



FÖP Falkenberg

Underlagsrapport Trafik

2021-02-22





Kund

Falkenberg kommun

WSP Advisory

WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

Författare

Johanna Caspersson
Frida Aspnäs
Anna Persson
Julie Schack



Innehåll

Underlagsrapport Trafik FÖP Falkenberg

1. Inledning.....	4
2. Nulägesbeskrivning och förutsättningar.....	8
3. Utvärderingsmetod.....	19
4. Utvärdering.....	26
5. Åtgärdsförslag.....	36
6. Potential.....	54
7. Fortsatta utredningar.....	63



01

Inledning

Bakgrund

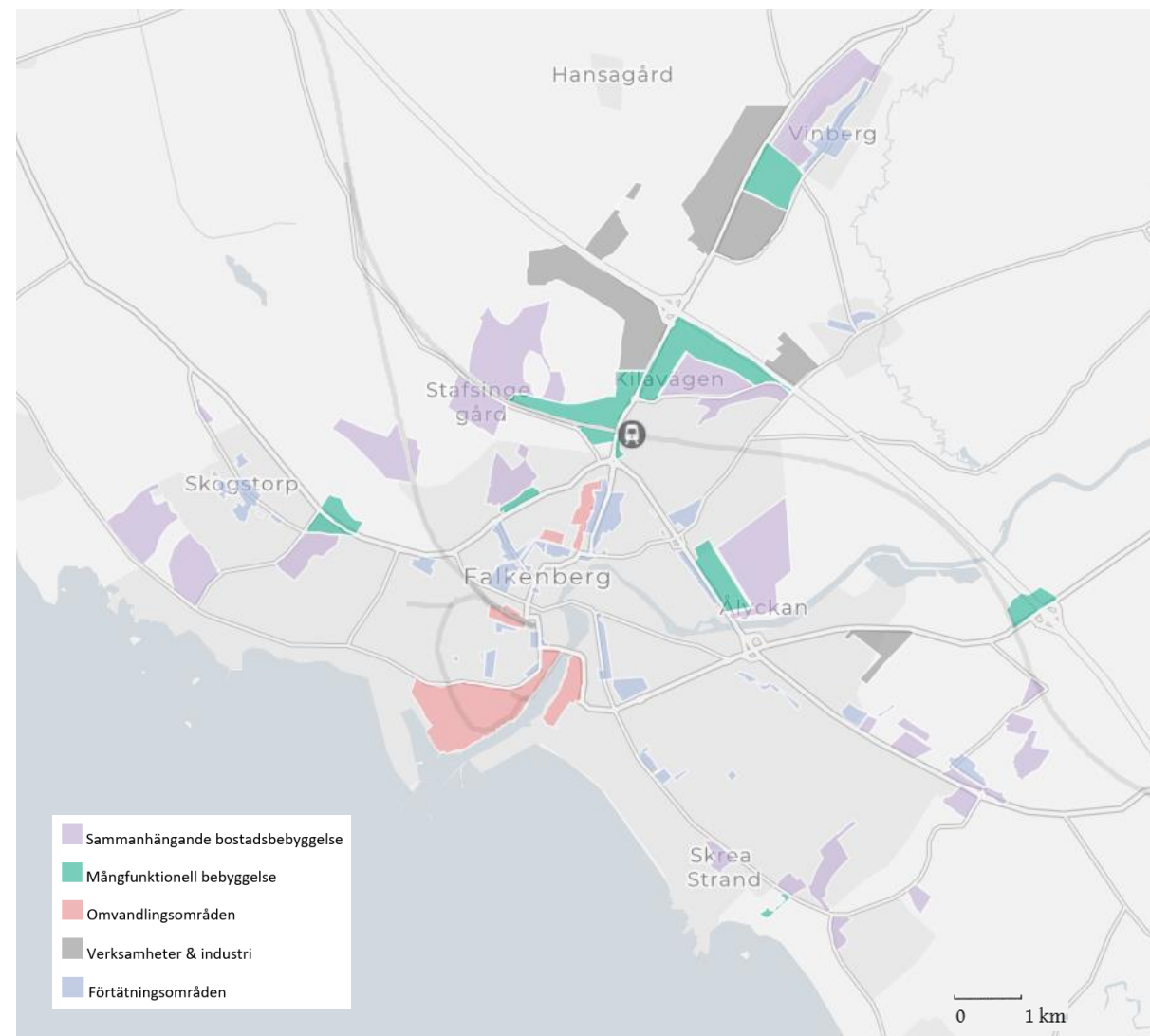
Falkenbergs kommun arbetar med ett framtagande av en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Falkenbergs stad. Inom området för Falkenbergs stad ingår Skogstorp, Falkenberg, Vinberg, Skrea, Ringsegård samt visst omland. Arbetet med FÖPen sker enligt Boverkets ÖP-modell.

Som en del av arbetet med framtagandet av en mark- och vattenanvändningskarta för Falkenberg ingår det att studera framtida kollektivtrafik- och cykelstråk samt vägstruktur. Denna utredning syftar till att utreda dagens och framtida brister i trafiksystemet samt att studera framtida lösningar för trafiksystemet.

Metod

Följande metod har använts för att analysera den framtida trafiksituationen kopplat till den markanvändning som planeras i den fördjupade översiktsplanen:

- Genomgång av planer och strategier för Falkenberg
- Genomgång av tidigare belysta problem och åtgärder i genomförda trafikutredningar
- Analys av data (från trafikmodell, trafikräkningar, linjedragning, hållplatslägen, dagens GC-nät, restidsdata från Google, dagens och framtida markanvändning, viktiga målpunkter etc.)
- Bristbeskrivning för den planerade markanvändningsstrukturen
- Åtgärdsförslag
- Utvärdering



Avgränsning

Analysen syftar till att analysera framtida stråk för cykel, kollektivtrafik och bil. Utredningen är gjord på en övergripande nivå och de lösningar som presenteras kräver ytterligare analyser i framtiden.

Arbetet med den här trafikutredningen har gjorts under ett fåtal veckor vilket innebär att det inte funnits tid att förankra de lösningar som tagits fram. Ytterligare diskussioner med parter såsom Hallandstrafiken kommer behöva göras i det fortsatta arbetet.

Utredningen har fokuserat på cykel, kollektivtrafik och bil. I utredningen har det inte ingått att studera fotgängare eller gods. Även dessa transportslag är viktiga att ha med i planeringen och kommer behöva studeras i ett senare skede.

Ytterligare aspekter som inte tagits med i den här utredningen är följande:

- Parkering – ingen analys har gjorts kring var parkeringar är placerade eller hur parkeringen i de nya områdena kommer att utformas. Antal parkeringsplatser och pris för parkering är ett styrmedel som kan användas för att prioritera de hållbara transporterna.
- Gång- och cykelpassager – fokus i utredningen har varit att studera stråk för cykel. Ingen analys har gjorts kring var gång- och cykelpassager ska placeras eller vilken typ av passager som krävs på olika platser.
- Framtida transporter – utredningen har utgått ifrån att fordonsflottan kommer att se ut på liknande sätt som idag. En framtid med självkörande och uppkopplade fordon kan komma att påverka hur det framtida transportsystemet ska utformas.
- Underlag – underlaget som analysen utgår ifrån har levererats från Falkenbergs kommun. I analysen har det inte funnits möjlighet att granska och säkerhetsställa att det underlag som har levererats är korrekt. Det kan därför finnas vissa objekt som saknas i det underlag som levererats.



Planer och strategier för Falkenberg



Översiktsplan 2.0

Översiktsplanen är ett viktigt strategiskt verktyg för hela kommunens utveckling. Översiktsplanen (ÖP) fungerar både som vision och handlingsplan, och har en planeringshorisont på 10-15 år.

I Falkenbergs översiktsplan finns en strategi kopplad till hållbara person- och godstransporter. De mål som är satta i översiktsplanen har legat som grund för de mål som den här utredningen har satt för den fördjupade översiktsplanen.



Trafikplan 2015

En punkt i Falkenbergs översiktsplan var att ta fram en trafikplan för Falkenbergs stad. En trafikplan togs därför fram 2015.

Styrande mål för trafikplanen är främst nationella transportpolitiska mål och miljömål, länets och kommunens miljömål samt strategier i översiktsplanen. Trafikplanen omfattar centralortsområdet eller staden mellan havet och väg E6, från Ringsegård och Skrea i sydöst till Skogstorp och Stafsinge i nordväst



Cykelstrategi

Cykelstrategin ska vara ett verktyg för att arbeta mer systematiskt med cykelfrågor i Falkenbergs kommun.

Falkenbergs vision innebär att Falkenberg ska vara en cykelfrämjande och cykelvänlig kommun där cykel ska vara det självklara transportvalet till jobbet, skolan, fritidsaktiviteter samt rekreation. Att ta sig fram med cykel ska vara det smidigaste samt tillgängligaste trafikslaget oberoende tid på dygnet eller årstid.

02

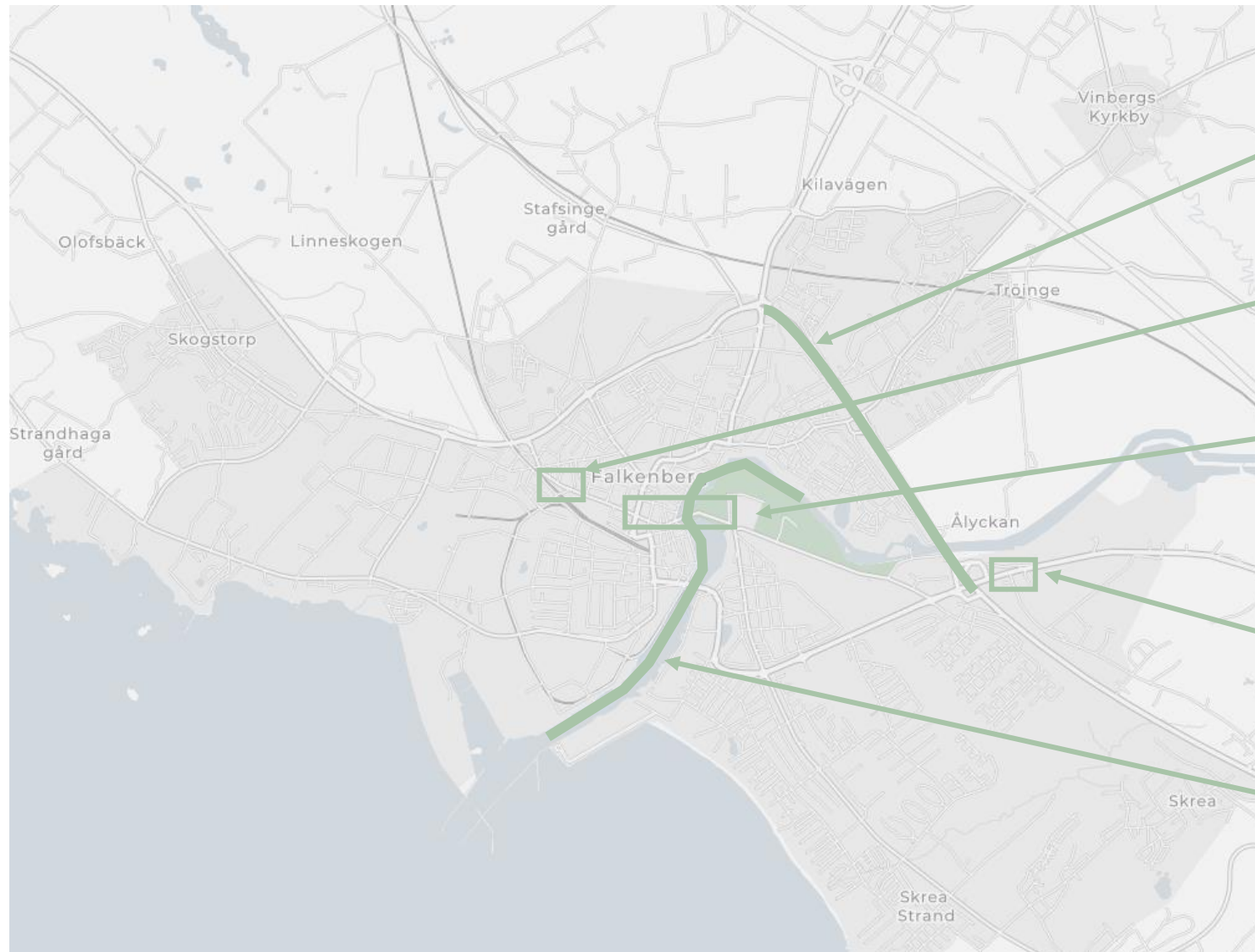
Nuläges-
beskrivning och
förutsättningar

Identifierade brister i dagens trafiksystem - Cykel

Generellt

Cykelvägarna i Falkenberg fungerar i dagsläget inte som ett sammanhållet cykelnät. Det saknas ett övergripande system som länkar ihop stadens delar med varandra på ett säkert, tillgängligt och gent sätt. Många av de existerande cykelvägarna är inte kontinuerliga, och kan sluta tvärt. Generellt saknas även kopplingar mellan olika stadsdelar. För att skapa trygga och tillgängliga skolvägar behöver kopplingar mellan skolor och närliggande bostadsområden prioriteras. Det finns även brister gällande säkerheten i form av korsande utfarter från bilvägar, farliga passager vid barriärer, brist på cykelöverfarter och separering från bilvägar.

