

## PM

Handläggare  
Jon Weihard  
Emma Johansson  
Linus Bergman  
Tel  
+46105055949  
E-post  
jon.weihard@afry.com  
Datum  
2024-04-16  
Projekt ID  
D0167906

Mottagare  
Tjörns kommun  
Emmie Holmstedt

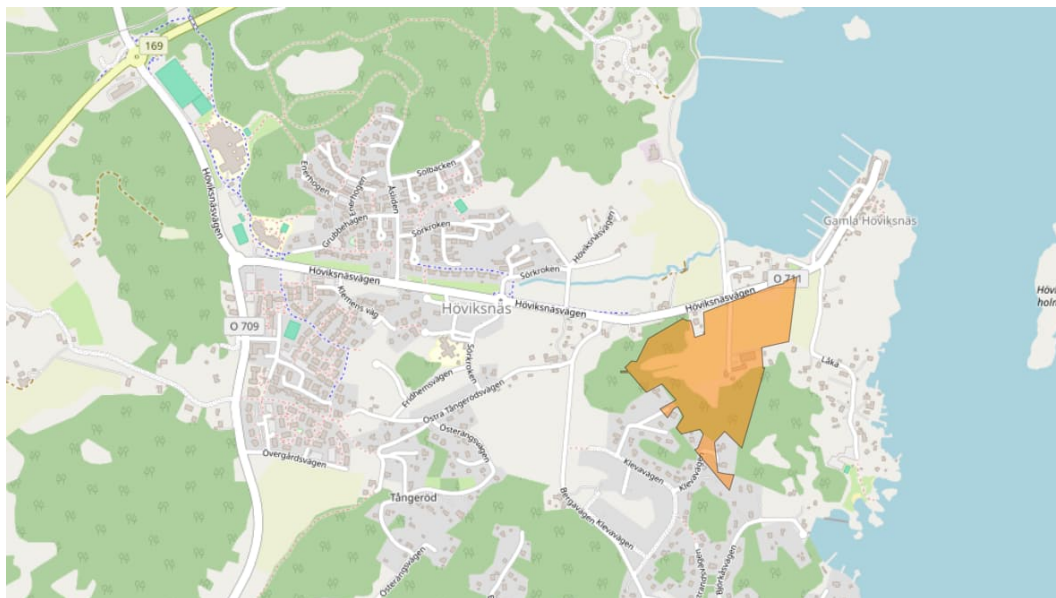
## Trafikutredning för detaljplan Kleva 1:4, Tjörns kommun

### 1 Bakgrund

Syftet med denna PM är att utreda de grundläggande trafikala konsekvenserna av en exploatering med bostäder inom fastigheten Kleva 1:4 i Höviksnäs, Tjörns kommun. Planområdet illustreras ungefärligt i Figur 1. Inom planområdet planeras för cirka 135 bostäder. Bebyggelsen som planeras är av blandad karaktär i form av småhus, radhus och flerfamiljshus. Ungefär två tredjedelar av de planerade bostäderna består av lägenheter i flerfamiljshus.

Nuvarande möjlighet att angöra planområdet till fots, med cykel, kollektivtrafik och bil beskrivs. Utöver det utreds möjligheterna till nya gång- och cykelförbindelser utifrån utrymmeskrav och trafikhänseende. Trafikalstringen från den planerade bebyggelsen beräknas och konsekvenser av det beskrivs översiktligt.

Inom uppdraget har även ett utformningsförslag för gator på allmän platsmark inom planområdet tagits fram. Utformningsförslagets innebörd beskrivs också i denna PM.



Figur 1. Planområdet illustreras ungefärligt med orange markering. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap contributors.

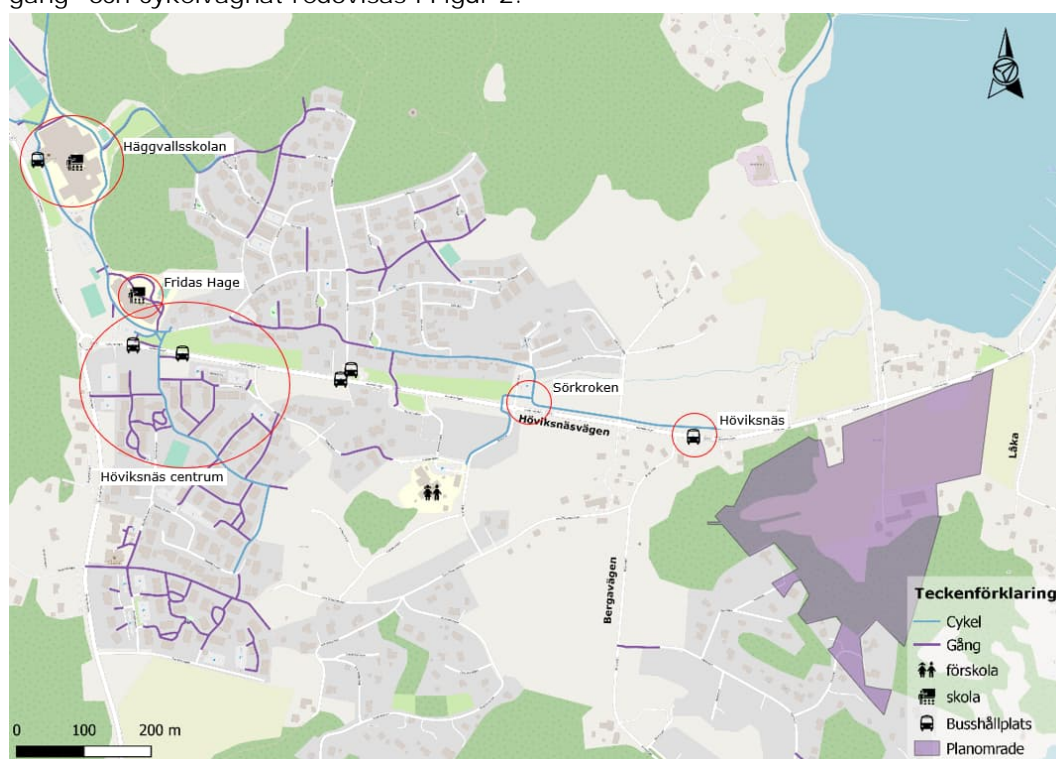
## PM

## 2 Angöring till planområdet

I det här avsnittet beskrivs färdvägar till planområdet för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister. Avsnittet är uppdelat i en del nulägesbeskrivning och en om möjliga gång- och cykelvägar i framtiden.

