

Uppdragsansvarig  
Styrbjörn Bergdahl  
E-post  
styrbjorn.bergdahl@afconsult.com  
Handläggare  
Johanna Grandin  
E-post  
johanna.grandin@afry.com

Datum  
2020-10-05  
Projekt-ID  
781786  
Kund  
Kungsbacka kommun  
Magnus Persson

# Klovsten – komplettering av kapacitetsutredning

*Kapacitetsutredning för Klovsten* framtagen av AFRY (dåvarande ÅF) daterad 2018-11-19 behöver kompletteras med följande, enligt synpunkter från Trafikverket:

- Kapacitetsutredningen använder sig av dels uppmätt trafik dels trafikmängder från en tidigare gjord trafikanalys i området. Det saknas en analys av hur väl dessa två datakällor korrelerar med varandra.
- En bilaga från trafikstringsverktyget varifrån trafikstringstalen är hämtade

## Jämförelse av trafikflöden

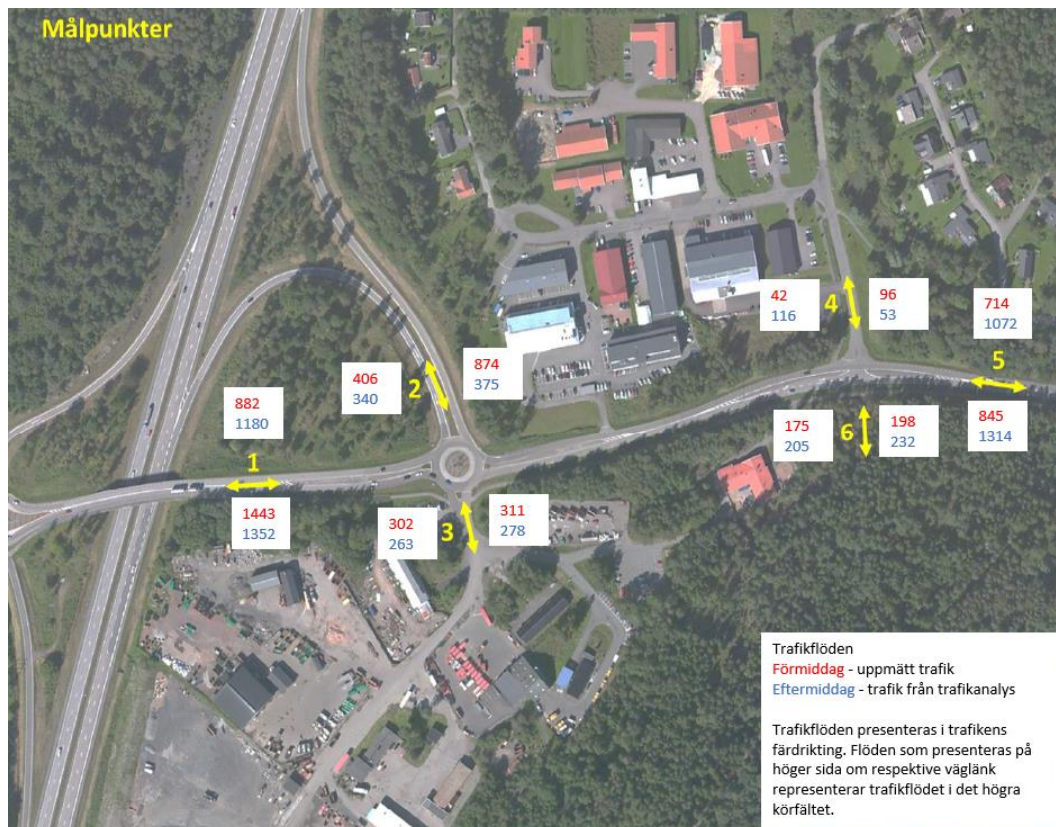
Trafikflöden för morgonens maxtimme är observerade på plats på vardagsmorgnar mellan klockan 7.00 och 9.00 år 2018.

Kapacitetsberäkningar under eftermiddagen har baserats på siffror från en trafikanalys av närliggande trafikplats 60, Särömotet, på E6 framtagen av Ramboll år 2017. Från Rambolls trafikanalys presenteras trafiksiffror i trafikplatsen under eftermiddagens maxtimme för prognosår 2030.