I denna karta visas några exempel på brister i dagens cykelinfrastruktur. För att identifiera alla brister behöver dock en mer djupgående analys göras. Falkenbergs kommun har inventerat korsningspunkter som kan ligga till grund för detta.



Väg 767

Stor barriäreffekt för gång och cykeltrafik från bostadsområden in till centrala Falkenberg. Begränsat antal planskilda kopplingar ger längre gång och cykelväg.

Banvallen

Olycksdata tyder på att cyklar fastnar i spåren

Framkomlighet till gymnasium

Relationen Tullbron- gymnasium kan behövas över. Idag saknas en gen koppling Olycksdata tyder på flertalet cykelolyckor.

Årstavägen/ Skrevägen

Hastigheten på väg 150 i trafikplatsen är hög, och det finns ingen anvisad plats för cyklister genom trafikplatsen. De som på ett säkert sätt ska ta sig mellan bostadsområdena väster om väg 767 och arbetsplatserna öster om vägen får ta en rejäl omväg för att kunna utnyttja gång- och cykeltunneln just söder om Ätran.

Ätran

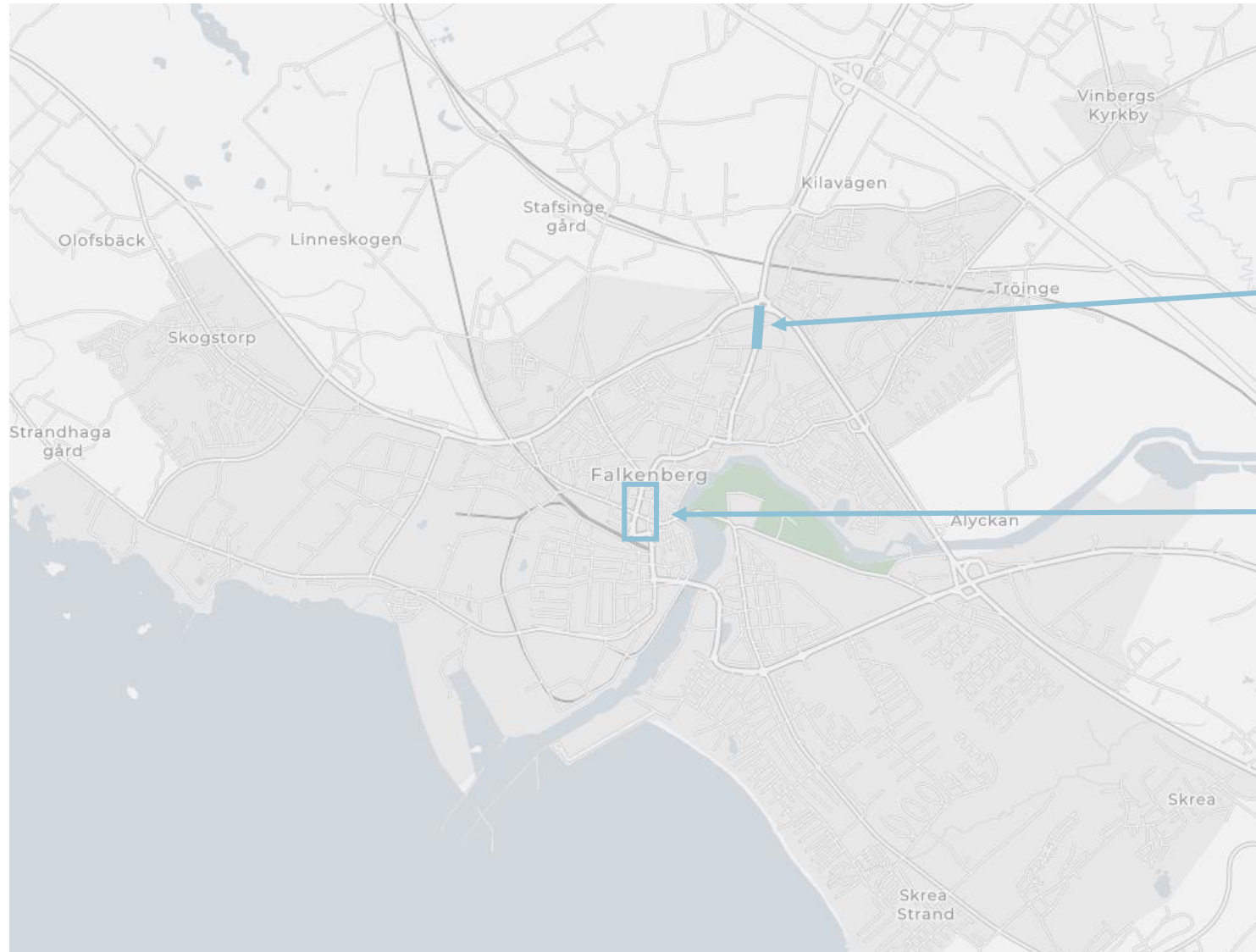
Begränsat antal kopplingar över Ätran

Identifierade brister i dagens trafiksystem - Kollektivtrafik

Generellt

Andelen resor som görs med kollektivtrafik i Falkenberg är idag låg. I den resvaneundersökning som genomfördes 2014 framgick det att endast 3% av resorna som görs av Falkenbergsborna sker med buss.

Busnätet i Falkenberg bygger på att flertalet av busslinjerna har sin start- och slutpunkt i centrala Falkenberg. Detta gör att det oftast krävs ett byte för att ta sig mellan olika stadsdelar i Falkenberg. Från många av områdena krävs det även ett byte för att ta sig till tågstationen.



Tångarondellen

Bussarna fastnar under maxtimmarna i bilkön mot Tångarondellen.

Bussterminal och Stortorget

Tidsreglering för regionbussar sker vid bussterminalen, finns inte utrymme att stanna en längre period vid Stortorget.

Identifierade brister i dagens trafiksystem - Bil

Tångarondellen

Köer och störningar i framkomligheten har under senare tid blivit kännbara även i Tångarondellen, under högtrafiktid morgon och eftermiddag. I denna strategiska punkt korsas den största infarten till staden, väg 154 mot Ullared och E6, av väg 767. En kringled som bland annat fördelar ut trafik till övriga infarter. Störningarna har fått betydelse särskilt för stationsbussar på väg till stationen genom att det hänt att tågavgång har missats till följd av att bussen fastnat i köer. (Trafikplan 2015)

Väg 767

Vissa framkomlighetsproblem längs med väg 767 kopplat till korsningspunkterna.

Lasarettsvägen

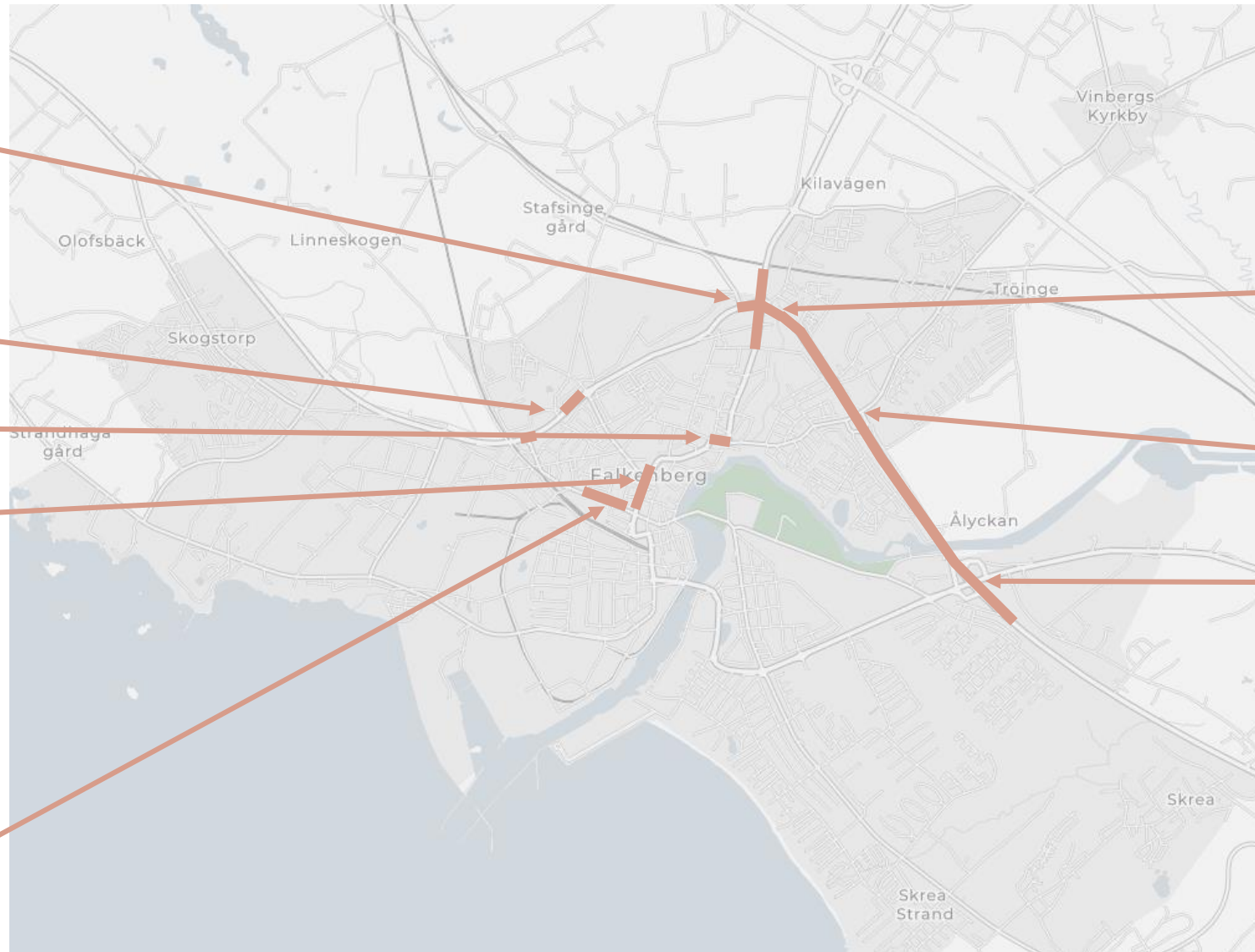
Vissa trafiksäkerhetsproblem längs med Lasarettsvägen.

Holgersgatan

Problem med framkomligheten som gäller biltrafiken är koncentrerade till den nordsydliga förbindelsen genom centrum, som till största delen går via Holgersgatan – den enda nordsydliga centrumgata som idag har kapacitet och lämplig standard. Problemen berör här både biltrafiken och den frekventa busstrafiken mellan bussterminalen, Stortorget och järnvägsstationen. Mest trafikbelastade är Holgersgatans korsningar med Arvidstorpsvägen och Sandgatan. (Trafikplan 2015)

Sandgatan

Framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem till följd av flera in- och utfarter och stora trafikflöden till handelsområdet.



Väg 767

Räddningstjänsten har påtalat en säkerhetsbrist kopplat till deras utkörning på väg 767 i samband med uttryckning, i form av att allmän trafik ute på vägen inte stannar, trots blinkande ljus. Trafikverket har redan tagit fram förslag på åtgärder kopplat till detta. (ÅVS 767)

Trafikplats Tröingeberg

Det uppfattas som svårt att ta sig ut på väg 767 trots att hastigheten på väg 767 nyligen har sänkts till 80km/h.(ÅVS 767)

Trafikplats Ågård

Viss köbildning förekommer på den västra avfartsrampen samt på den norrgående påfartsrampen. (ÅVS 767).

Dagens trafikflöden

Från Falkenbergs trafikmodell

Falkenberg har en trafikmodell som representerar nulägesåret 2016. Från trafikmodellen har dagens prognosticerade trafikflöden tagits fram. Figuren till höger visar de modellberäknade nulägesflödena. Ju tjockare och mörkare färg länken är desto mer trafik beräknas vägen ha. Figuren ger en övergripande bild över vilka vägar i Falkenberg som är mest belastade idag.



Dagens kollektivtrafiknät

Figuren visar dagens kollektivtrafik i Falkenberg. Kartan kommer från Hallandstrafiken och visar stadsbusslinjerna. I bilden finns även två regionbusslinjer mot Boberg och Ullared utritade.