### 2.1 Nulägesbeskrivning

Här beskrivs nuvarande möjligheter att resa till och från planområdet till fots, med cykel, kollektivtrafik eller bil. En översiktlig kartbild över målpunkter och befintligt gång- och cykelvägnät redovisas i Figur 2.



Figur 2. Kartbild över befintliga gång- och cykelvägar samt målpunkter i anslutning till planområdet. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap contributors.

#### 2.1.1 Gång

I dag saknas gångväg separerad från motortrafik mellan planområdet och de centrala delarna av Höviksnäs, markerat med röd cirkel i Figur 2 ovan. Gående måste gå i blandtrafik på Höviksnäsvägen fram till busshållplats Höviksnäs, där en separerad gång- och cykelbana leder fram till korsningen Höviksnäsvägen–Sörkroken. Härifrån går det att nå skolorna i Höviksnäs via mindre lokala gångvägar. Att gå mellan planområdet och Haggvällsskolan tar cirka 20 minuter. Utöver att gå i blandtrafik på Höviksnäsvägen finns möjlighet att nå planområdet via informella gångvägar genom naturmark från väster och söder. Befintligt gångnät redovisas i Figur 2.

#### 2.1.2 Cykel

Från planområdet mot Höviksnäs centrum måste cyklister cykla i blandtrafik på Höviksnäsvägen i cirka 200 meter. Vägen är knappt 6 meter bred med en smal

## PM

vägren. I höjd med busshållplats Höviksnäs börjar en separerad gång- och cykelbana. Cykelbanan löper längs Höviksnäsvägens norra sida fram till Sörkroken. Härifrån får cyklister cykla vidare på mindre gång- och cykelbanor samt i blandtrafik för att ta sig till Höviksnäs skolor.

Att cykla från planområdet till Fridas hage och Häggvalls skolan tar cirka 6 respektive 7 minuter. Att cykla till närbutiken vid cirkulationsplatsen Höviksnäsvägen–Väg 169 tar ungefär 8 minuter.

Till Myggenäs, som ligger cirka tre kilometer norr om planområdet, går det att cykla längs Tjörns östra strand på en grusbelagd gång- och cykelbana som sedan ansluter till mindre vägar tillhörande enskilt vägnät. Anslutningen syns i höger överkant av Figur 2. Avslutningsvis finns gång- och cykelbana utmed väg 169.

Befintligt cykelvägnät redovisas i Figur 2.

### 2.1.3 Kollektivtrafik

Inom 400 meters gångväg från planområdet finns busshållplats Höviksnäs. Från busshållplatsen avgår ett fåtal avgångar per dag fördelat på två linjer, 354 och 960. Linje 354 trafikerar Häggvalle damm med tre avgångar dagligen måndag till fredag. Sträckan mellan Höviksnäs och Häggvalle damm är ca 1,5 km. Linje 960 trafikerar mellan Myggenäs skola och Höviksnäs, totalt 4 avgångar per dag måndag samt onsdag till fredag. I anslutning till hållplatsen finns även en vändslinga för bussarna. Hållplatsens lokalisering i förhållande till planområdet redovisas i Figur 2.

### 2.1.4 Bil

Planområdet angörs med bil via Höviksnäsvägen, som är en statlig väg (väg 711). Vägen är cirka 6 meter bred och fungerar som en uppsamlade lokalgata för bostadsområdena i Höviksnäs. De senaste trafikmätningarna (2011) visar på en årsdygnstrafik (ÅDT) på 450 fordon per dygn i höjd med planområdet. Sommaradygnstrafiken (SDT) motsvarar cirka 630 fordon per dygn. I höjd med Höviksnäs centrum är ÅDT cirka 2250 och SDT 2460 enligt mätningar från samma år. Under 2023 har Trafikverket genomfört ett antal nya mätningar i berörda snitt. Vid denna PM:s färdigställande är mätserien ännu inte klar för att beräkna ny ÅDT. För att bedöma trafikutvecklingen mellan 2011 och 2023 har Afry jämfört ett antal likvärdiga mättdagar de respektive åren. Samtliga kontrollerade dagar 2023 innebär en minskad trafikmängd jämfört med 2011.

Höviksnäsvägen fortsätter norrut efter en anslutning med Tångerödsvägen (väg 709) i västra Höviksnäs. Norr om Höviksnäs ansluter Höviksnäsvägen till väg 169 via en cirkulationsplats. Väg 169 är huvudlänken mellan samhällena Rönnäng och Myggenäs. Mätningar från 2021 visar på en ÅDT på cirka 11 260 fordon per dygn enligt mätningar från 2021.

Väg 169 ansluter i sin tur till väg 160 vid Myggenäs korsväg. Korsningspunkten är en viktig nod för trafiken som färdas mellan Tjörn och fastlandet. Beslut finns på att bygga om korsningspunkten till en cirkulationsplats för att kunna hantera förväntad trafikalstring från planerad bostadsexploatering inom Tjörns och Orusts kommuner. Byggnationen förväntas starta tidigast 2026 och vara klar 2028.