Trafikmängderna från de båda datakällorna har räknats upp till prognosår 2040. För att analysera hur väl de olika datakällorna korrelerar med varandra har en jämförelse av prognosår 2040 med Fokus Balanserat för morgonens och eftermiddagens maxtimme genomförts. På grund av att trafikmängderna från de två datakällorna som används i utredningen är framtagna vid olika tidpunkter kan en viss avvikelse förväntas.

För att säkerställa att observerade flöden i morgonens maxtimme är konsekventa med tidigare flöden framtagna av Ramboll för eftermiddagens maxtimme har en jämförelse gjorts. Den visar att totaltrafiken i trafikplatsen för år 2040 är ca 8 % högre under eftermiddagens maxtimme med data från trafikanalysen jämfört med morgonens maxtimme med data från observerade trafikmängder på platsen. Högre flöden under eftermiddagens maxtimme bedöms vara rimligt då eftermiddagens maxtimme ofta utgör den dimensionerande timmen och därmed har större trafikmängder än förmiddagens maxtimme. Något högre flöden på eftermiddagen stämmer också med Trafikverkets mätningar på E6 förbi trafikplats 60. Trafikflöden för morgonens och eftermiddagens maxtimme presenteras i Figur 1.

Under morgonens maxtimme är trafikflödet på rampen mot E6 norrgående stort på grund av pendling mot Göteborg medan det under eftermiddagens maxtimme är betydligt lägre. I övrigt har trafikflödena en relativt jämn riktningsfördelning under för- och eftermiddagen, vilket bedöms rimligt. Trafikmängderna från de olika datakällorna anses därmed ha god överensstämmelse.



Figur 1. Trafikflöden för förmiddagens (röda siffror) och eftermiddagens (blå siffror) maxtimme för prognosår 2040 med exploatering i Klovsten med balanserat fokus.

## Trafikalstring

Trafikalstringen har enligt uppgifter i Kapacitetsutredning för Klovsten (ÅF, 2018) beräknats baserat på information från kommunen om vilken mängd samt typ av verksamheter som planeras i Klovsten. Trafikalstring har tagits fram för tre olika scenarier enligt kapitel 2.3 i Kapacitetsutredning för Klovsten (ÅF, 2018).

I Tabell 3 i Kapacitetsutredning för Klovsten (ÅF, 2018) redovisas uppskattad trafikalstring från exploateringen i Klovsten. Trafikalstringen från ÅVC samt Viavest baseras på uppgifter från verksamheterna själva. Trafikalstring till bensinstation samt snabbmatsrestaurang baserats på information från liknande verksamheter på andra platser. Det går därför inte att redovisa beräkningar för dessa. För handel, kontor samt industri har Trafikverkets trafikalstringsverktyg används för uppskattning av trafikalstring. Resultat från trafikalstringsverktyget redovisas i följande bilagor.

## Trafikalstringsverktyg - Klovsten Balanserad

[Användarhandledning](#) (pdf)

### Allmänt om projektet

#### Projektnamn

Projektnamn	Klovsten Balanserad
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2020-10-07 12:08

#### Verktyget

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

### Resultat

#### Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 30 399 resor / dygn

#### Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 31 %  
 med kollektivtrafik: 9 %  
 med cykel: 9 %  
 till fots: 50 %  
 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	9 452	2 814	2 677	15 110	346	30 399

#### Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kontor	1 630	1 021	651	1 106	97	4 505
Större industri	646	347	143	270	16	1 422
Detaljhandel	3 708	923	924	6 587	119	12 262
Stormarknad	3 467	523	958	7 146	114	12 209
<b>Totalt</b>	<b>9 452</b>	<b>2 814</b>	<b>2 677</b>	<b>15 110</b>	<b>346</b>	<b>30 399</b>

#### Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 9 452 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 6 958 bilar (ÅDT),  
 vilket motsvarar ungefär 7 732 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 <sup>2</sup> )	299 625	11 818	28 647	12 088	-	352 178

### Antaganden:

- Bil: 31,7 m<sup>2</sup> / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m<sup>2</sup> / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m<sup>2</sup> / cykelresa
- Till fots: 0,8 m<sup>2</sup> / 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	Kungsbacka
Var i kommunen	Centralt i huvudorten