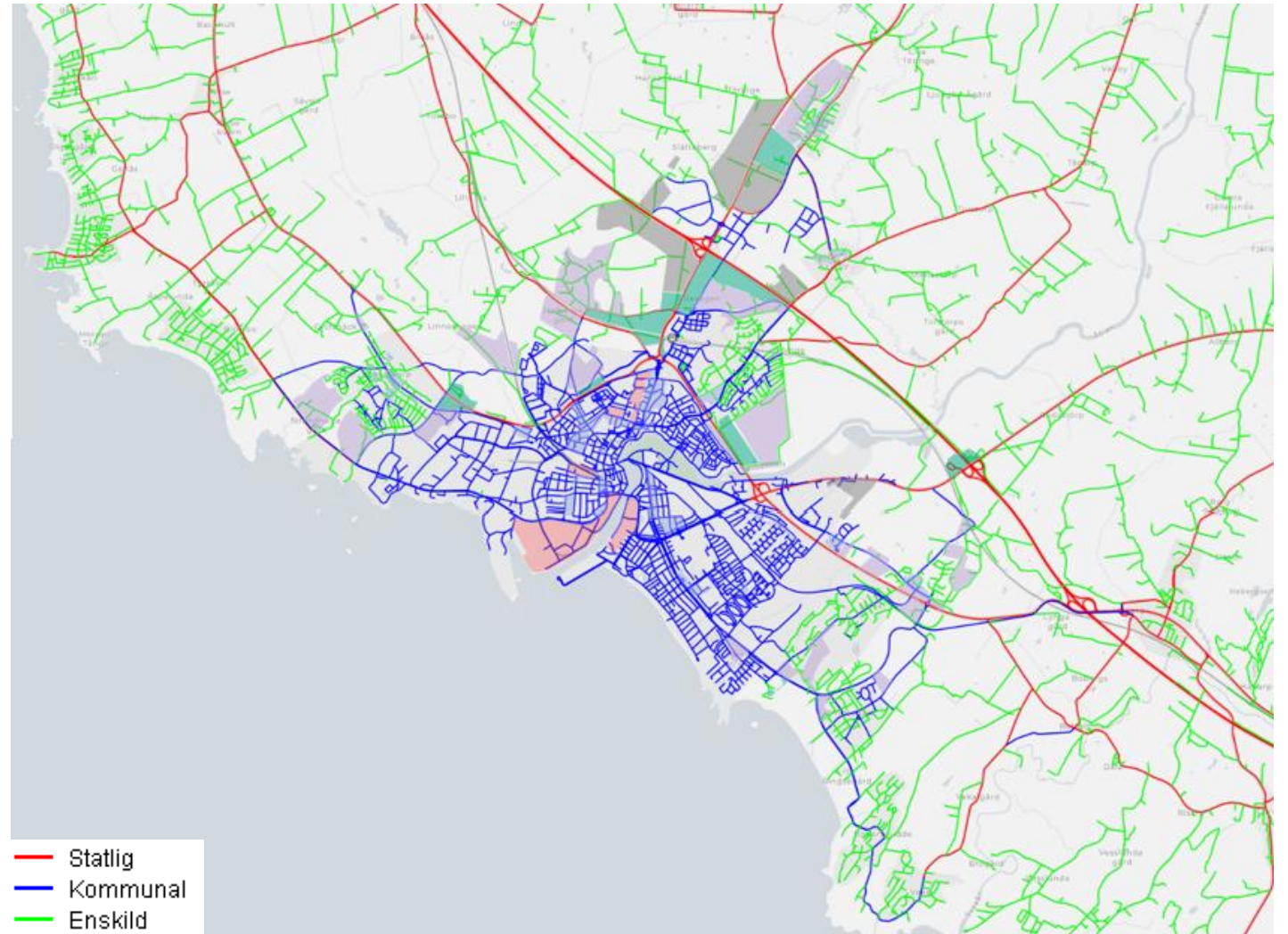
Som komplement till stadsbusslinjerna finns även regionbusstrafik som ej är utritat på kartan. Regionbusstrafiken trafikerar flertalet hållplatser in mot centrala Falkenberg och har start och slutpunkt vid bussterminalen.



Väghållare

Figuren till höger visar vem som är väghållare för de olika vägarna i Falkenberg. Motorvägen och de större infartslederna till staden är alla statliga vägar. Väg 767 är av Trafikverket klassad som en omledningsväg. Underlaget är hämtat från Nationella vägdatatabasen.

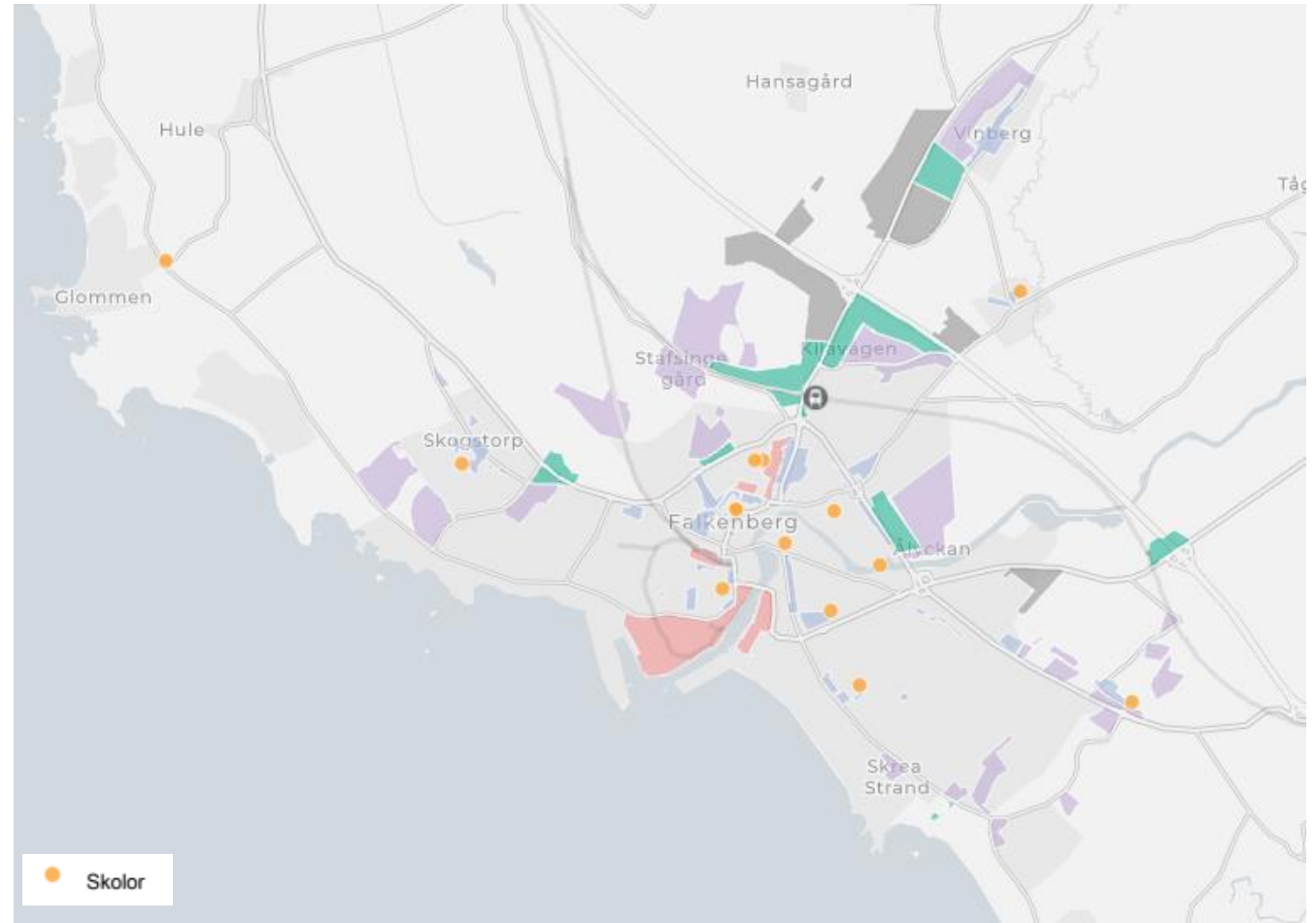
De flesta vägar i centrala Falkenberg är kommunala vägar.



Dagens placering av skolor

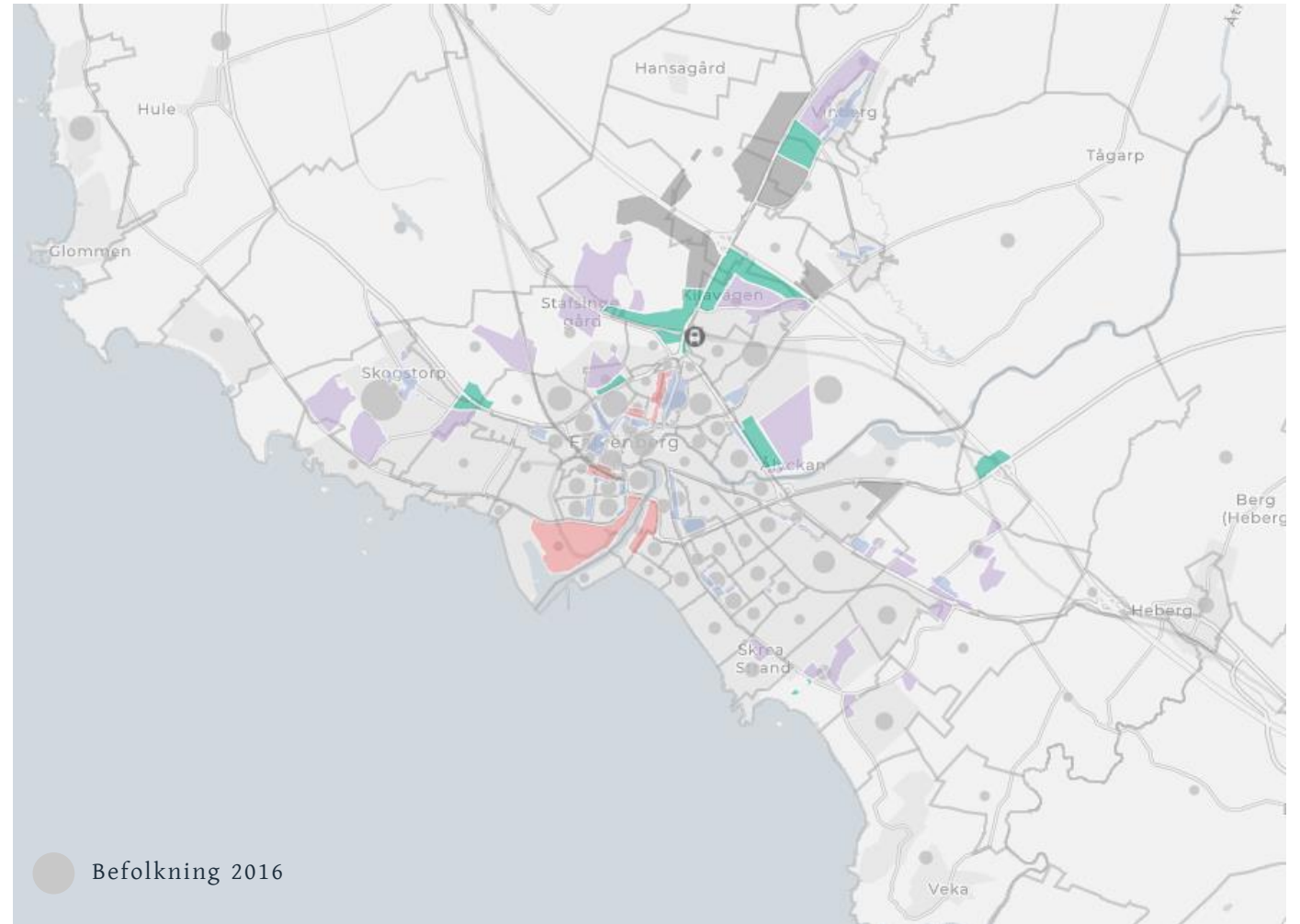
Figuren till höger visar dagens skolor i Falkenberg. Skolorna markeras med orangea punkter i kartan.

Skolorna är viktiga målpunkter i staden och har därför tagits i beaktande vid framtagande av åtgärdsförslagen för framförallt cykel.



Dagens befolkning

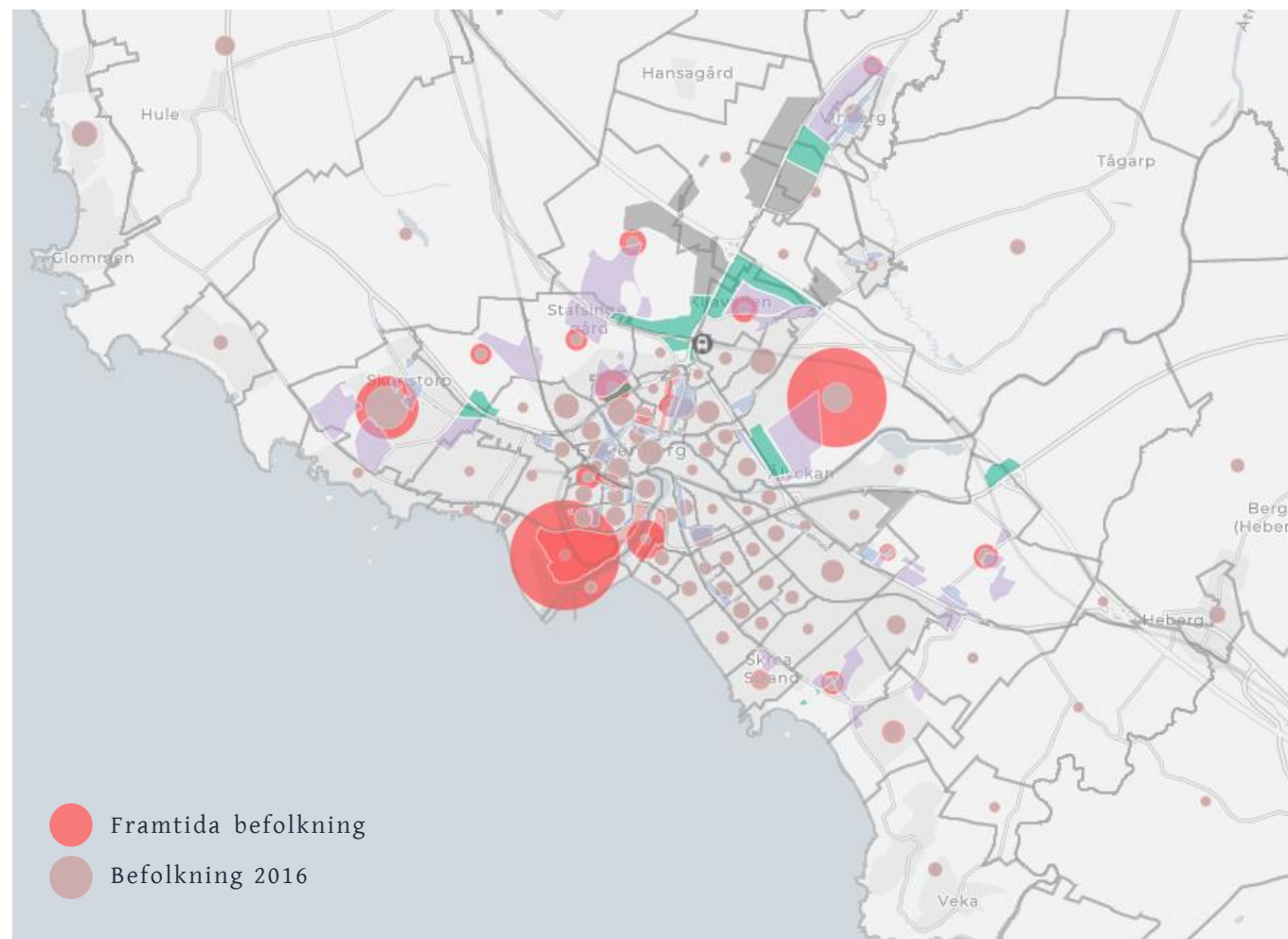
Figuren till höger visar dagens befolkning (2016) i Falkenberg uppdelat på Nyko6-områden. Ju större cirkeln är desto mer befolkning är det i zonen. Befolkningen från 2016 redovisas då det är det underlag som använts i kommunens trafikmodell.