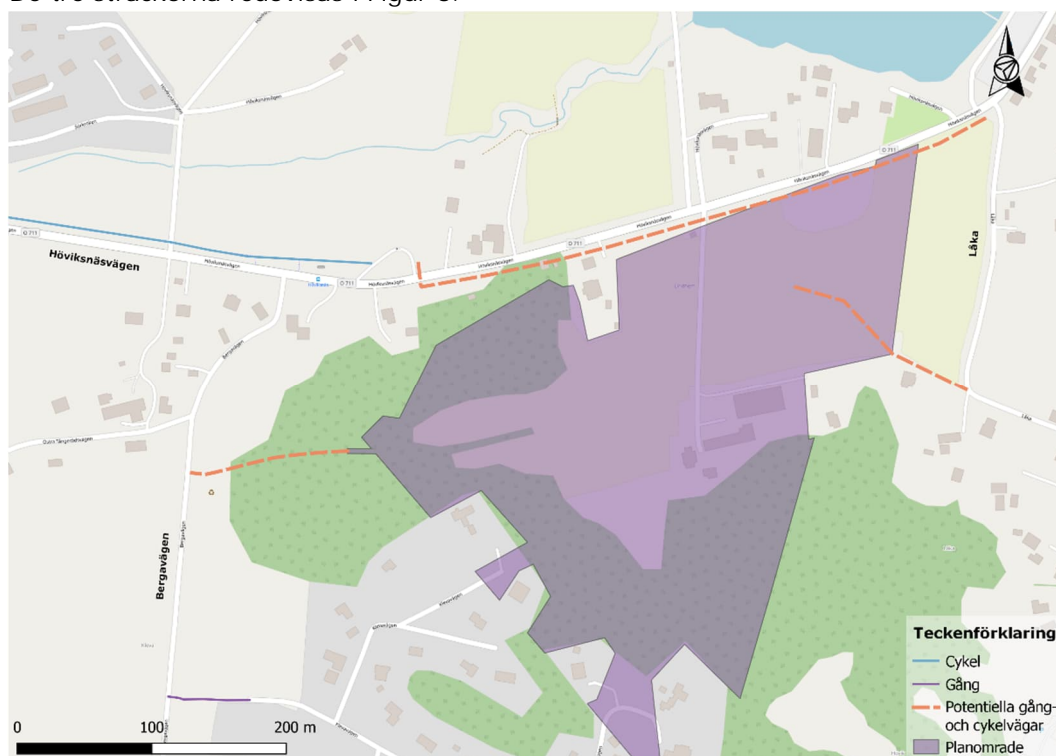
## PM

### 2.2 Möjliga framtida gång- och cykelvägar

I uppdraget utreds möjligheten att anlägga nya gång- och cykelvägar som ansluter till planområdet. Tre alternativ har undersökts:

- Gång- och cykelväg utmed Höviksnäsvägen, mellan busshållplats Höviksnäs och hamnen i Gamla Höviksnäs.
- Gång- och cykelväg västerut från planområdet. Sträckningen ansluter till Bergavägen.
- Gång- och cykelväg österut från planområdet. Sträckningen ansluter till vägen Låka och har framför allt Låka badplats som målpunkt.

De tre sträckorna redovisas i Figur 3.



Figur 3. Kartbild över potentiella gång- och cykelvägar som har studerats inom trafikutredningen. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap contributors.

#### 2.2.1 Gång- och cykelväg utmed Höviksnäsvägen

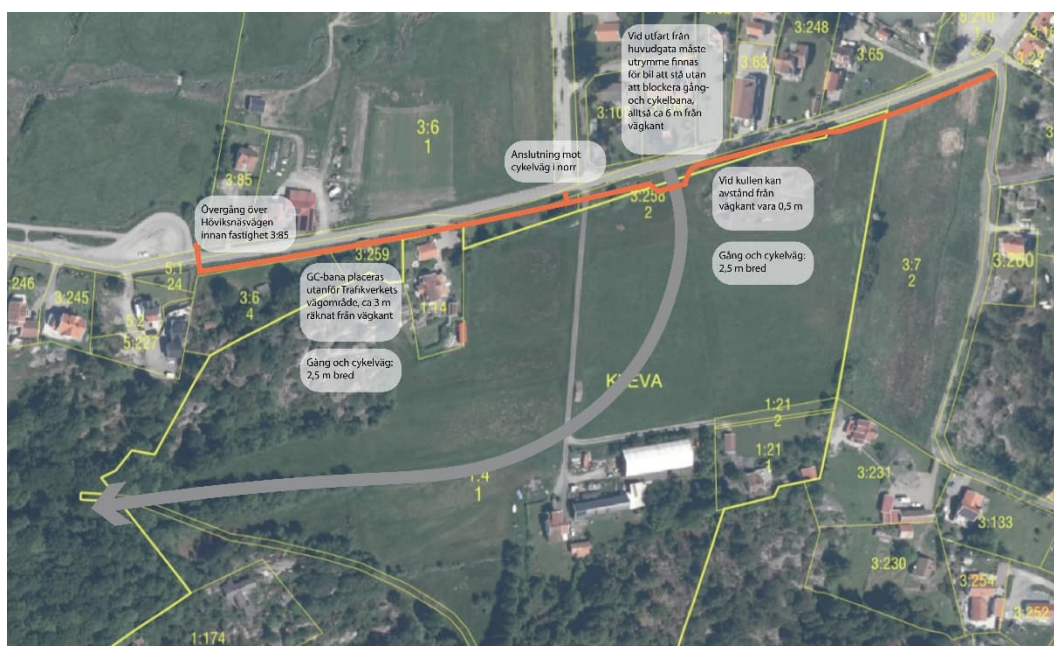
Möjlighet att förlänga nuvarande gång- och cykelväg längs med Höviksnäsvägen österut har undersökts inom trafikutredningen. Förlängningen har två huvudsyften. Åtgärden förbättrar möjligheten att gå och cykla mellan Höviksnäs centrum och planområde. Genom att låta gång- och cykelvägen fortsätta fram till vägen Låka knyts Höviksnäs och hamnen i Gamla Höviksnäs ihop. Det är särskilt viktigt på sommaren då antalet oskyddade trafikanter och bilister ökar på Höviksnäsvägen. Föreslagna placering visas översiktligt i Figur 4.

