

Författare
Styrbjörn Bergdahl
Telefon
010 505 34 95
E-post
styrbjorn.bergdahl@afry.com
Datum
2020-04-08
Projektnummer
782027

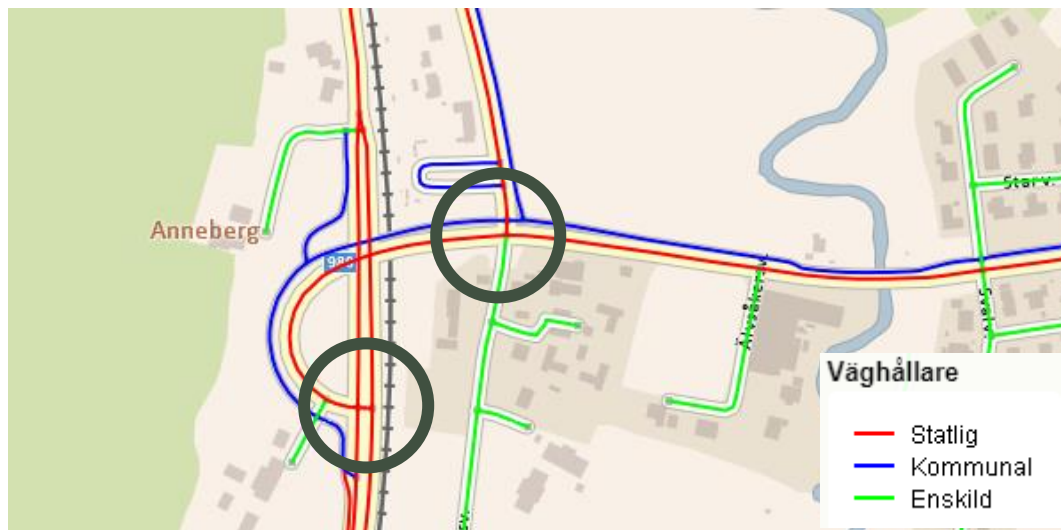
Recipient
Kungsbacka kommun
Sara Johansson

Anneberg centrum kapacitetsanalys

1 Inledning

Kungsbacka kommun planerar för exploatering i det som benämns Anneberg centrum. Planeringen består av två detaljplaner: En huvudsakligen norr om Älvsåkersvägen och en söder om Älvsåkersvägen. För närmare beskrivning av respektive planområde hänvisas till trafikutredningen för varje plan. I arbetet med dessa planer behöver dagens belastning i vägnätet samt planernas påverkan på densamma utredas. Två korsningspunkter bedöms huvudsakligen beröras av planarbetet. Det är korsningen mellan Göteborgsvägen och Älvsåkersvägen samt mellan Älvsåkersvägen och Norra/Södra Annebergsvägen. Båda korsningarna ligger på det statliga vägnätet. Korsningspunkterna samt väghållare för respektive väg redovisas i Figur 1.

Den här rapporten är en uppdatering av en tidigare genomförd analys. Den tidigare analysen utgick från Trafikverkets mätpunkter i planområdets närhet. Vissa av dessa mätpunkter var då så gamla som 2008. Den här analysen utgår från en trafikräkning i maxtimmen genomförd inom ramarna för uppdraget. Vidare har exploateringsvolymen förändrats. Vissa skillnader i resultaten är därför att vänta.



Figur 1. Korsningspunkterna som utreds inringade samt väghållare för berörda vägar. Källa: NVDB

Analysen genomförs med dagens trafikvolymerna samt med trafikvolymerna år 2040 med respektive utan aktuella detaljplaner.

2 Förutsättningar

Kapacitetsanalysen är utförd med verktyget Capcal 4.5.0.0 som bygger på Trafikverkets beräkningshandledning TRVMB *Kapacitet och framkomlighetseffekter TRV 2013:64346*. Verktyget beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. Belastningsgrad är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Belastningsgraden jämförs med korsningens önskade servicenivå där Trafikverket har specificerat gränsvärden. För en korsning med väjningsplikt är önskvärd servicenivå $\leq 0,6$ ¹. Högre belastningsgrader kan godtas efter Trafikverkets godkännande.