Framtida befolkning baserat på FÖP:ens markanvändningskarta

Figuren till höger visar den uppskattade framtida befolkningmängden i Falkenberg om alla de utvecklingsområden som ingår i FÖP:ens markanvändningskarta byggs ut.

Vid beräkning av de framtida befolkningmängderna har det antagits att varje bostad i genomsnitt bor två personer. Befolkningskartan har tagits fram för att ge en indikation på var det kan komma att ske en befolkningsökning. Kartan ska **inte** ses som en befolkningsprognos då förutsättningarna för områdena kan komma att ändras och att det inte är sannolikt att alla de områden som ingår i FÖP:en kommer att exploateras enligt vad som anges.



03

Utvärderings- metod

Uppsatta utvärderingsmål för trafik

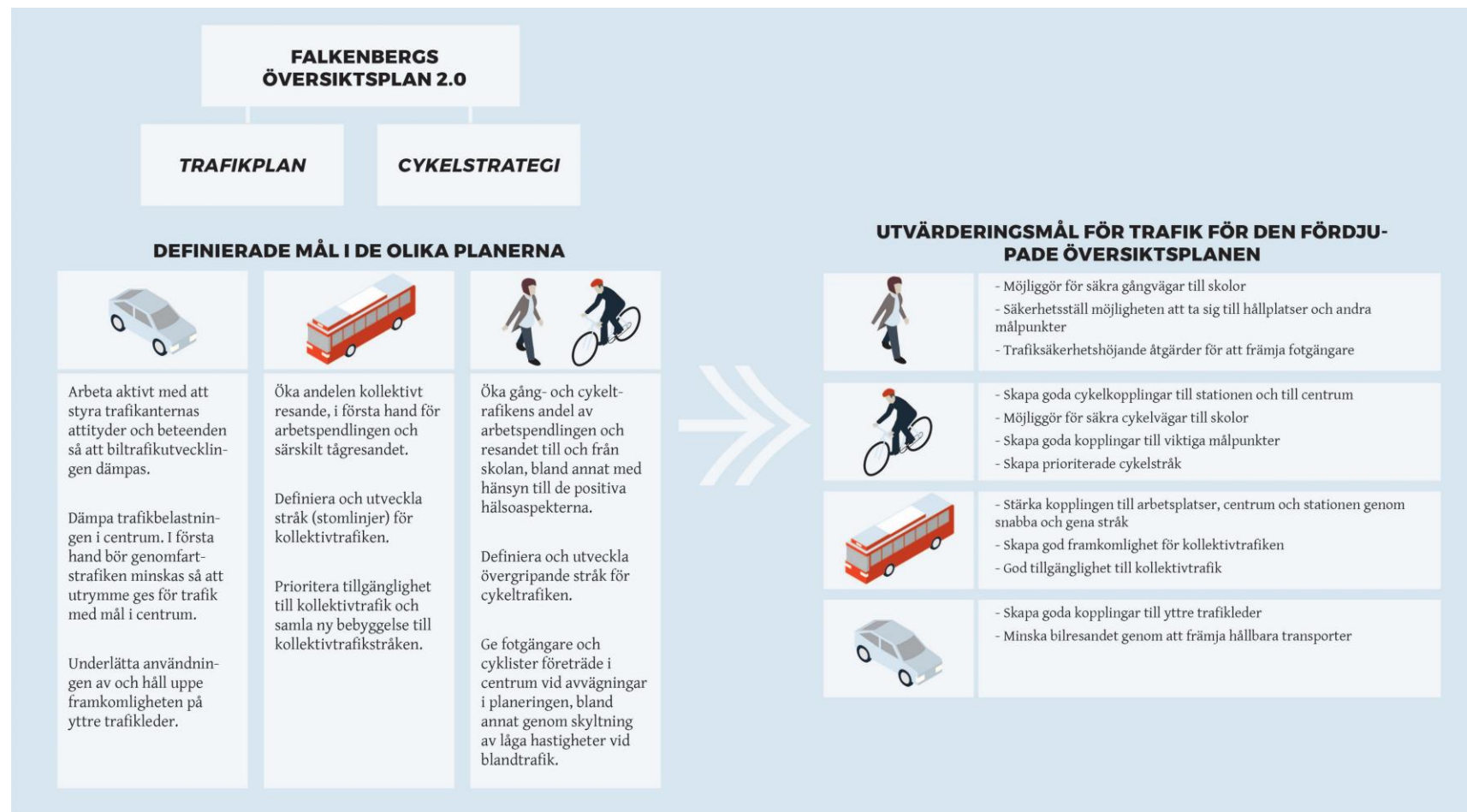
Målframställning

I arbetet med att ta fram ett trafikförslag för den fördjupade översiktsplanen för Falkenberg så har ett antal mål baserade på översiktsplanen, trafikplanen och cykelstrategin tagits fram. Dessa mål har legat som grund för att ta fram en trafiklösning som fungerar med de förutsättningar som den fördjupade översiktsplanen har satt. Mål har tagits fram för de fyra transportslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Då Falkenberg har som mål att gynna de hållbara transporterna så har trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik prioriterats.

Utöver de mål som är listade till höger så genomsyras arbetet av nollvisionen och att prioritera de hållbara transporterna.

Utvärdering

Utifrån de mål som är listade till höger har de framtida utvecklingsområdena i Falkenberg utvärderats utifrån ett antal kriterier. Utvärderingen är gjord för cykel, kollektivtrafik och bil. Gång har inte utvärderats separat utan gjorts tillsammans med cykel.



Utvärdering

Baserat på de mål som är satta för respektive trafikslag har ett antal utvärderingskriterier tagits fram. Dessa har sedan använts för att utvärdera trafiksystemet för de olika utvecklingsområdena inom den fördjupade översiktsplanen. En bedömning har gjorts utifrån hur väl dagens trafiksystem fungerar för de olika områdena samt vilken potential det finns att förbättra trafiksystemet med de åtgärder som redovisas senare i rapporten. På de nästkommande sidorna redovisas kriterierna samt förklaring till de olika utvärderingsmåten som använts.

Cykel

- Tillgänglighet till skola – har utvärderats genom att studera avstånd till närmsta skola samt hur infrastrukturen till skolan ser ut.
- Koppling till centrum – har utvärderats genom att studera avstånd till centrum samt hur infrastrukturen till centrum ser ut.
- Koppling till stationen – har utvärderats genom att studera avstånd till stationen samt hur infrastrukturen till centrum ser ut.
- Koppling till andra stadsdelar/arbetsplatser – har utvärderats genom att studera hur infrastrukturen mellan olika stadsdelar ser ut och var det finns stora barriärer som begränsar tillgängligheten.
- Genhetskvot – har utvärderats genom att studera den faktiska cykelvägen jämfört med fågelavståndet till centrum och till stationen.

Kollektivtrafik

- Tillgänglighet till hållplatser – har utvärderats genom att studera avståndet mellan området och hållplatsen.
- Koppling till centrum – har utvärderats genom att studera restidskvoten mellan bil och buss.
- Koppling till stationen – har utvärderats genom att studera restidskvoten mellan bil och buss.
- Koppling till andra stadsdelar/arbetsplatser – har utvärderats genom att studera om det är möjligt att ta sig till andra stadsdelar utan att behöva byta buss.
- Genhetskvot – har utvärderats genom att studera den faktiska bussvägen jämfört med fågelavståndet till centrum och till stationen.

Bil

- Koppling till ringled – har utvärderats genom att studera hur enkelt det är att ta sig till någon av ringleterna.
- Konkurrenskraft – ger en bild av hur attraktiv bil är i förhållande till cykel och kollektivtrafik. Har utvärderats genom att studera hur långt ifrån centrum området ligger samt restidskvoten mellan bil, cykel och kollektivtrafik.
- Framkomlighet – har utvärderats genom att studera medelhastigheten mellan området och centrum och stationen.



Utvärderingskriterier

Genhetskvot

(Skillnaden mellan fågelavståndet och bussavståndet)

- 1: 2,1- (mer än dubbelt så långt)
- 2: 1,4-2
- 3: 0-1,3

Koppling till andra stadsdelar

(Bedömt utifrån linjedragning)

- 1: Finns ingen direktkoppling till andra stadsdelar
- 2: Finns fåtal direktkopplingar till andra stadsdelar
- 3: Finns flertal direktkopplingar till andra stadsdelar

Koppling till stationen

(Restidskvot från området till Falkenberg station)

- 1: 3,1- (mer än tre gånger så lång restid)
- 2: 1,6-3
- 3: 0-1,5

Koppling till centrum

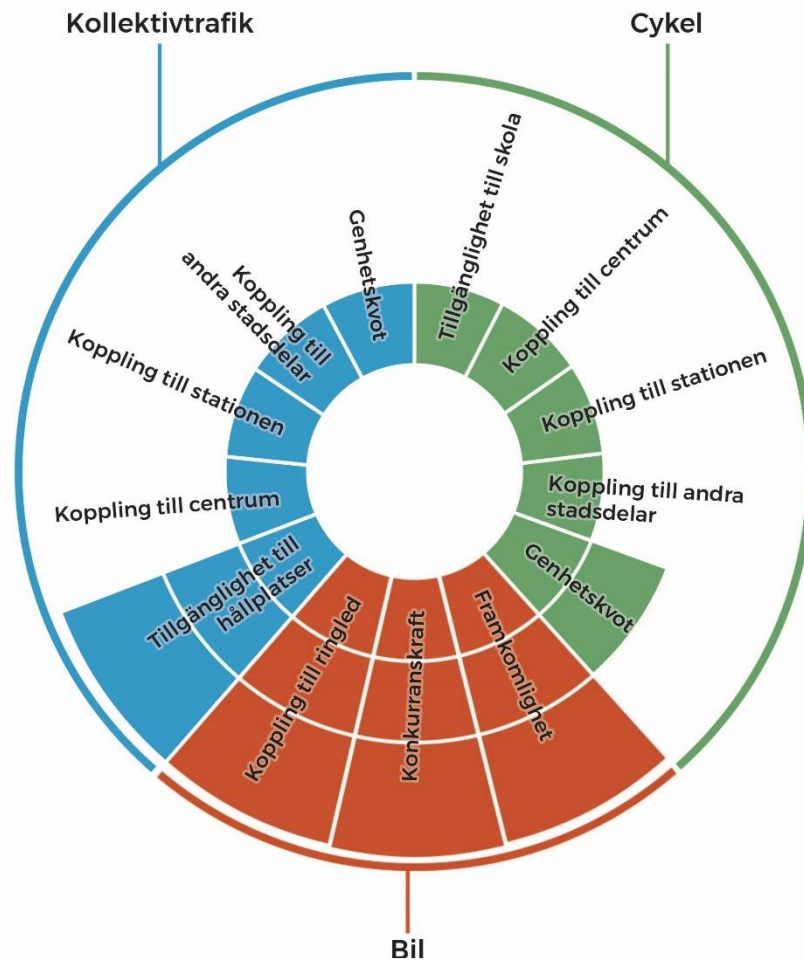
(Restidskvot från området till Falkenberg centrum)

- 1: 3,1- (mer än tre gånger så lång restid)
- 2: 1,6-3
- 3: 0-1,5

Genhetskvot

(Avstånd från området till hållplats)

- 1: 600m-
- 2: 400-599m
- 3: 0-399m



Tillgänglighet till skola

(Avstånd från området till närmsta skola samt kvalitén på infrastrukturen)

- 1: 3km- (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)
- 2: 1-3km (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)
- 3: 0-1km (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)

Koppling till centrum

(Avstånd från området till Falkenberg centrum samt kvalitén på infrastrukturen)

- 1: 5km- (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)
- 2: 2-5km (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)
- 3: 0-2km (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)