Gång- och cykelvägen föreslås placeras söder om Höviksnäsvägen. Placeringen är naturlig sett till befintlig körbana, bebyggelse och koppling till planområdet. Den största identifierade nackdelen med den föreslagna placeringen är att oskyddade

## PM

trafikanter som ska färdas norr ut mot Myggenäs måste korsa Höviksnäsvägen två extra gånger. Det trafikflödet bedöms dock som underordnat övriga.

Om möjligt bör passagera över Höviksnäsvägen hastighetssäkras. Med hänsyn till fordonsmängd och den begränsade ytan för den bredare sektionen bedöms det inte vara lämpligt att anlägga en mittrefug. Hastighetssäkring sker förslagsvis i första hand med fartgupp. Om det inte är möjligt föreslås avsmalning i form av vägport.



Figur 4. Kartbild över föreslagen gång- och cykelväg söder om Höviksnäsvägen. Källa. Tjörns kommun.

### 2.2.2 Gång- och cykelväg västerut

I framtiden kan det bli aktuellt att koppla ihop den nya huvudgatan genom planområdet med Bergavägen och Östra Tångerödsvägen. I framtida trafikutredning bör övervägas att använda samma sektion som föreslås på gatan genom aktuellt planområde. Om exploateringsplanerna västerut inte blir verklighet kan det ändå finnas en nytta i att anlägga en gång- och cykelväg som ansluter till de befintliga gatorna västerut. En gång- och cykelväg västerut skulle förbättra möjligheterna att gå och cykla till planområdet. Det skulle också öka tillgängligheten till hamnen i Gamla Höviksnäs samt Läka badplats för en större andel av de boende i området kring Höviksnäs.

Att anlägga en gång- och cykelväg mellan den nya gatan genom planområdet och Bergavägen bedöms att vara relativt okomplicerat. En faktor att förhålla sig är den eventuellt biotopskyddade stenmur som löper i östvästlig riktning. Om gång- och cykelvägen ska placeras norr eller söder om stenmuren måste avgöras i förhållande till eventuell framtida bebyggelse. Det kan också vara aktuellt att flytta muren med kompensationsåtgärder. Med hänsyn till de låga trafikmängderna längst in på lokalgatan bedöms gång- och cykelvägen kunna anslutas till vändplatsen så att cyklister cyklar över vändplatsen.

## PM

### 2.2.3 Gång- och cykelväg österut

Öster ut från planområdet föreslås en gång- och cykelväg fram till vägen Låka. Anslutningen finns med i trafikförslaget, se Bilaga 1. Vägen Låka är knappt 4 meter bred. Med hänsyn till vägens bredd och låga trafikmängd bedöms det vara acceptabelt att passagen över Låka har något sämre sikt, men det är viktigt att hastighetssäkra anslutningen genom farthinder på vägen Låka. Anslutningen bör också märkas ut tydligt för att trafikanter på Låka ska kunna ta hänsyn till passerande cyklister. Med hänsyn till att Låka är knappt 4 meter bred är det extra viktigt att gång- och cykelvägen märks ut tydligt så att inte bilister misstar den för en bilväg.

Kopplingen till Låka innebär att vägen till Låka badplats blir genare för såväl boende inom planområdet samt övriga Höviksnäs. Nyttan blir ännu större om den kombineras med en gång- och cykelkoppling väster ut från planområdet.

## PM

### 3 Trafikalstring och konsekvenser

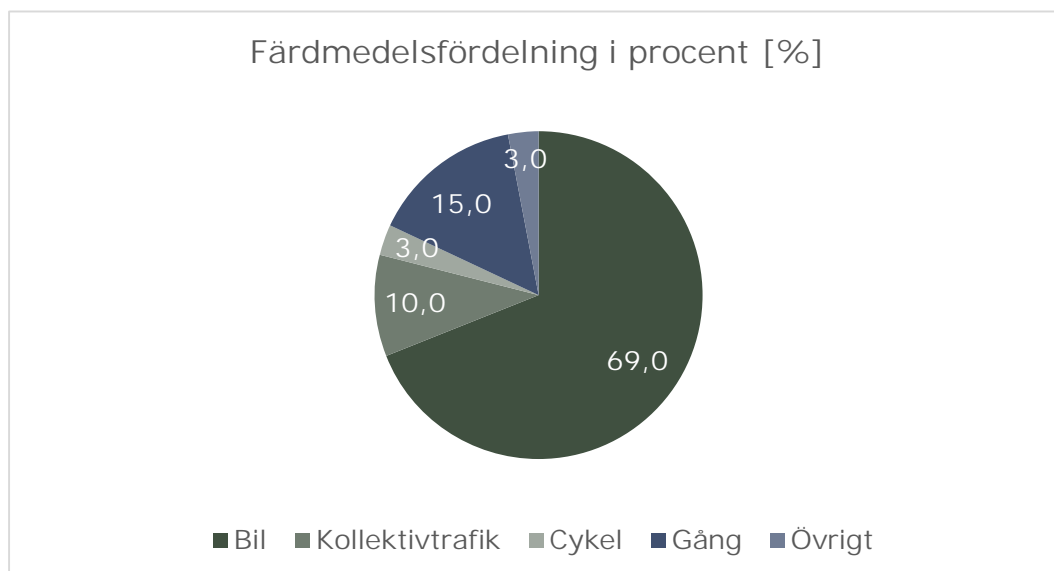
#### 3.1 Trafikalstring

För att beräkna hur mycket trafik som alstras till följd av den planerade exploateringen inom planområdet har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts. Fullständigt resultat och indata redovisas i Bilaga 3. Sedan beräkningarna genomfördes har antalet bostäder i planförslaget justerats från 150 till 135 stycken. Med hänsyn till trafikstringsverktygets osäkerheter och att en minskning av antalet bostäder förväntas leda till en minskad trafikstring har inte beräkningen uppdaterats.