Till analysen används räkningar utförda 2020-03-04 16:02 till 17:02. Trafikvolymerna vid detta tillfälle redovisas som en del av resultaten för nuläget. Vid räkningen noterades inga omständigheter i omgivningen, så som onormala störningar på E6, som kan antas ha lett till ett felaktigt resultat på grund av avvikande trafikmönster.

Till år 2040 har befintlig trafik räknats upp med Trafikverkets prognostal för Stor-Göteborg. Prognostalet är för perioden 2014–2040. En justering av prognostalet enligt linjär trend ger en trafikutveckling för perioden 2020–2040 på 22 %.

Trafik har alstrats med Trafikverkets trafikstringsverktyg. Eftersom tillgången på parkering i området planeras vara god har ingen justering av beräkningen gjorts. Beräkningarna återfinns i sin helhet sist i detta dokument.

Alstrad trafik som används i analysen är:

Anneberg C norr om Älvsåkersvägen:	1233 ÅDT
Anneberg C söder om Älvsåkersvägen:	172 ÅDT
Skårby 2:3:	214 ÅDT

Det har antagits att vård- och omsorgsboende samt gruppboende alstrar samma mängd trafik som bostäder. Antagandet är att det i dessa boenden bor färre personer per lägenhet i snitt och att det väger upp den ökade trafiken från boendets personal och service.

Trafiken från Anneberg C norr om Älvsåkersvägen fördelas med en tredjedel vardera på områdets tre planerade anslutningar. Det innebär att 2/3 av trafiken ansluter till Norra Annebergsvägen och 1/3 till Älvsåkersvägen öster om Annebergsvägen.

Med stöd i befintliga trafikmönster och lokalisering av målpunkter görs antagandet att tillkommande trafik fördelas enligt följande:

Älvsåkersvägen österut:	15 %
Göteborgsvägen norrut:	30 %
Göteborgsvägen söderut:	55 %

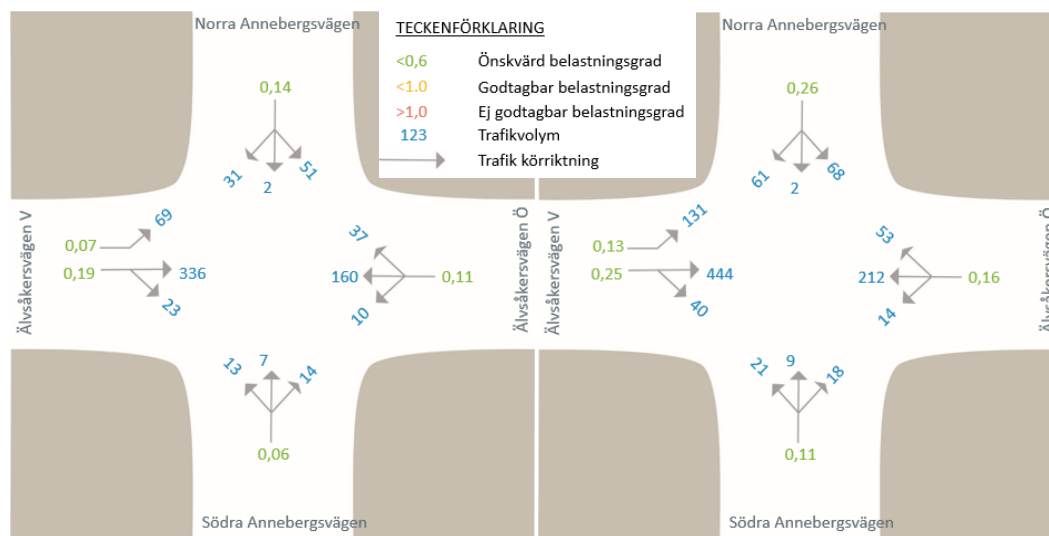
Mindre avvikelser från detta till exempel avseende viss lokal trafik mellan den nya centrumverksamheten och Skårby 2:3 bedöms inte påverka analysens slutsatser.