Koppling till stationen

(Avstånd från området till Falkenberg station samt kvalitén på infrastrukturen)

- 1: 5km- (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)
- 2: 2-5km (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)
- 3: 0-2km (kan klassas upp/ned beroende på infrastrukturen)

Koppling till andra stadsdelar

(Bedömt utifrån dagens linjenät)

- 1: Saknas flertalet kopplingar
- 2: Några kopplingar finns
- 3: Goda kopplingar finns

Genhetskvot

(Skillnaden mellan fågelavståndet och cykelavståndet)

- 1: 2,1- (mer än dubbelt så långt)
- 2: 1,4-2
- 3: 0-1,3

Koppling till ringled

(Bedömt utifrån hur koppling till ringlederna ser ut)

- 1: Trafikering via många mindre vägar för att nå ringled
- 2: Trafikering via några mindre vägar för att nå ringled
- 3: Gen och direkt koppling

Konkurrenskraft

(Restidskvot mellan bil och cykel/kollektivtrafik)

- 1: 3,1- (mer än tre gånger så lång restid för buss/cykel)
- 2: 1,6-3
- 3: 0-1,5

Framkomlighet

(Medelhastighet från området till stationen/centrum)

- 1: 0-30 km/h
- 2: 31-40 km/h
- 3: 41km/h-

Restidskvot kollektivtrafik

Restidskvoten är av central betydelse vid valet av transportmedel. Sambandet är tydligt mellan restidskvoter och kollektivtrafikens marknadsandel, vilket ger en indikation på kollektivtrafikens attraktivitet (Olausson & Solvin 2019, Dickinson & Wretstrand 2016). En låg restidskvot ger ett positivt utfall på kollektivtrafikens andelen, ett utfall som stärks i takt med att kvoterna minskar. Helst bör kvotförbättringar göras där kollektivtrafikens restider närmar sig bilens, eftersom det ger störst effekt på andelen resande (Olausson & Solvin, 2019). För att kollektivtrafiken ska kunna utmana bilen på bred front och uppnå en hög marknadsandel bör restidskvoten inte överstiga 1,5 (Norheim et al. 2011, Trafikverket 2015).

I utvärderingen av de olika områdena har restidskvoten studerats. De områden som uppfyller en restidskvot på högst 1,5 har tilldelats det högsta betyget. Det lägsta betyget har tilldelats områden där restidskvoten överstiger 3, eftersom konkurrenskraften gentemot bilen anses mycket låg då sambandet enligt litteraturen endast ger ett utfall om en marknadsandel på ca 10% för kollektivtrafiken (Olausson & Solvin, 2019). Detta ligger även långt under Hallandstrafikens mål om att uppnå en marknadsandel på 19,5% år 2020 (Hallandstrafiken 2019).



Gång- och cykeldistans

Ofta anses 5 km vara gränsvärdet för ett bekvämt cykelavstånd (Svensson 2008). Från Falkenbergs centrum kan man nå de flesta målpunkter i tätorten inom en radie på 3 km (Falkenbergs kommun 2015). Här finns alltså en god potential för att öka cykelandelen. En genomsnittlig cykeltur för ett barn i åldern 7 – 14 år för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter är 1,7 km (Regeringskansliet 2017).

Vid utvärderingen av hur väl de olika områdena kopplar an till övriga delar av staden har avståndet till närmsta skola, centrum och stationen utvärderats. Områden med mindre än 2 km till målpunkter har tilldelats ett högt betyg, och områden med mer än 5 km har tilldelats ett lågt betyg. I betyget har även kvaliteten på cykelvägarna vägts in, eftersom detta är av en avgörande betydelse för tillgängligheten.

Den genomsnittliga distansen för en resa som görs helt och hållet till fots är ca 1 km, detta genomsnitt stämmer även för unga i skolåldern (6 – 17 år). I åldersgruppen 11 – 15 år sker hela 40 % av alla resor till fots, många av dessa till skola eller fritidsaktiviteter. Undersökningar visar även att personer i tonåren anser att ca 1,1 km är en rimlig gångdistans (Colabianchi et. al 2007). Med avseende på tillgängligheten både till fots och med cykel, har områden med ett kortare avstånd än 1 km till närmsta skola tilldelats ett högt betyg. Avstånd längre än 3 km har tilldelats ett lågt betyg eftersom det står för en mycket liten andel av transportarbetet som sker till fots (Svensson 2008). I betyget har även kvaliteten på gång- och cykelvägarna vägts in, eftersom detta är av en avgörande betydelse för tillgängligheten.

En annan vanlig målpunkt för resor till fots är hållplatser för kollektivtrafik. Enligt trafikförsörjningsprogrammet anses ett acceptabelt avstånd till hållplatser för kollektivtrafik vara 400 m (Region Halland 2020). Studier visar även på att 327 m är det genomsnittliga avståndet människor går till busshållplatser i tätorter (García-Palomares et al. 2013). Med utgångspunkt ur detta har områden med under 400 m till närmsta busshållplats tilldelats det högsta betyget, och områden med längre än 600 m tilldelats det lägsta betyget.



Genhetskvote

Som cyklist och resenär i kollektivtrafiken ska man inte behöva åka omvägar för att nå målpunkter. Cykelstråken i Falkenberg ska vara snabba och gena med en tydlig prioritet framför andra fordonsslag (Falkenbergs kommun 2015). Cykelvägnätet bör maximalt ge en omväg på 25% av fågelavståndet för en hög kvalitet (Svensson 2008).

Även kollektivtrafikens attraktivitet ökar vid gena körvägar, eftersom rakare linjer ger effektivare linjedragning och större upptagningsområden (Kottenhoff et. al 2009). I utvärderingen av de olika områdena har därför genhetsknoten studerats för kollektivtrafik och cykel. Genhetsknoten jämför det faktiska cykel/bussavståndet mot fågelvägens avstånd. Områden med en genhetskvote på under 1,3 har tilldelats det högsta betyget, och en genhetskvote på över 2 har tilldelats det lägsta betyget.



04

Utvärdering

Skogstorp

Cykel:

Cykelinfrastrukturen är idag bristfällig från vissa delar av Skogstorp vilket påverkar tillgängligheten till vissa målpunkter. Det är framförallt områdena i västra delen av Skogstorp som har en något sämre koppling till stationen, centrum och andra stadsdelar.

Kollektivtrafik:

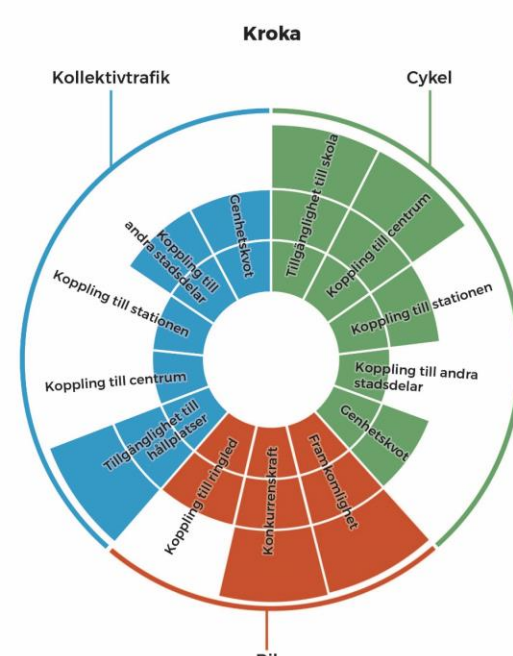
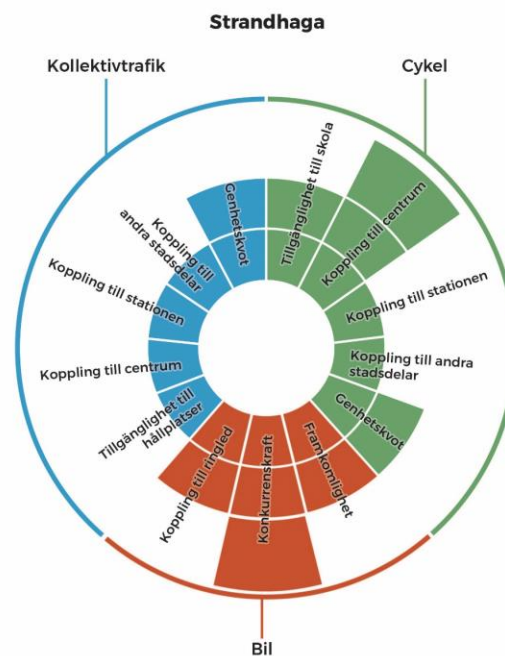
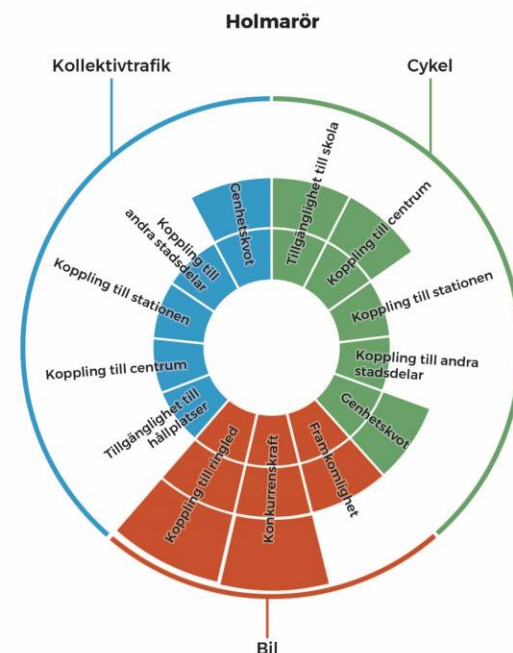
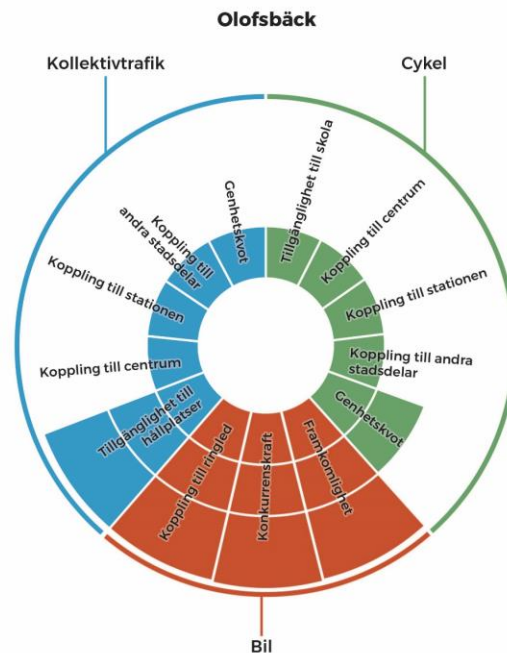
De nya områdena i Skogstorp har med dagens trafiksystem generellt en dålig tillgänglighet till kollektivtrafik. Från vissa av områdena är det långt till närmsta hållplats och kopplingen med buss till stationen, centrum och andra stadsdelar är generellt dålig. Det finns idag bussar som går till centrum men restiden med buss är lång då bussarna inte tar en gen sträckning till centrum vilket gör att restidskvoten mellan bil och buss blir dålig.

Bil:

Med dagens transportsystem är bil det mest konkurrenskraftiga färdmedlet. Det går snabbt att ta sig ut till närmsta ringled från de olika områdena och framkomligheten i nätet är generellt god.

Fakta:

Cirka 3-4km från Falkenbergs centrum och 4-6km från stationen.
Cirka 800 bostäder samt verksamheter



Stafsinge

Cykel:

Områdena kring Stafsinge ligger geografiskt nära både stationen och centrum. En bristande cykelinfrastruktur gör dock att tillgängligheten till målpunkter minskar för alla områden utom Gustavsberg, som är relativt väl ansluten till befintliga stråk. För Stålagård utgör även järnvägen en barriär.