Den förväntade färdmedelsfördelningen redovisas i Figur 5. Jämfört med färdmedelsfördelningen i den senaste resvaneundersökning för Tjörns kommun (Västsvenska paketet, 2017) som helhet är andelen bilresor något lägre och andelen gångresor något högre.

Enligt beräkningarna med Trafikalstringsverktyget kommer den planerade exploateringen innebära en ökning av ÅDT på Höviksnäsvägen med cirka 600 fordon per dygn. Det är mer än en fördubbling av trafikmängden på sträckan närmast planområdet och nästan en ökning med en tredjedel av trafiken på Höviksnäsvägen genom centrala Höviksnäs.

Utöver trafikstringen till Kleva 1:4 m.fl. bedöms ytterligare ett tiotal fordon/dygn alstras till följd av planerade exploatering vid hamnen i Gamla Höviksnäs, enligt tidigare trafikutredning (Norconsult, 2015).



Figur 5. Färdmedelsfördelning för den alstrade trafiken till och från planområdet enligt beräkning med Trafikverkets trafikstringsverktyg.

#### 3.2 Konsekvenser till följd av trafikstringen

Inom utredningen har riskerna kopplat till trafikstringen analyserats översiktligt. Fokus har varit på trafiksituationen längs Höviksnäsvägen. Höviksnäsvägen bedöms kunna hantera den ökade trafikmängden. Standarden på sträckan mellan planområdet

## PM

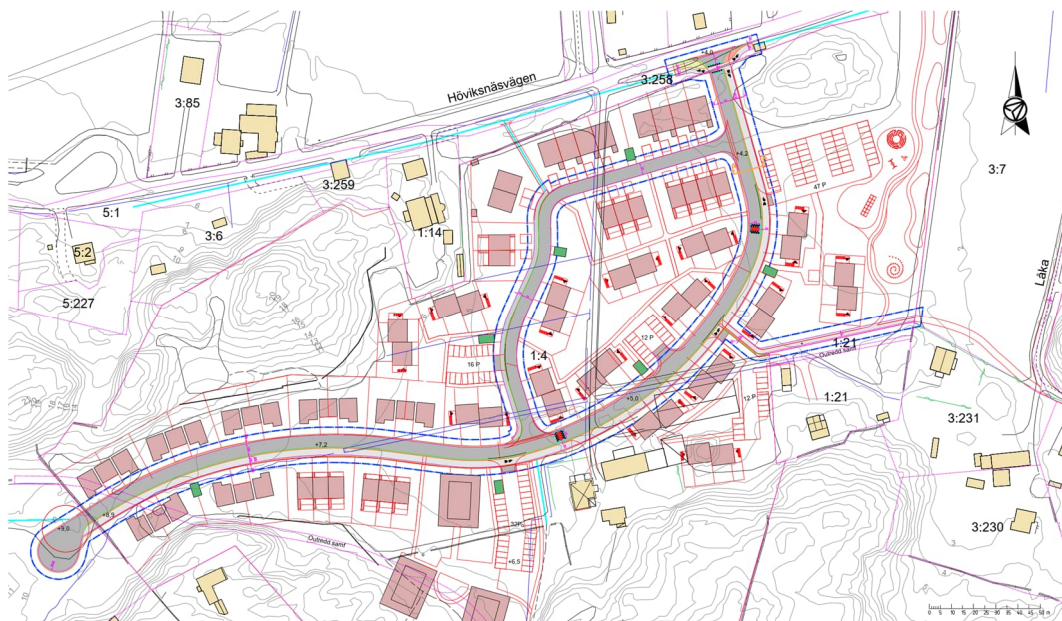
och busshållplats Höviksnäs är lägre än genom Höviksnäs centrum men bedöms ändå vara tillräcklig för att hantera framtida trafikmängder. För att främja möjligheten att gå och cykla mellan Höviksnäs centrum och planområdet rekommenderas dock att en gång- och cykelväg separerad från motortrafik anläggs fram till planområdet.

Absoluta merparten av trafiken som alstras på grund den planerade bebyggelsen inom Kleva 1:4 bedöms belasta väg 169 och vidare vägar in mot Stenungsund. Det innebär bland annat ytterligare belastning i cirkulationsplatsen Höviksnäsvägen–väg 169. I samband med planprogram för Höviksnäs entré utreddes kapaciteten i aktuell korsning. Beräkningarna (Norconsult, 2017) visar att belastningsgraden år 2040 uppfyller Trafikverkets krav men att marginalerna är små. För att med säkerhet kunna bedöma påverkan på korsningspunkten utifrån föreslagen bebyggelse behövs djupare analys. I den bör en samlad bedömning av samtliga kända exploateringar och förändringar av vägnätet vägas in.