### Markanvändning

Kontor	34 650 BTA 1 040 anställda (automatiskt värde)
Större industri	34 650 BTA 416 anställda (automatiskt värde)
Detaljhandel	13 860 BTA 236 anställda (automatiskt värde)
Stormarknad	20 790 BTA 312 anställda (automatiskt värde)

## Svar på frågor om Kollektivtrafik

<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	10-15-minuterstrafik
<b>Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)</b>	600-1000 m
<b>Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
<b>Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?</b>	Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafiknätet.
<b>Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?</b>	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	16-30-minuterstrafik
<b>Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)</b>	Mer än 1500 m
<b>Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)</b>	Mer än 1500 m
<b>Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
<b>Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?</b>	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
<b>Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?</b>	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
<b>Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?</b>	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.
<b>Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?</b>	Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

## Svar på frågor om Gång

<b>Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)</b>	1-2 km
<b>Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?</b>	Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten.
<b>Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?</b>	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
<b>Finns problem med</b>	Tryggheten är ofta hög. men det finns områden som har problem.

**otrygghet för fotgängare i tätorten?**

**Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?**

Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

**Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?**

Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

### 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 stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.

**Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?**

Cykelvägnätet underhålls först. Anslutningar till/från cykelvägnätet inkluderas.

**Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?**

Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

### Svar på frågor om Bil

**Generell parkeringstillgång i tätorten.**

Det är ont om lediga p-platser vid vissa tidpunkter.

**Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?**

Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.

### 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 systematiskt med åtgärden

**Samlad reseinformation för flera färsätt**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Utbildning om hållbart resande**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Distansarbete**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Resfria möten**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Målgruppsanpassade kampanjer t.ex.**

Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden

<b>testresenärer. hälsotrampare</b>	
<b>Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Bilpooler</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Sparsam körning/Eco- driving</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?</b>	Mellan 2 och 5 år

Version: 1.0

## Trafikalstringsverktyg - Klovsten Fokus Handel

[Användarhandledning](#) (pdf)

### Allmänt om projektet

#### Projektnamn

Projektnamn	Klovsten Fokus Handel
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2020-10-07 12:11

#### Verktyget

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

### Resultat

#### Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 48 016 resor / dygn

#### Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 30 %  
 med kollektivtrafik: 7 %  
 med cykel: 8 %  
 till fots: 54 %  
 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	14 405	3 453	3 899	25 767	491	48 016

#### Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kontor	987	618	395	670	59	2 729
Större industri	392	210	87	164	10	862
Detaljhandel	6 725	1 673	1 676	11 946	216	22 237
Stormarknad	6 301	951	1 742	12 987	207	22 188
<b>Totalt</b>	<b>14 405</b>	<b>3 453</b>	<b>3 899</b>	<b>25 767</b>	<b>491</b>	<b>48 016</b>

#### Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 14 405 bilresor  
 Uppskattning av antal bilar: 10 605 bilar (ÅDT),  
 vilket motsvarar ungefär 11 783 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 <sup>2</sup> )	456 647	14 504	41 725	20 613	-	533 489

#### Antaganden:

- Bil: 31,7 m<sup>2</sup> / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m<sup>2</sup> / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m<sup>2</sup> / cykelresa
- Till fots: 0,8 m<sup>2</sup> / 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	Kungsbacka
Var i kommunen	Centralt i huvudorten

##### Markanvändning

Kontor	21 000 BTA 630 anställda (automatiskt värde)
Större industri	21 000 BTA 252 anställda (automatiskt värde)
Detaljhandel	25 200 BTA 428 anställda (automatiskt värde)
Stormarknad	37 800 BTA 567 anställda (automatiskt värde)

## Svar på frågor om Kollektivtrafik

<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	10-15-minuterstrafik
<b>Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)</b>	600-1000 m
<b>Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
<b>Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?</b>	Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafiknätet.
<b>Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?</b>	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	16-30-minuterstrafik
<b>Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)</b>	Mer än 1500 m
<b>Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)</b>	Mer än 1500 m
<b>Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
<b>Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?</b>	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
<b>Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?</b>	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
<b>Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?</b>	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.
<b>Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?</b>	Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

## Svar på frågor om Gång

<b>Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)</b>	1-2 km
<b>Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?</b>	Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten.
<b>Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?</b>	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
<b>Finns problem med</b>	Tryggheten är ofta hög. men det finns områden som har problem.