Kollektivtrafik:

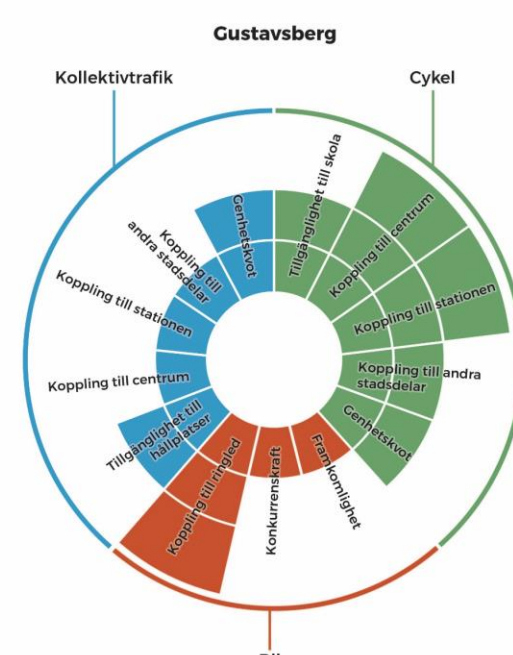
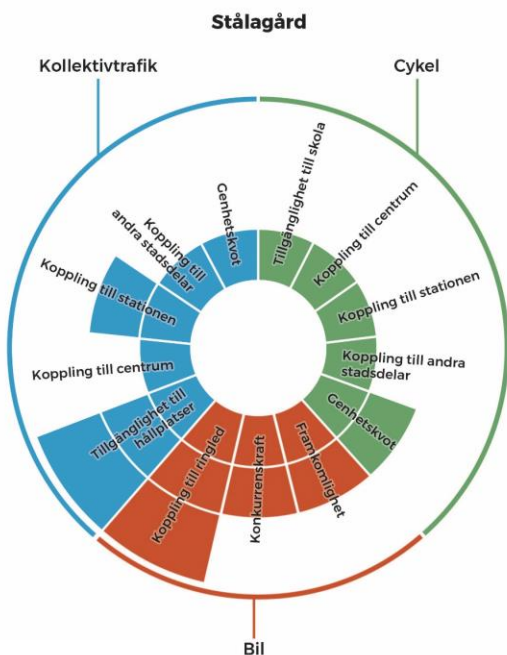
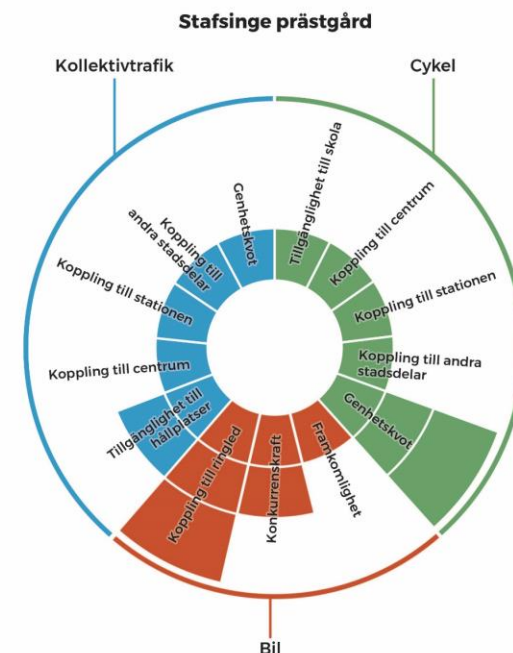
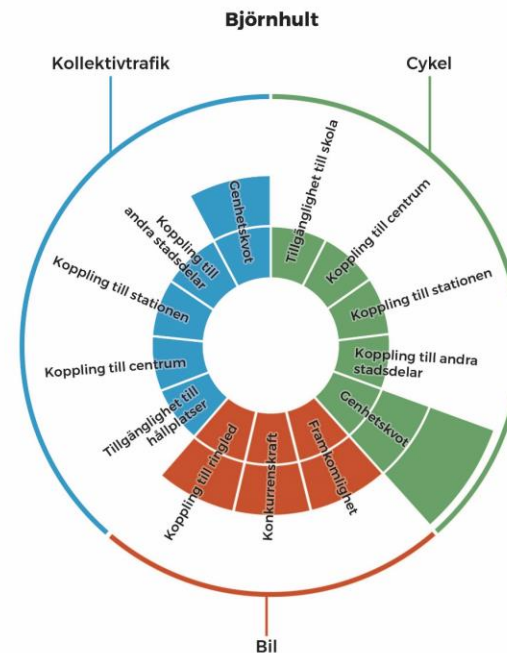
Områdena kring norra Stafsinge skulle enligt dagens trafikering enbart försörjas med regionbussar. Björnhult saknar nära koppling till kollektivtrafik medan Gustavsberg ligger relativt nära ett hållplatsläge där en stadsbusslinje trafikerar. Kollektivtrafikkopplingen till centrum och stationen är generellt låg jämfört mot motsvarande restid för bil. För att nå andra stadsdelar krävs byte i centrum då busslinjer som kopplar an till de nya områdena har slutdestination på bussterminalen.

Bil:

Bil är konkurrenskraftig för de flesta områdena inom Stafsinge. Men i och med att områdena ligger relativt nära både stationen och centrum så står sig cykeln väl jämfört med bil. Framkomligheten för bil är något begränsad på grund av trängsel vid bland annat Tångarondellen.

Fakta:

Cirka 1-3km från Falkenbergs centrum och 1-3km från stationen.
Cirka 2000 bostäder



Vinberg

Cykel:

Vinberg ligger relativt väl kopplat till befintlig cykelinfrastruktur. I dagsläget finns det en sammanhängande cykelväg till skolan i Vinbergs Kyrkby. Det finns även en cykelväg som kopplar samman Vinberg med centrum via stationen. Kopplingen till andra stadsdelar anses dock vara låg.

Kollektivtrafik:

Det nya området kring Vinberg har med dagens linjeutbud goda kollektivtrafikkopplingar till både stationen och centrum. Med dagens trafikering försörjs området av regionbussar som passerar stationen och går rakt in mot centrum. Då regionbussarna har slutdestination vid bussterminalen krävs ett byte för att nå andra stadsdelar.

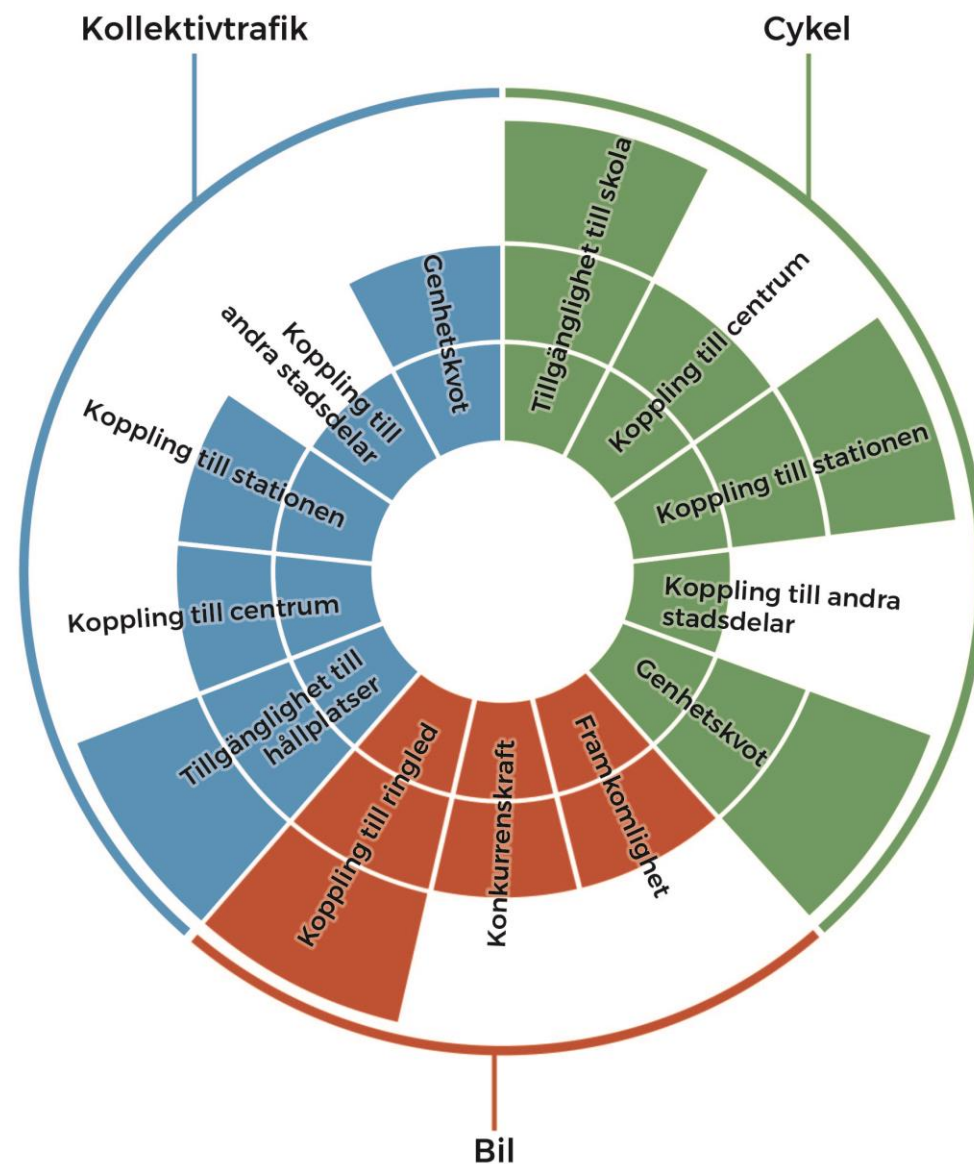
Bil:

Från Vinberg går det snabbt att ta sig ut på väg 154 och vidare mot flertalet målpunkter i och utanför staden. Bilen står sig väl mot övriga trafikslag. Området ligger relativt långt från centrum vilket gör att bilen blir konkurrenskraftig.

Fakta:

Cirka 6km från Falkenbergs centrum och 4km från stationen.
Cirka 300 bostäder samt verksamheter

Knavagården



Tröingeberg

Cykel:

Cykelinfrastrukturen i Norra och Södra Skärslidarna är idag relativt god för att ta sig till målpunkterna. Tröingedal ligger däremot bortkopplat från befintlig infratraktur och väg 767 utgör en barriär mot stadens centrala delar och närmsta skola.

Kollektivtrafik:

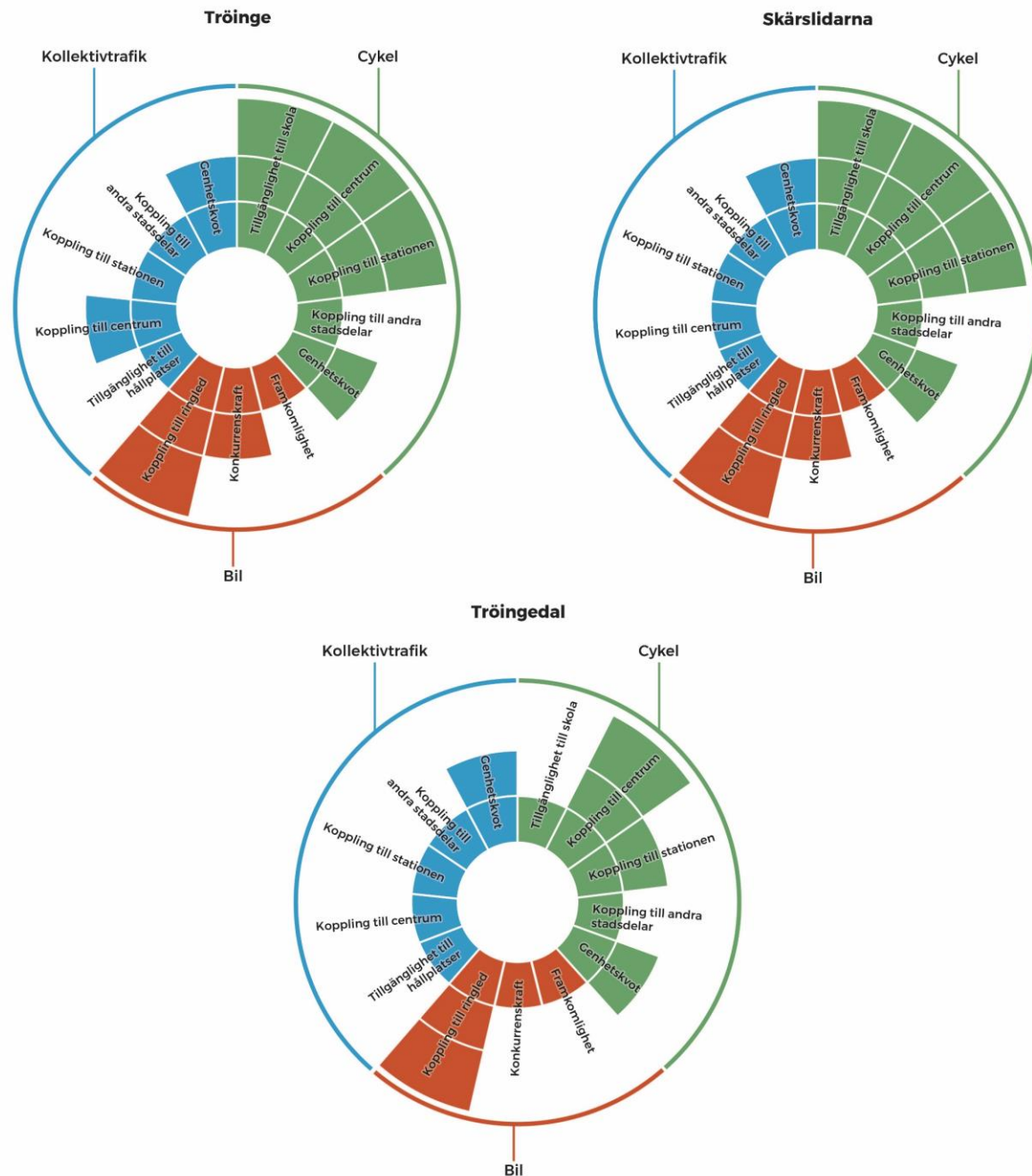
De nya områdena kring Tröingeberg har generellt dålig koppling till dagens kollektivtrafiknät. Varken regionbusslinjer eller stadsbusslinjer finns i anslutning till de nya områdena.

Bil:

Områdena i Tröingeberg ligger i nära anslutning till motorvägen och väg 767 vilket ger en snabb access till ringlederna. Framkomligheten för bil är god från området. Områdena ligger dock med goda förutsättningar att ta cykel in mot centrum varför bilens konkurrenskraft bedöms som relativt låg.

Fakta:

Cirka 3km från Falkenbergs centrum och 1-2km från stationen.
Cirka 3000 bostäder, skola samt verksamheter



Skrea

Cykel:

De västra områdena vid Skrea är i dagsläget relativt bra kopplade till befintliga cykelvägar för att ta sig till skola, centrum och stationen. De nordliga områdena saknar helt kopplingar till befintlig infrastruktur. Väg 767 utgör även en barriär för samtliga områden, vilket även minskar tillgängligheten till andra stadsdelar.