## PM

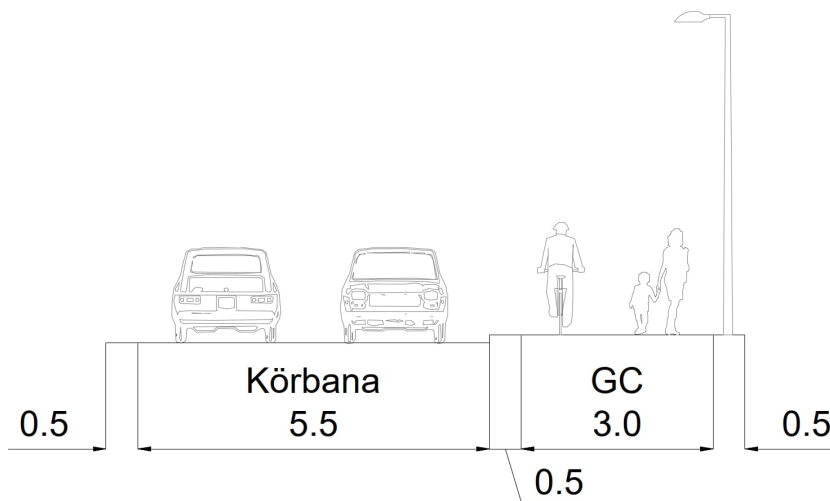
### 4 Utformningsförslag

Ett trafikförslag över gator samt gång- och cykelvägar på allmän platsmark har tagits fram, se Figur 6. Trafikförslaget är framtaget i samråd med Tjörns kommun för att motsvara de krav som ställs på området i och med den nya bebyggelsen. Aktuellt trafikförslag föreslagen situationsplan daterat 2024-02-09.



Figur 6. Trafikförslaget för den nya lokalgatan. Detaljerad bild finns i bilaga 1. Bild: AFRY.

Sektionen som föreslås för huvudgatan genom bostadsområdet har 5,5 meter bred körbana och en 3 meter bred gemensam gång- och cykelbana längs gatans södra sida, se Figur 7. Det tillkommer även en 0,5 meter bred skiljeremsa mellan körbana och gång- och cykelbana, samt stödremsa/utrustningsremsa för exempelvis belysning. Totalt är sektionen 10 meter bred.



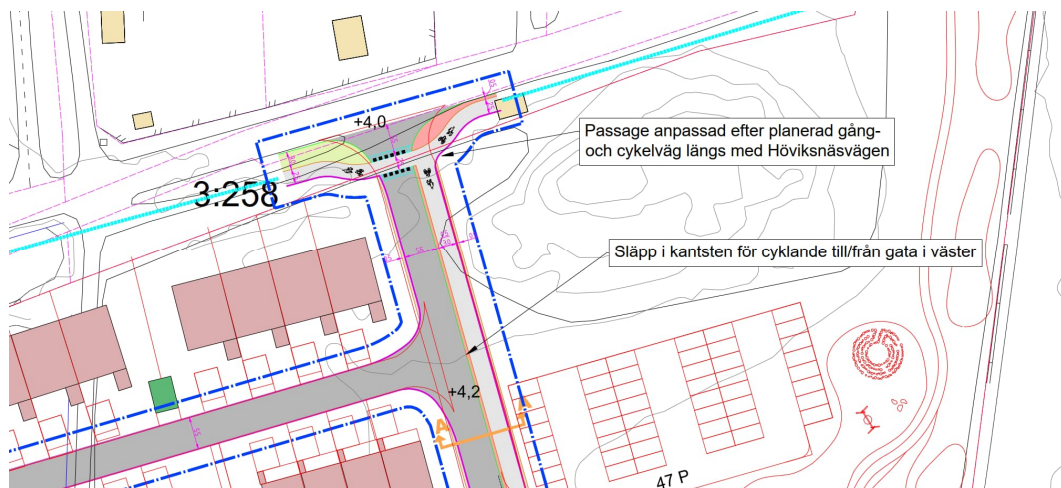
Figur 7. Sektion för den planerade lokalgatan genom bostadsområdet. Bild: AFRY.

## PM

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås att vägbulor anläggs i anslutning till där det uppstår korsningsanspråk. Detta bedöms vara i anslutning till den större parkeringsplatsen i planområdets norra del, samt där gångbanan på den mindre lokalgatan ansluter till den större lokalgatan.

Korsningarna längs gatans södra sida föreslås utformas som genomgående gång- och cykelbana i syfte att prioritera framkomligheten för fotgängare och cyklister. I slutet av gatan föreslås en vändplats där miljöbil (LOS) kan vända genom rundkörning och normal lastbil (LBn) kan vända genom backning. Gång- och cykelbanan föreslås även vara genomgående vid in- och utfarter till radhus.

Anslutningen till Höviksnäsvägen har anpassats efter givna förutsättningar enligt avsnitt 2.2.1 för den planerade gång- och cykelvägen utmed Höviksnäsvägen. Gång- och cykelpassagen över gatan förskjuts 5,5 meter, se Figur 8, från Höviksnäsvägen för att säkerställa att bilar inte stannar på passagen när de ska väja för trafiken på Höviksnäsvägen.



Figur 8. Detaljbild från trafikförslaget över den anpassade gång- och cykelpassagen utmed Höviksnäsvägen. Bild: AFRY.

