | 160 |
| Antal tunga fordon utan släp | 31 | 35 | 66 |
| Antal tunga fordon med släp | 17 | 15 | 32 |
| Medelantal axlar för tunga fordon | 3,3 | 3,2 | 3,3 |

Medelhastigheter och antal fordon

| Mätperiod | Skylt.hast | | Dag (06:00 - 22:00) | | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | | Hela mätperioden | | | |
|-------------------------------------|------------|--------------|---------------------|-----|-----|-----|----------------------|----|-----|-----|------------------|-----|-----|-----|
| | | | PU | PS | TFU | TFS | PU | PS | TFU | TFS | PU | PS | TFU | TFS |
| 2007-03-15 09:00 - 2007-03-16 09:00 | 70 | Antal fordon | 845 | 24 | 67 | 12 | 39 | 0 | 1 | 2 | 884 | 24 | 68 | 14 |
| | | Hastighet | 81 | 71 | 72 | 65 | 75 | 0 | 68 | 63 | 81 | 71 | 72 | 65 |
| 2007-03-16 09:00 - 2007-03-19 09:00 | 70 | Antal fordon | 2083 | 54 | 80 | 28 | 96 | 0 | 1 | 1 | 2179 | 54 | 81 | 29 |
| | | Hastighet | 79 | 67 | 75 | 66 | 76 | 0 | 77 | 89 | 79 | 67 | 75 | 67 |
| 2007-05-30 10:00 - 2007-05-31 10:00 | 70 | Antal fordon | 941 | 25 | 72 | 20 | 44 | 1 | 0 | 1 | 985 | 26 | 72 | 21 |
| | | Hastighet | 78 | 68 | 73 | 69 | 80 | 53 | 0 | 57 | 78 | 67 | 73 | 69 |
| 2007-08-24 09:00 - 2007-08-27 09:00 | 70 | Antal fordon | 2886 | 101 | 108 | 46 | 193 | 2 | 7 | 0 | 3079 | 103 | 115 | 46 |
| | | Hastighet | 78 | 67 | 76 | 68 | 76 | 58 | 75 | 0 | 78 | 67 | 76 | 68 |
| 2007-08-27 09:00 - 2007-08-28 09:00 | 70 | Antal fordon | 931 | 30 | 77 | 20 | 30 | 0 | 0 | 0 | 961 | 30 | 77 | 20 |
| | | Hastighet | 78 | 69 | 75 | 69 | 77 | 0 | 0 | 0 | 78 | 69 | 75 | 69 |
| 2007-11-13 09:00 - 2007-11-14 09:00 | 70 | Antal fordon | 793 | 28 | 58 | 23 | 35 | 0 | 0 | 1 | 828 | 28 | 58 | 24 |
| | | Hastighet | 78 | 67 | 75 | 68 | 79 | 0 | 0 | 65 | 78 | 67 | 75 | 67 |
| 2019-03-19 12:00 - 2019-03-20 12:00 | 70 | Antal fordon | 1044 | 26 | 81 | 34 | 52 | 0 | 2 | 3 | 1096 | 26 | 83 | 37 |
| | | Hastighet | 78 | 73 | 76 | 69 | 77 | 0 | 75 | 67 | 78 | 73 | 76 | 68 |
| 2019-06-13 12:00 - 2019-06-14 12:00 | 70 | Antal fordon | 1167 | 42 | 92 | 51 | 69 | 0 | 1 | 1 | 1236 | 42 | 93 | 52 |
| | | Hastighet | 78 | 65 | 76 | 71 | 77 | 0 | 92 | 66 | 78 | 65 | 76 | 71 |
| 2019-06-14 12:00 - 2019-06-17 12:00 | 70 | Antal fordon | 2640 | 123 | 114 | 79 | 164 | 0 | 2 | 8 | 2804 | 123 | 116 | 87 |
| | | Hastighet | 78 | 68 | 77 | 72 | 77 | 0 | 77 | 71 | 78 | 68 | 77 | 72 |
| 2019-09-11 11:00 - 2019-09-12 11:00 | 70 | Antal fordon | 1051 | 49 | 93 | 39 | 41 | 1 | 1 | 3 | 1092 | 50 | 94 | 42 |
| | | Hastighet | 77 | 60 | 75 | 69 | 70 | 71 | 57 | 58 | 77 | 60 | 75 | 68 |