¹ Vägar och gators utformning 2020, Krav, TRV 2020:029, kapitel 5.3

3 Resultat

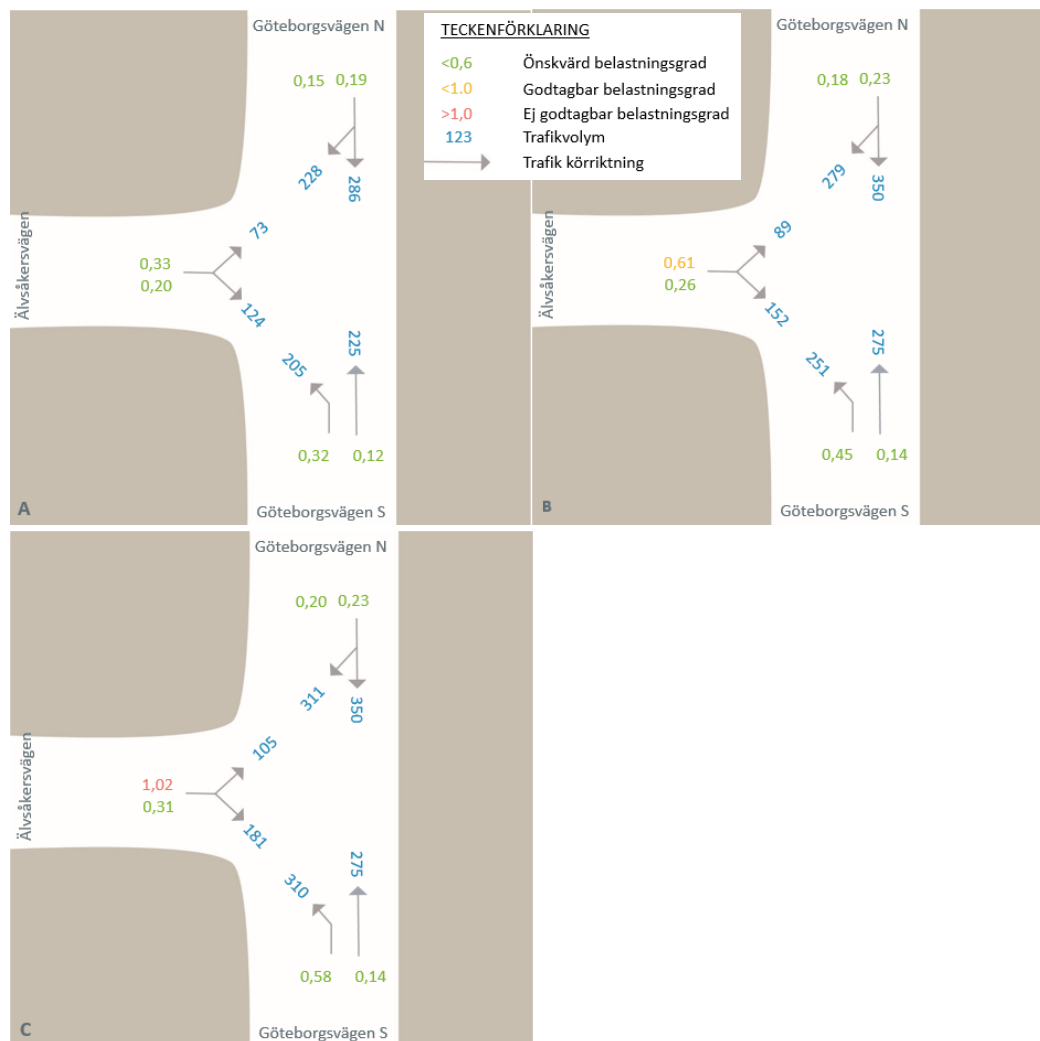
Nedan redovisas beräkningsresultaten från Capcal för respektive korsning för nuläget 2020 samt för prognos 2040 med exploatering i Anneberg C och Skårby 2:3.