**otrygghet för fotgängare i tätorten?**

**Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?**

Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

**Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?**

Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

### 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 stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.

**Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?**

Cykelvägnätet underhålls först. Anslutningar till/från cykelvägnätet inkluderas.

**Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?**

Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

### Svar på frågor om Bil

**Generell parkeringstillgång i tätorten.**

Det är ont om lediga p-platser vid vissa tidpunkter.

**Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?**

Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.

### 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 systematiskt med åtgärden

**Samlad reseinformation för flera färsätt**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Utbildning om hållbart resande**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Distansarbete**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Resfria möten**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Målgruppsanpassade kampanjer t.ex.**

Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden

<b>testresenärer. hälsotrampare</b>	
<b>Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Bilpooler</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Sparsam körning/Eco- driving</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?</b>	Mellan 2 och 5 år

Version: 1.0

## Trafikalstringsverktyg - Klovsten Fokus Produktion

[Användarhandledning](#) (pdf)

### Allmänt om projektet

#### Projektnamn

Projektnamn Klovsten Fokus Produktion

Egna kommentarer

Senast ändrad 2020-10-07 12:12

#### Verktyget

Version 1.0

### Resultat

#### Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 22 007 resor / dygn

#### Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 32 %  
 med kollektivtrafik: 12 %  
 med cykel: 10 %  
 till fots: 45 %  
 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	7 105	2 533	2 103	9 988	278	22 007

#### Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kontor	1 975	1 237	789	1 340	117	5 458
Större industri	783	420	173	327	19	1 723
Detaljhandel	2 247	559	560	3 991	72	7 430
Stormarknad	2 100	317	581	4 329	69	7 396
<b>Totalt</b>	<b>7 105</b>	<b>2 533</b>	<b>2 103</b>	<b>9 988</b>	<b>278</b>	<b>22 007</b>

#### Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 7 105 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 5 231 bilar (ÅDT), vilket motsvarar ungefär 5 812 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 <sup>2</sup> )	225 234	10 640	22 505	7 991	-	266 369

### Antaganden:

- Bil: 31,7 m<sup>2</sup> / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m<sup>2</sup> / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m<sup>2</sup> / cykelresa
- Till fots: 0,8 m<sup>2</sup> / 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	Kungsbacka
Var i kommunen	Centralt i huvudorten

### Markanvändning

Kontor	42 000 BTA 1 260 anställda (automatiskt värde)
Större industri	42 000 BTA 504 anställda (automatiskt värde)
Detaljhandel	8 400 BTA 143 anställda (automatiskt värde)
Stormarknad	12 600 BTA 189 anställda (automatiskt värde)

## Svar på frågor om Kollektivtrafik

<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	10-15-minuterstrafik
<b>Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)</b>	600-1000 m
<b>Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
<b>Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?</b>	Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafiknätet.
<b>Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?</b>	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	16-30-minuterstrafik
<b>Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)</b>	Mer än 1500 m
<b>Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)</b>	Mer än 1500 m
<b>Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
<b>Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?</b>	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
<b>Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?</b>	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
<b>Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?</b>	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.
<b>Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?</b>	Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

## Svar på frågor om Gång

<b>Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)</b>	1-2 km
<b>Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?</b>	Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten.
<b>Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?</b>	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
<b>Finns problem med</b>	Tryggheten är ofta hög. men det finns områden som har problem.

**otrygghet för fotgängare i tätorten?**

**Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?**

Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

**Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?**

Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

### 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 stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.

**Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?**

Cykelvägnätet underhålls först. Anslutningar till/från cykelvägnätet inkluderas.

**Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?**

Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

### Svar på frågor om Bil

**Generell parkeringstillgång i tätorten.**

Det är ont om lediga p-platser vid vissa tidpunkter.

**Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?**

Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.

### 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 systematiskt med åtgärden

**Samlad reseinformation för flera färsätt**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Utbildning om hållbart resande**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Distansarbete**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Resfria möten**

Kommunen arbetar inte med åtgärden

**Målgruppsanpassade kampanjer t.ex.**

Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden



<b>testresenärer. hälsotrampare</b>	
<b>Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Bilpooler</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Sparsam körning/Eco-driving</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?</b>	Mellan 2 och 5 år

Version: 1.0