

Trafikalstringsverktyg - Tuvelyckan etapp 2, omr A

[Användarhandledning](#) (pdf)

Allmänt om projektet

Projektnamn

Projektnamn	Tuvelyckan etapp 2, omr A
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2023-03-27 08:05

Verktyget

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

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 1 658 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 65 %
 med kollektivtrafik: 7 %
 med cykel: 22 %
 till fots: 5 %
 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	1 079	110	372	82	15	1 658

Resor uppdelat efter markanvändning

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

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kontor	139	32	67	29	4	271
Småindustri/hantverkare	940	78	305	52	11	1 387
Totalt	1 079	110	372	82	15	1 658

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 1 079 bilresor

Uppskattnings av antal bilar: 795 bilar (ADT),

vilket motsvarar ungefär 883 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)	34 217	462	3 975	65	-	38 719

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	Båstad
Var i kommunen	I huvudortens ytterområden

Markanvändning

Lägenhet	BTA bostadsenheter (automatiskt värde) boende (automatiskt värde)
Radhus/parhus	BTA bostadsenheter (automatiskt värde) boende (automatiskt värde)

Villa	BTA bostadsenheter (automatiskt värde) boende (automatiskt värde)
Kontor	2 000 BTA 60 anställda (automatiskt värde)
Småindustri/hantverkare	6 900 BTA 173 anställda (automatiskt värde)
Större industri	BTA anställda (automatiskt värde)
Detaljhandel	BTA anställda (automatiskt värde)
Stormarknad	BTA anställda (automatiskt värde)
Närbutik	BTA anställda (automatiskt värde)
Restaurang	BTA anställda (automatiskt värde)
Samhällsservice	BTA anställda (automatiskt värde)
Sjukhus	BTA vårdplatser (automatiskt värde)
Förskola	BTA elever (automatiskt värde)
Låg/mellanstadie	BTA elever (automatiskt värde)
Högstadie/gymnasium	BTA elever (automatiskt värde)
Idrottsanläggning	BTA besök/dag (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)	Mindre än 250 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?	Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.
Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?	Majoriteten är moderna fordon.
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	16-30-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m

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.
Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?	Nästan uteslutande modern flotta.
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På den viktigaste knutpunkten (t ex busstationen i centrum).
Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.
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 tydliga mål och en handlingsplan.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	1-2 km
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten?	Tryggheten är på de flesta håll hög. Kommunen arbetar aktivt med att förbättra tryggheten.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	25-50 %
Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	Gångtrafiknätet underhålls först.
Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?	Ingen uppföljning har genomförs.
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	I princip inga 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.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnät och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	25-50 %
Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?	Cykelvägnätet underhålls först. Anslutningar till/från cykelvägnätet inkluderas.
Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?	Uppföljning görs när kommunen känner det behövs. vilket brukar vara relativt regelbundet.
Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?	Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Extra åtgärder planeras för att få underskrida minimivärdet i p-normen (ex. mark för bilpool)
Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.
Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?	Biltrafiken har samma prioritet som kollektivtrafik. cykel och gång.
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 kommunen?	Mycket restriktiv. När nya vägar byggs satsas det också på konkurrerande färdssätt.
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	Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
Kampanjer för mer miljövänligt resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Samlad reseinformation för flera färdssätt	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Utbildning om hållbart resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Distansarbete	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
Resfria möten	Åtgärden ingår som en självklar del i kommunens arbete
Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	Kommunen har gjort enstaka åtgärder
Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen har gjort enstaka åtgärder
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

Version: 1.0