På Älvsåkersvägen i korsningspunkten med Norra och Södra Annebergsvägen är belastningsgraden låg såväl i nuläget som i prognosen. Vid trafikräkningen observerades toppar i samband med att pendeltåg stannade vid stationen men även vid dessa tillfällen var framkomligheten god och eventuell köbildning som följd av att fotgängare korsade Älvsåkersvägen till busshållplatsen på södra sidan var begränsad och mycket kortvarig. Beräkningsresultatet, att det även fortsatt kommer att vara god framkomlighet i korsningspunkten, bedöms därför vara fullt rimligt.



Figur 2. Belastningsgrader och trafikvolymerna maxtimme på Älvsåkersvägen 2020 respektive 2040 med exploatering.

I korsningen med Göteborgsvägen finns det vissa utmaningar kopplat till vänstersväng från Älvsåkersvägen. Detta syns tydligt i beräkningen för 2040 där belastningsgraden trots endast en liten ökning i antalet fordon snabbt ökar från mycket låg i nuläget till >1 med exploatering, det vill säga en överbelastning. Redan i nuläget observerades viss väntetid för vänstersvängande fordon. Detta är relaterat till att det förbi korsningen upplevs som att passerande trafik håller hög hastighet samtidigt som det är två körriktningar att hitta en lucka i. Det är med hänsyn till utrymmet i korsningen möjligt att korsa Göteborgsvägen ett körfält i taget men det bedöms vara få som utnyttjar möjligheten eftersom det känns otryggt. En ökad genomfartstrafik bedöms förstärka denna känsla. Med en ökad trafikvolym på Göteborgsvägen och fler som vill svänga vänster ut på densamma är det därmed logiskt att belastningsgraden snabbt ökar i denna relation.



Figur 3. Belastningsgrader och trafikvolymerna maxtimme i korsningen med Göteborgsvägen 2020 (A), 2040 med endast uppräknad trafik (B) respektive 2040 med exploatering (C). Från norr och väster är körfälten breda nog att i mindre utsträckning kunna användas som två körfält och därför redovisas två belastningsgrader.

4 Slutsatser

Exploateringen i Anneberg Centrum beräknas inte skapa några framtida problem avseende framkomligheten längs Älvsåkersvägen. Belastningsgraden i korsningen mellan Älvsåkersvägen och Norra respektive Södra Annebergsvägen är låg även 2040 med genomförd exploatering.

I korsningen mellan Göteborgsvägen och Älvsåkersvägen uppstår 2040 en överbelastning, om än med mycket liten marginal. Antas att vänstersvängande fordon från Älvsåkersvägen kan korsa etappvis så är belastningsgraden < 1 . Med hänsyn till vägens utformning och de upplevda hastigheterna på Göteborgsvägen bedöms det inte vara så många som väljer att korsa etappvis och en överbelastning är därmed sannolik. Köbildningen uppstår på Älvsåkersvägen vilket utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är positivt eftersom det är en lägre hastighet på denna väg. Sikten runt kurvan skulle potentiellt kunna vara en risk ur detta perspektiv men det gäller oavsett om det är en liten acceptabel köbildning eller en längre kö.

Trots vissa skillnader i beräkningsresultat så är slutsatserna i linje med föregående utredning: Inga kapacitetsproblem i det lokala vägnätet men korsningspunkten på Göteborgsvägen kan komma att kräva vidare utredning beroende på acceptansen för köbildning på Älvsåkersvägen.