Kollektivtrafik:

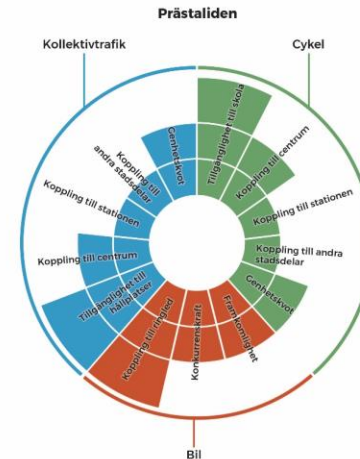
Kullagård som ligger söder om väg 767 och områdena längs Skreavägen har med dagens linjenät relativt god tillgång till kollektivtrafik till centrum. Kopplingen mot stationen är desto sämre då det krävs ett byte i centrum vilket ger en lång restid jämfört med restiden för bil. Skrea Backe, Skrea Kyrkebjär och Skrea Prästgård är nya områden som förläggs utan god koppling till dagens kollektivtrafikenät.

Bil:

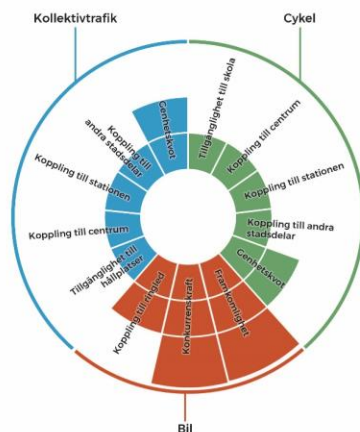
Områdena i Skrea ligger intill väg 767 vilket ger en snabb access till stadens huvudvägnät. Framkomligheten i området är god och bilen är ett attraktivt färdmedel.

Fakta:

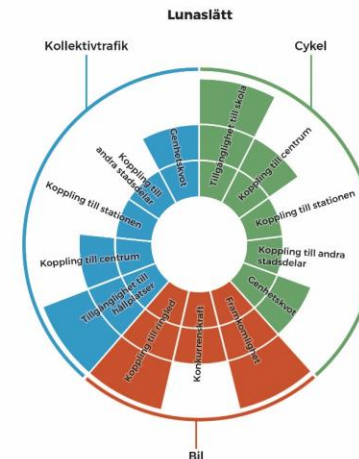
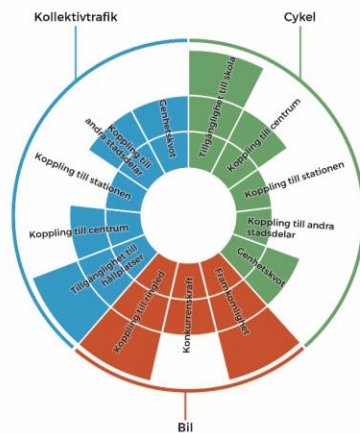
Cirka 4-5km från Falkenbergs centrum och 4-6km från stationen.
Cirka 500 bostäder



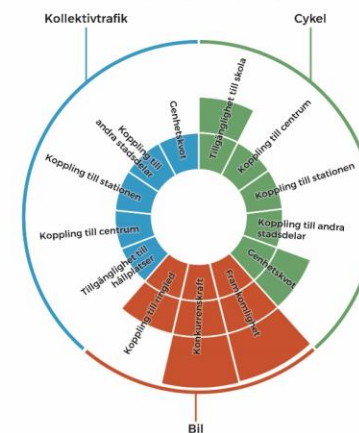
Skrea backe



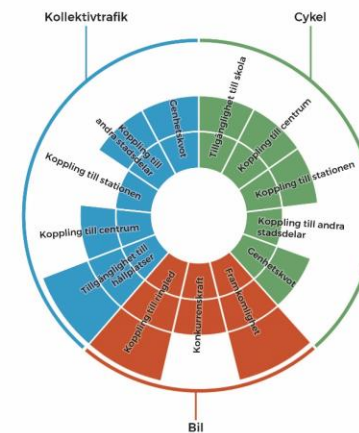
Skrea kyrkby



Skrea Kyrkebjär och prästgård



Kullagård



Hansagård

Cykel:

Alla områden utom Lilla Hansagård ligger intill befintlig cykelväg som kopplar an till skola, centrum och stationen. Lilla Hansagård saknar helt kopplingar till befintlig infrastruktur. Det saknas länkar i nätverket för att tillgängligheten till andra stadsdelar från Hansagård ska anses vara god.

Kollektivtrafik:

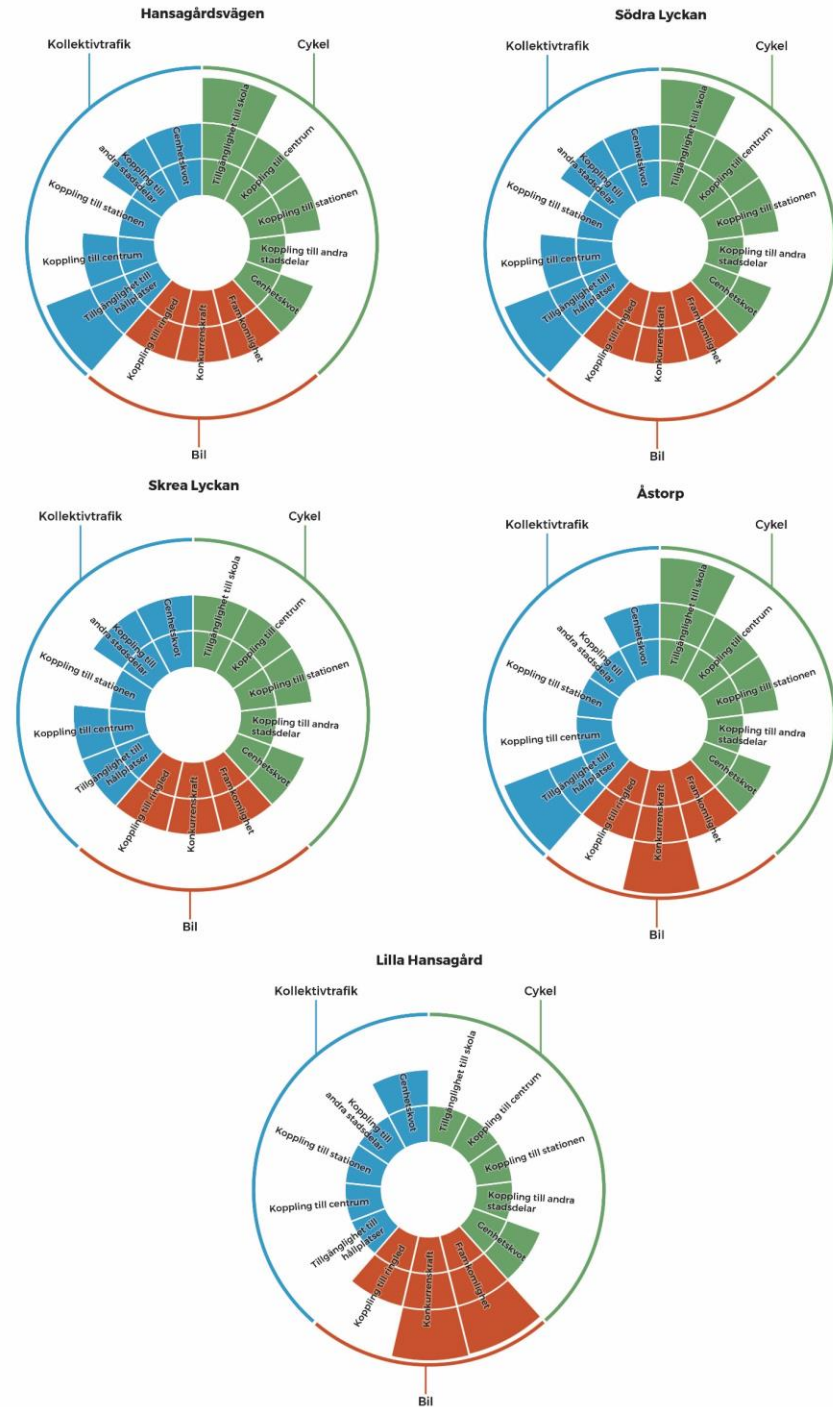
Lyckan och Hansagårdsvägen ligger med god tillgänglighet till dagens kollektivtrafiken och har goda kopplingar till centrum. Åstorp och Lilla Hansagård har enbart anslutning till regionbussnätet och har något sämre koppling till andra stadsdelar och högre restidskvot till centrum jämfört med de andra områdena.

Bil:

Områdena kring Hansagård ligger i anslutning till Strandvägen som kopplar an till väg 767. Områdena ligger en bit från centrum vilket gör att bilen blir konkurrenskraftig gentemot cykel och kollektivtrafik.

Fakta:

Cirka 3-5km från Falkenbergs centrum och 5-6km från stationen.
Cirka 500 bostäder samt skola



Centrala omvandlings- områden

Cykel:

Samtliga områden i centrum kopplar reativt väl an till befintlig infrastruktur. De flesta målpunkter kan nås på cykel. Vissa brister finns dock i cykelnätverket på grund av saknade länkar och kopplingar. Ätran utgör även en barriär mot skolor och andra stadsdelar.

Kollektivtrafik:

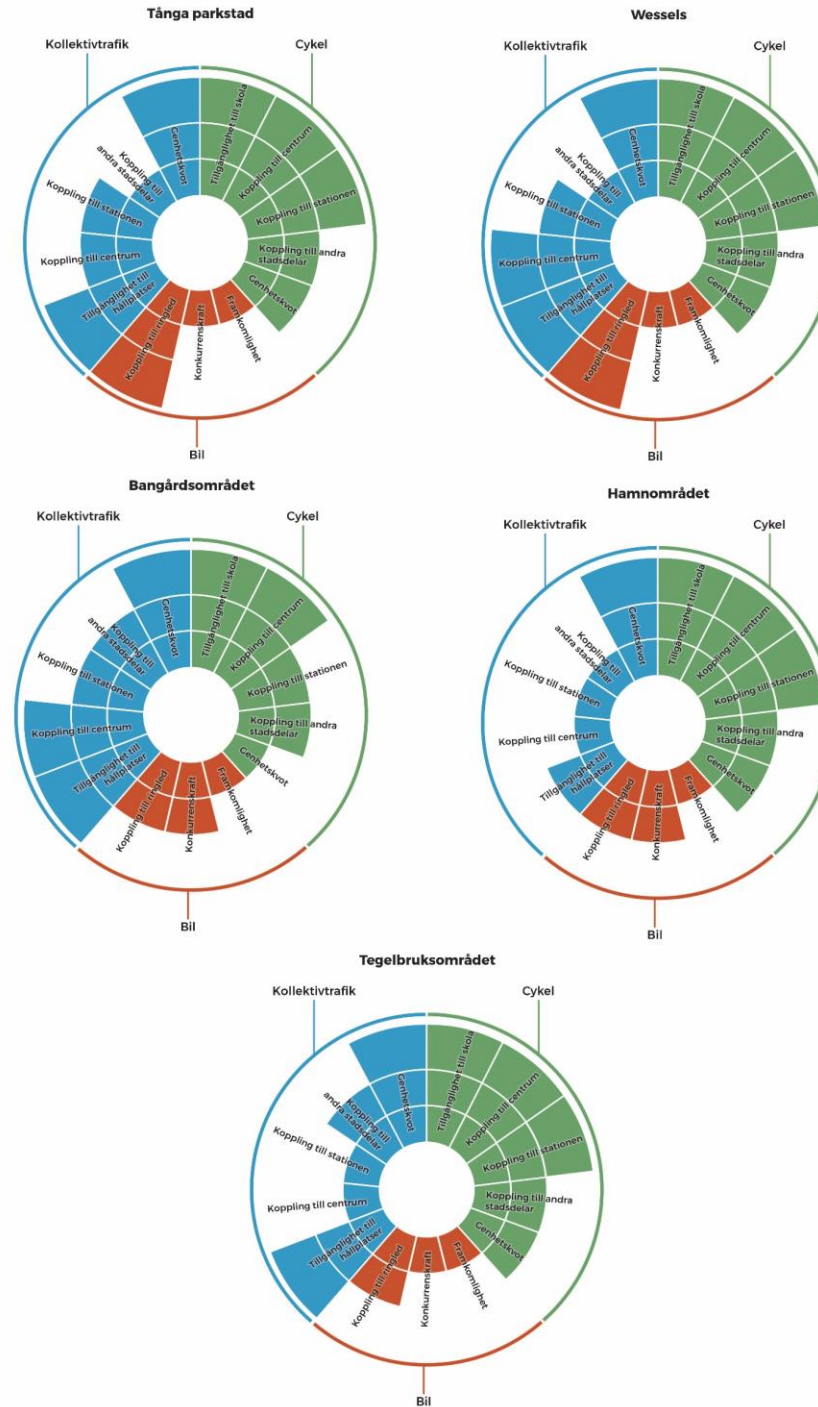
Flera av omvandlingsområdena ligger centralt och har goda kopplingar eller rent utav gångavstånd till centrum. Även kopplingen till stationen är relativt god jämfört med restiden motsvarande restid för bil. De södra områdena Hamnområdet och Tegelbruksområdet är de som ligger längst från centrum och också har något sämre tillgång till dagens kollektivtrafiknät.