Medelhastigheter och antal fordon

| | | Dag (06:00 - 22:00) | | | | Natt (22:00 - 06:00) | | | | Hela mätperioden | | | | |
|-------------------------------------|---|---------------------|------|----|-----|----------------------|-----|----|----|------------------|------|----|-----|----|
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 2019-11-29 08:00 - 2019-12-02 08:00 |  | Antal fordon | 2410 | 66 | 113 | 59 | 138 | 2 | 8 | 12 | 2548 | 68 | 121 | 71 |
| | | Hastighet | 77 | 68 | 77 | 69 | 76 | 45 | 59 | 71 | 77 | 67 | 76 | 69 |
| 2019-12-02 08:00 - 2019-12-03 08:00 |  | Antal fordon | 993 | 30 | 115 | 29 | 39 | 0 | 6 | 4 | 1032 | 30 | 121 | 33 |
| | | Hastighet | 76 | 66 | 73 | 67 | 70 | 0 | 72 | 64 | 75 | 66 | 73 | 66 |

[Fältförklaring](#)

Trafikalstringsverktyg - Torneringen

[Användarhandledning](#) (pdf)

Resultaten från trafikstringsverktyget inkluderar endast personresor. Utöver personresor sker dock även en mängd nyttotransporter, t.ex. leveranser, service, gods. Kunskapen om den trafik som detta alstrar är betydligt mer begränsad än kunskapen kring persontransporter. I användarhandledningen finns en sammanställning av kunskapslägen. I verktyget nedan kan nyttotrafik adderas schablonmässigt till biltrafikskattningen från trafikstringsverktygets. De föreslagna värdena är endast en schablonmässig uppskattning och kan justeras för att anpassas till projektet.

Nyttotrafik

| | Biltrafik per dygn utan nyttotrafik | Andel nyttotrafik (av total trafik) | Fordonstrafik per dygn inkl. nyttotrafik |
|---------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| Radhus/parhus | 294 bilar / dygn | <input type="text" value="10"/> % | 327 fordon / dygn |
| Totalt | 294 bilar / dygn | | 327 fordon / dygn |

Version: 1.0

Trafikalstringsverktyg - Torneringen

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektname

| | |
|------------------|------------------|
| Projektname | Torneringen |
| Egna kommentarer | |
| Senast ändrad | 2023-02-21 09:53 |

Verktyget

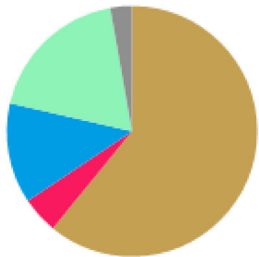
| | |
|---------|-----|
| Version | 1.0 |
|---------|-----|

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 656 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 61 %
med kollektivtrafik: 5 %
med cykel: 13 %
till fots: 19 %
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 | 400 | 31 | 85 | 122 | 18 | 656 |

Resor uppdelat efter markanvändning

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

| | Bil | Kollektivtrafik | Cykel | Till fots | Annat | Totalt |
|---------------|------------|-----------------|-----------|------------|-----------|------------|
| Radhus/parhus | 400 | 31 | 85 | 122 | 18 | 656 |
| Totalt | 400 | 31 | 85 | 122 | 18 | 656 |

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 400 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 294 bilar ($\frac{400}{1,36}$),vilket motsvarar ungefär 327 $\frac{400}{1,22}$.