Trafikalstringsverktyg - Anneberg C Skårby 2:3

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Anneberg C Skårby 2:3
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2020-03-13 09:59

Verktyget

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

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 430 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 68 %
 med kollektivtrafik: 10 %
 med cykel: 4 %
 till fots: 14 %
 med annat: 4 %

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	291	42	19	62	16	430

Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Villa	291	42	19	62	16	430
Totalt	291	42	19	62	16	430

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 291 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 214 bilar (ÅDT),

vilket motsvarar ungefär 238 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 ²)	9 227	178	202	50	-	9 657

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	Kungsbacka
Var i kommunen	I mindre tätort i kommunen

Markanvändning

Villa	60 bostadsenheter 149 boende (automatiskt värde)
-------	---

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	250-600 m
Turtäthet under högtrafik i området	10-15-minuterstrafik

(sammanlagt för alla linjer)	
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 1 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.
Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?	Cykelvägnätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser högre än gällande p-norm (minimivärde).
Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?	Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik. cykel och gång.
Generell	Det är ont om lediga p-platser vid vissa tidpunkter.

parkeringstillgång i tätorten.

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. 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?	Mellan 2 och 5 år

Trafikalstringsverktyg - Anneberg C Södra

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektname

Projektname	Anneberg C Södra
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2020-03-13 09:58

Verktyget

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

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 509 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 46 %
 med kollektivtrafik: 21 %
 med cykel: 4 %
 till fots: 25 %
 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	234	108	23	129	16	509

Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	234	108	23	129	16	509
Totalt	234	108	23	129	16	509

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 234 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 172 bilar (ADT),

vilket motsvarar ungefär 192 AVDT

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)	7 428	452	244	103	-	8 227

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	Kungsbacka
Var i kommunen	I mindre tätort i kommunen

Markanvändning

Lägenhet	100 bostadsenheter 179 boende (automatiskt värde)
----------	--

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	250-600 m
Turtäthet under högtrafik i området	10-15-minuterstrafik

(sammanlagt för alla linjer)	
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 1 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.
Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?	Cykelvägnätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser högre än gällande p-norm (minimivärde).
Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?	Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik. cykel och gång.
Generell	Det är ont om lediga p-platser vid vissa tidpunkter.

parkeringsstillgång i tätorten.

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. 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?	Mellan 2 och 5 år

Trafikalstringsverktyg - Anneberg C norra

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektname

Projektname	Anneberg C norra
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2020-03-13 09:54

Verktyget

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

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 3 217 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 52 %
 med kollektivtrafik: 17 %
 med cykel: 5 %
 till fots: 24 %
 med annat: 2 %

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	1 675	550	151	767	75	3 217

Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	855	393	83	470	58	1 859
Radhus/parhus	72	11	5	15	4	107
Kontor	206	66	19	27	7	325
Närbutik	56		9	113		178
Förskola	487	81	35	141	6	749
Totalt	1 675	550	151	767	75	3 217

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 1 675 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 1 233 bilar (ADT),

vilket motsvarar ungefär 1 370 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 ²)	53 106	2 310	1 614	613	-	57 643

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.

Observera: Förhöjd risk för dubbelräkning

Området innehåller både bostäder och annan markanvändning vilket gör att risken för dubbelräkning av resor ökar. Se användarhandledningen för ytterligare information.

Indata

Lokalisering

Kommun	Kungsbacka
Var i kommunen	I mindre tätort i kommunen

Markanvändning

Lägenhet	365 bostadsenheter 653 boende (automatiskt värde)
Radhus/parhus	15 bostadsenheter

	37 boende
Kontor	2 500 BTA 75 anställda (automatiskt värde)
Närbutik	500 BTA 7 anställda (automatiskt värde)
Förskola	120 elever

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	250-600 m
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	10-15-minuterstrafik
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På större målpunkter och viktiga bytespunkter.
Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Trottoarer finns i princip längs alla gator/vägar.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 1 km
Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	Lite uppför/nerför men inga kraftiga lutningar.
Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg. cykelbana.	Cykelvägnätet täcker endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför cykelvägnätet.

cykelfält eller 30 km/h-gator)?

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

Cykelvägnätet underhålls samtidigt med biltrafiken.

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?

Kommunens parkeringspolicy tillämpas.

Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?

Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser högre än gällande p-norm (minimivärde).

Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?

Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik. cykel och gång.

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 färdstätt

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. 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?

Mellan 2 och 5 år