PM

## 5 Referenser

Norconsult. 2015. *Trafikutredning Hövik 3.23 m.fl, Tjörns kommun.*

Norconsult. 2017. Höviksnäs entré. *Trafikutredning i samband med program.*

Trafikverket. 2016. Höviksnäs entré. *Åtgärdsvalsstudie – Väg 160/169, Myggenäs korsväg (TRV 2014/81179).*

Västsvenska paketet. 2017. *Resvaneundersökning 2017.*

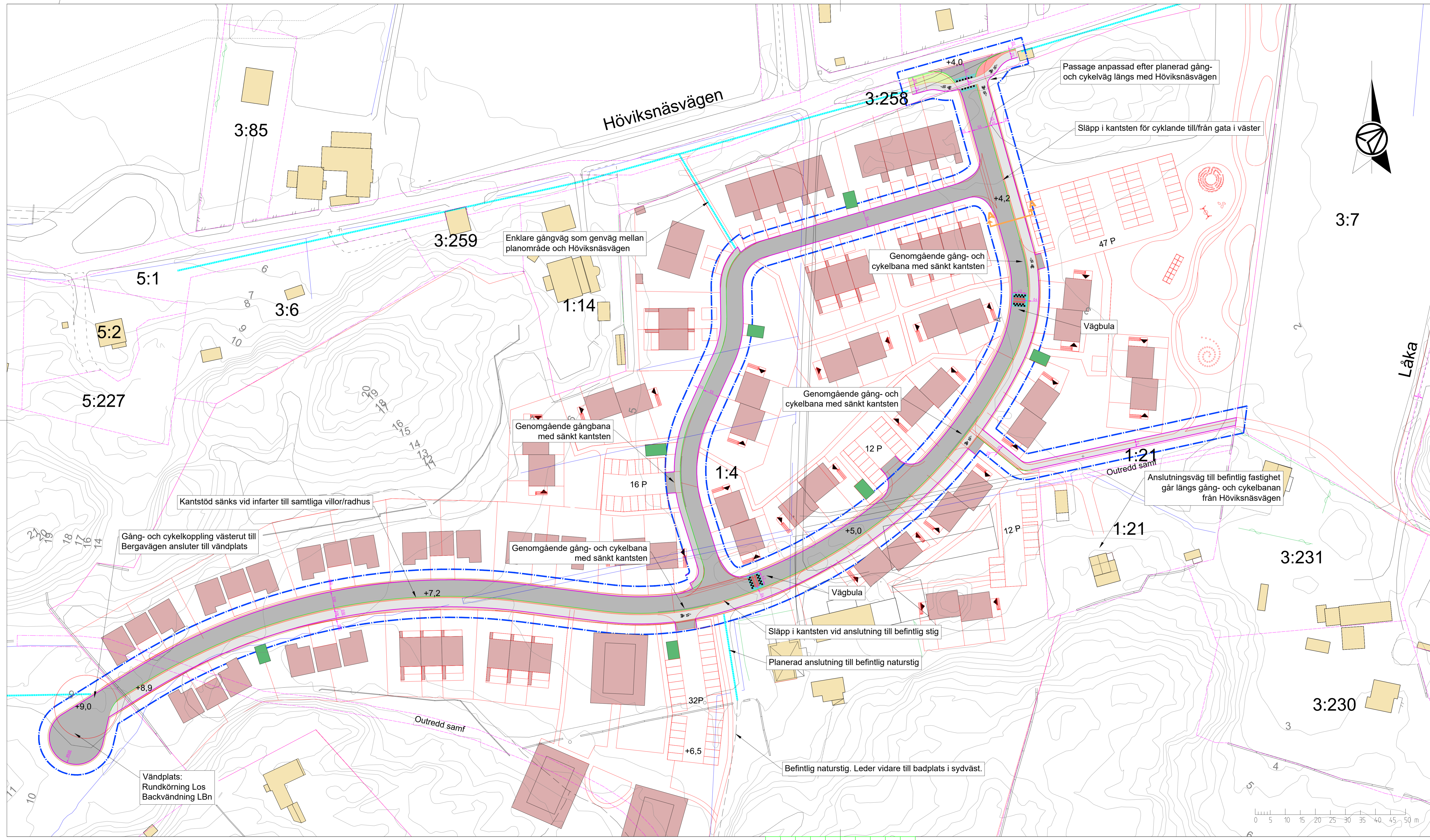
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/2d77832c-4521-432a-819f-6740ebcd320b/Resvaneunders%C3%B6kning-2017-final.pdf?MOD=AJPERES> (Hämtad 2023-05-12)

PM

## Bilagor

Bilaga 1. Kleva 1:4 Trafikförslag

Bilaga 2 Kleva 1:4 Sammanställning av projekt - Trafikalstringsverktyg



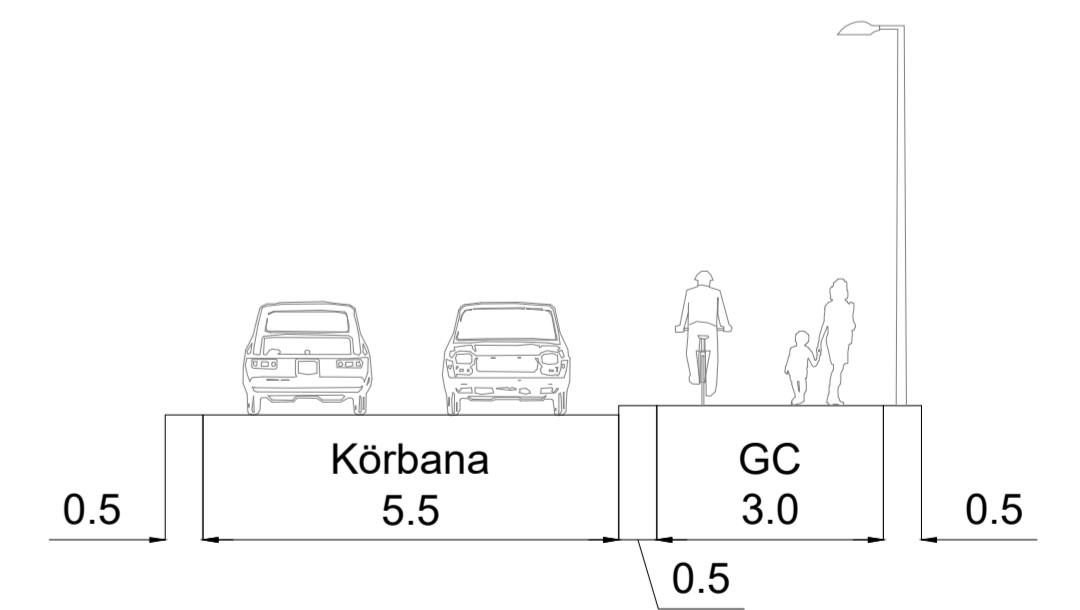
### Beteckningar

- Körbana
- Gång- och cykelbana
- Skiljeremsa/refug
- Grönyta
- Stödremsa/utrustningsremsa
- Befintlig byggnad
- Nya bostäder
- Miljöhus