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) | 12 675 | 130 | 912 | 98 | - | 13 815 |

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 | Bjuv |
| Var i kommunen | I huvudortens ytterområden |

Markanvändning

| | |
|---------------|---|
| Radhus/parhus | 88 bostadsenheter 218 boende (automatiskt värde) |
|---------------|---|

Svar på frågor om Kollektivtrafik

| | |
|--|---|
| Avstånd till hållplats (genomsnitt i området) | Mer än 1000 m |
| Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)? | Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller. |
| Hur stor del av tätorten täcks av | Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafiknätet. |

| | |
|---|--|
| kollektivtrafiknät? | |
| Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik? | Majoriteten är moderna fordon. |
| 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)? | Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller. |
| Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik? | Nästan uteslutande modern flotta. |
| Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken? | På större målpunkter och viktiga bytespunkter. |
| Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering? | Anpassningar görs för kollektivtrafiken men ofta i sena planeringsskedan. |
| Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet? | Kommunen har/kräver översyn vid större ut- och ombyggnader. vilket brukar vara relativt regelbundet. |
| 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) | 1-2 km |
| Hur är gångvägnätet utformat i tätorten? | Gångvägnätet är inte sammanhängande. Ofta saknas infrastruktur för gående. |
| Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten? | Vissa delar har god standard. men i större delen finns det brister. |
| Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten? | Tryggheten är ofta hög. men det finns områden som har problem. |
| Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetsäkrade till 30 km/h? (85-percentil) | Mindre än 25 % |
| Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)? | Gångtrafiknätet prioriteras efter t ex biltrafiken. |
| Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom | Ingen uppföljning har genomförs. |

fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?

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)

1-3 km

Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum

Lite uppför/nerför men inga kraftiga lutningar.

Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg, cykelbana, cykelfält eller 30 km/h-gator)?

Cykelvägnätet täcker endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför cykelvägnätet.

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 prioriteras efter t ex 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?

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 bilvägnätet 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

Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.

| | |
|--|--|
| kommunen? | |
| 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 | Kommunen har gjort enstaka åtgärder |
| Resfria möten | Kommunen har gjort enstaka åtgärder |
| 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 |

Eslövs kommun, Miljö- och samhällsbyggnad,

Objekt: **Torneringen**
Beskrivning:
Handläggare:
Filnamn:

| Resultat | |
|--|-----|
| Ekvivalentnivå | dBA |
| Frifältsvärde: | 53 |
| Maxnivå, Max 5 stycken överskridanden mest belastad timme | dBA |
| Frifältsvärde: | 68 |

Mottagarens höjd över marken (m): 2,0

| | |
|--|-----------|
| Väg / vägelement | 1 |
| Antal fordon/dygn | 1 437 |
| Andel tunga fordon (%) | 10 |
| Medelhastighet (km/h) | 50 |
| Medelhastighet, tunga fordon (km/h) | 50 |
| Vägbredd köryta (m) | 8,5 |
| Väglutning (promille) | 0 |
| Mottagaravstånd (m) | 23,5 |
| Bankhöjd över reflektionsplan (m) | 0,0 |
| Skärmhöjd över reflektionsplan (m) | -- |
| Mottagarhöjd över reflektionsplan (m) | 2,0 |
| Vinkelområde (grader) | 0 - 180 |
| Marktyp (Väg/Skärm till mottagare) | Hård |
| Marktyp (Väg till skärm) | -- |
| Skärm | Nej |
| Fasadkorrektioner mm | -- |
| Vägbeläggningskorrektion | Nej |
| Beräknat reflektionsplan | Nej |
| Andel tunga mest belastade timme (av alla tunga) | 8,0 |
| Andel lätta mest belastade timme (av alla lätta) | -- |
| Maxnivåvilkor tunga/överskridande (%) | 10 / 43,5 |
| Bullertillskott ekvnivå (dBA) | 53,5 |
| Bullertillskott maxnivå (dBA) | 68,0 |