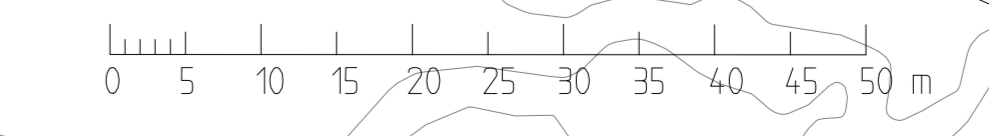
- Framtida gång- och cykelvägar
- Gräns för trafikförslag

Vägmarkeringar är för illustration på trafikförslaget. Vägutrustningsplan tas fram i detaljprojektering.

Sektion A-A, skala 1:100



		Tjörns kommun	
D0056758		Tjörn Kleva 1:4	
UPPRÄD AV D0056758	STAD AV EJ	HANDLEDARE Emma Johansson	TRAFIKFÖRSLAG
FÖRBERED AV Jon Weihard	UTARBETAD AV MKW	REVISOR/REVISOR ATL	SKALA 1:500
2024-04-15	2024-03-27	REVISOR/REVISOR ATL	BLADNR -001



## Trafikalstringsverktyg - Tjörn Kleva 1:4

[Användarhandledning](#) (pdf)

## Allmänt om projektet

---

### Projektnamn

Projektnamn	Tjörn Kleva 1:4
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2023-02-15 15:11

### Verktyget

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

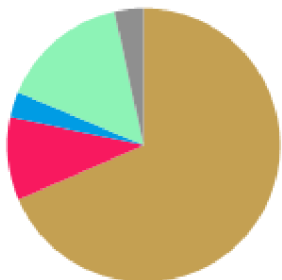
## Resultat

---

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

Bästa skattning: 1 189 resor / dygn

### Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 69 %  
med kollektivtrafik: 10 %  
med cykel: 3 %  
till fots: 15 %  
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
<b>Antal resor / dygn</b>	815	117	36	181	41	1 189

**Resor uppdelat efter markanvändning****Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning**

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
<b>Lägenhet</b>	123	42	8	58	7	239
<b>Radhus/parhus</b>	555	60	22	98	27	762
<b>Villa</b>	137	15	5	24	7	188
<b>Totalt</b>	815	117	36	181	41	1 189

**Uppskattat antal bilar**

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 815 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 600 bilar (ÅDT),

vilket motsvarar ungefär 666 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> )	25 827	491	381	145	-	26 844

### 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	Tjörn
Var i kommunen	I mindre tätort i kommunen

### Markanvändning

Lägenhet	3 222 BTA 47 bostadsenheter (automatiskt värde) 84 boende (automatiskt värde)
----------	---

<b>Radhus/parhus</b>	10 650 BTA 107 bostadsenheter (automatiskt värde) 264 boende (automatiskt värde)
<b>Villa</b>	3 222 BTA 26 bostadsenheter (automatiskt värde) 65 boende (automatiskt värde)

### Svar på frågor om Kollektivtrafik

<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	16-30-minuterstrafik
<b>Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)</b>	250-600 m
<b>Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?</b>	Alla prioriterade linjer har taktfasta tidtabeller.
<b>Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafknät?</b>	Endast delar av tätorten. Vissa viktiga målpunkter ligger utanför kollektivtrafknätet.
<b>Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)</b>	30-60-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>	En del linjer har taktfasta tidtabeller. i alla fall under högtrafik.

<b>Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?</b>	På den viktigaste knutpunkten (t ex busstationen i centrum).
<b>Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?</b>	Kommunen har mål. men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

### 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>	Gångvägnätet är inte sammanhängande. Ofta saknas infrastruktur för gående.
<b>Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?</b>	Vissa delar har god standard. men i större delen finns det brister.
<b>Finns problem med otrygghet för fotgängare i tätorten?</b>	Tryggheten är på de flesta håll hög. Kommunen arbetar aktivt med att förbättra tryggheten.
<b>Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?</b>	Det var länge sedan en uppföljning gjordes. och ingen är heller planerad inom den närmsta tiden.
<b>Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?</b>	Kommunen har mål. men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

### Svar på frågor om Cykel

<b>Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)</b>	1-3 km
<b>Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum</b>	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.

**Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?** Det var länge sedan en uppföljning gjordes, och ingen är heller planerad inom den närmsta tiden.

**Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?** Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

### Svar på frågor om Bil

**Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?** Parkeringstillgången ska underlätta ägandet av flera bilar per hushåll.

**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.

**Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken?** Kommunen har mål, men de omsätts inte i praktiken. Handlingsplan saknas.

### Svar på frågor om Mobility Management

**Arbetar kommunen med mobility management** Nej

<b>dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?</b>	
<b>Grön resplan/mobilitetsplan</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Kampanjer för mer miljövänligt resande</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Samlad reseinformation för flera färd sätt</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Utbildning om hållbart resande</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Distansarbete</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Resfria möten</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<b>Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare</b>	Kommunen arbetar inte med åtgärden
<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>	Kortare än 2 år

Version: 1.0