Bil:

Dessa områden ligger centralt i Falkenberg vilket gör att bilen inte blir konkurrenskraftig gentemot de övriga trafikslagen. Att cykla kan i många relationer vara snabbare jämfört med att ta bilen.

Fakta:

Cirka 0,5-1,5km från Falkenbergs centrum och 1-3km från stationen.
Cirka 5000 bostäder

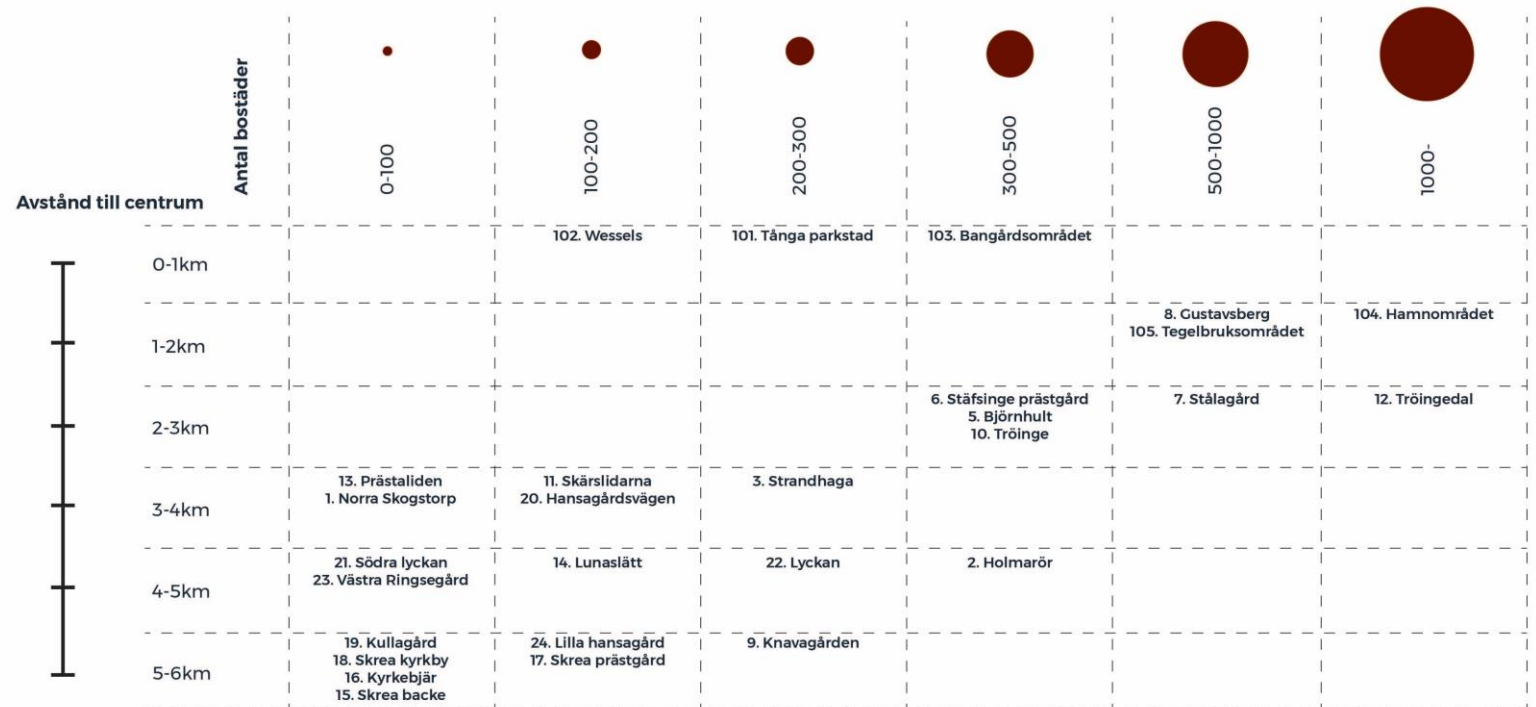


Avstånd och planerad bebyggelse

En viktig aspekt vid framtagandet av de framtida stråken för cykel, kollektivtrafik och bil är storleken och lokaliseringen av de framtida områdena. Områden som till exempel ligger långt ifrån centrum kan komma att behöva fler åtgärder kopplat till kollektivtrafik medan områden nära centrum kan komma att behöva fler åtgärder kopplat till cykel.

Även storleken på de olika områdena är en viktig förutsättning. Det är viktigt att tidigt i planeringen säkerhetsställa att de stora områden som planeras får god tillgång till hållbara transporter för att kunna hålla nere bilandelen i staden.

De flesta av de nya mindre områdena är placerade med ett avstånd större än 3km från centrum. Områdena där det planeras för fler än 500 bostäder ligger på ett närmre avstånd till centrum.



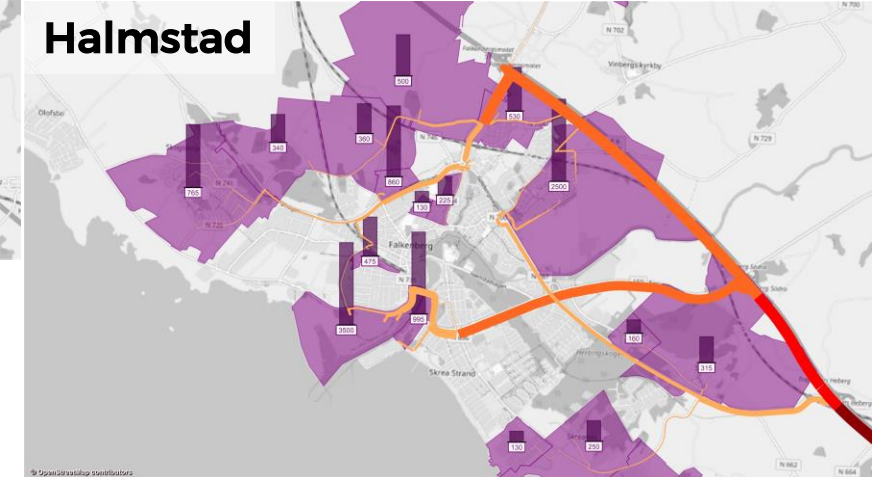
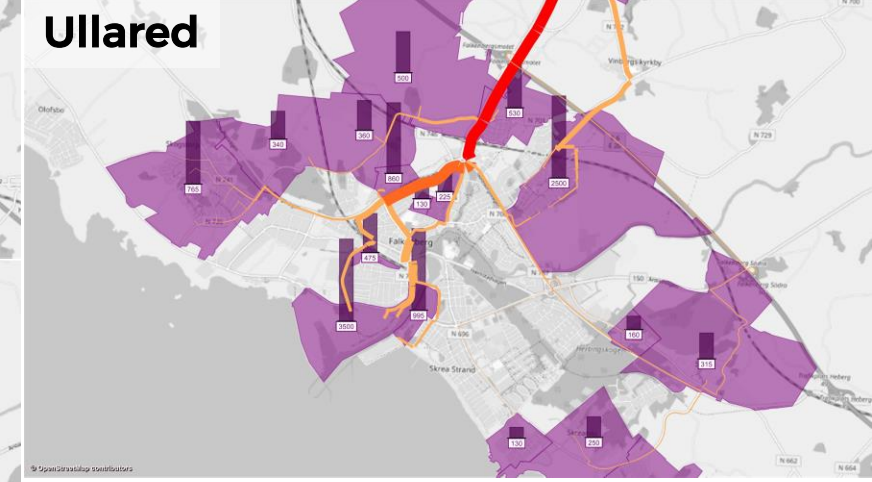
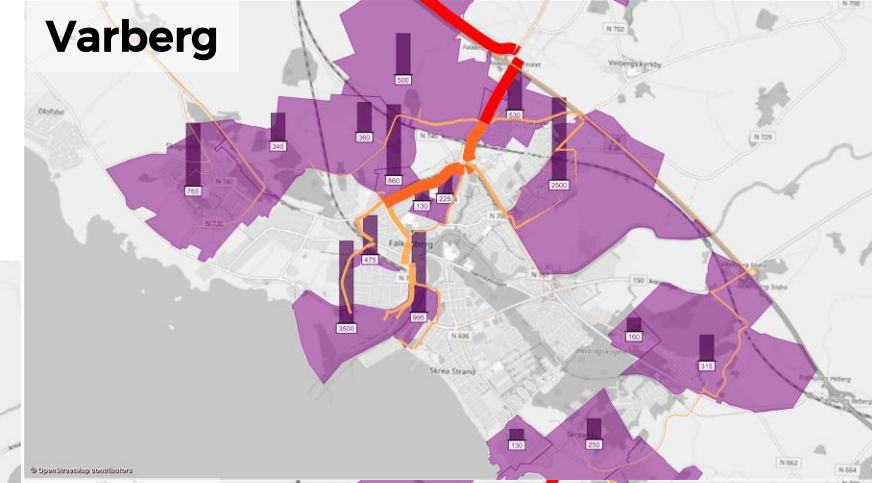
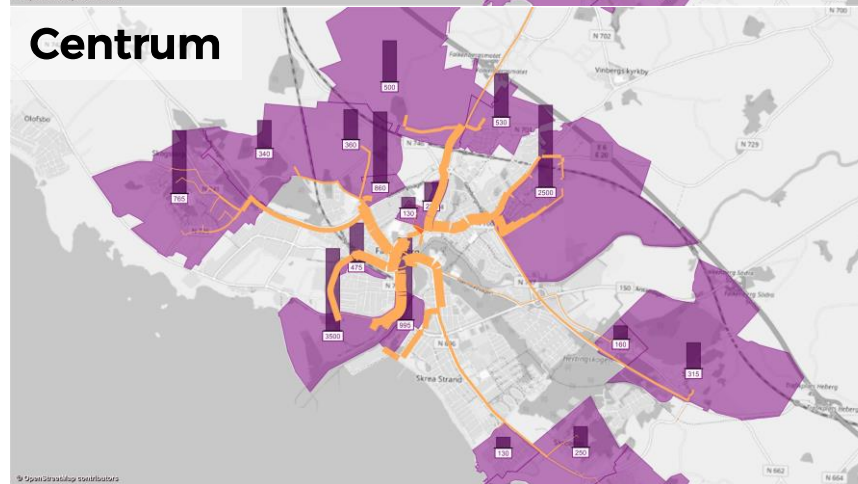
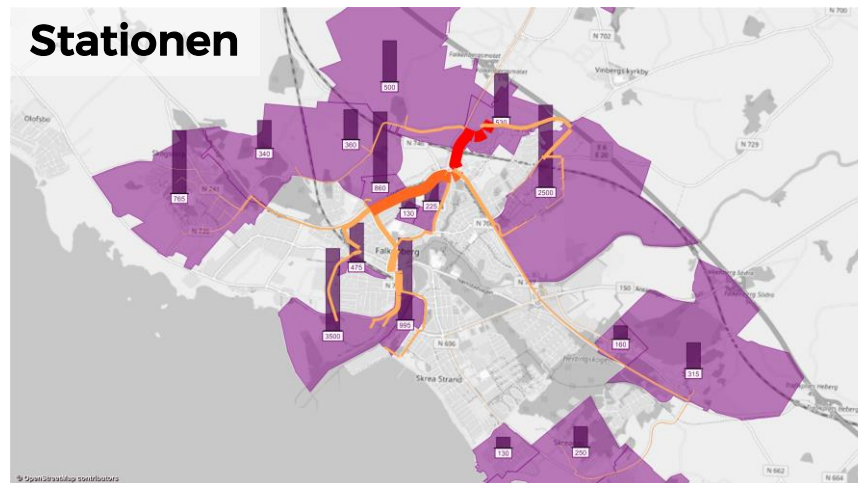
Belastade vägar

En analys har gjorts i kommunens trafikmodell för att se vilka vägar som kan komma att få en ökad belastning till följd av den markanvändningskarta som tagits fram inom FÖP:en.

Detta är en teoretisk analys med ett syfte att ge en indikation på vilka vägar som kan tänkas bli belastade i framtiden. I analysen har fem olika målpunkter studerats, tre utanför staden och två i staden.

Analysen visar att trafik som ska ut mot motorvägen framförallt belastar väg 767 och 154. Väg 767 är redan idag belastad med vissa framkomlighetsproblem i Tångarondellen. En ökad mängd trafik här kan komma att leda till större framkomlighetsproblem i framtiden.

I centrala Falkenberg finns det risk för att belastningen kan öka på Kvekatörpsvägen, Nygatan, Sandgatan, Holgersgatan och Varbergsvägen.



05

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag

I det här kapitlet redovisas de åtgärdsförslag som har tagits fram i utredningen. Syftet med utredningen är att, kopplat till den framtida markanvändningen, peka ut framtida stråk för cykel, kollektivtrafik och bil.

De stråk som redovisas ska inte ses som exakta förslag utan visar på möjliga korridorer där det kan vara lämpligt med nya kopplingar för de olika trafikslagen. Fördjupade utredningar kommer behöva göras i ett senare skede för att vidare studera de olika förslagen. Förslagen behöver också förankras med andra aktörer såsom till exempel Hallandstrafiken.

I denna rapport visas övergripande kartor med tillhörande beskrivning av de olika åtgärdsförslagen. I den digitala FÖP:en finns det möjlighet att zooma in i kartan för att studera stråkens sträckning närmare.



Kopplingar över barriärer

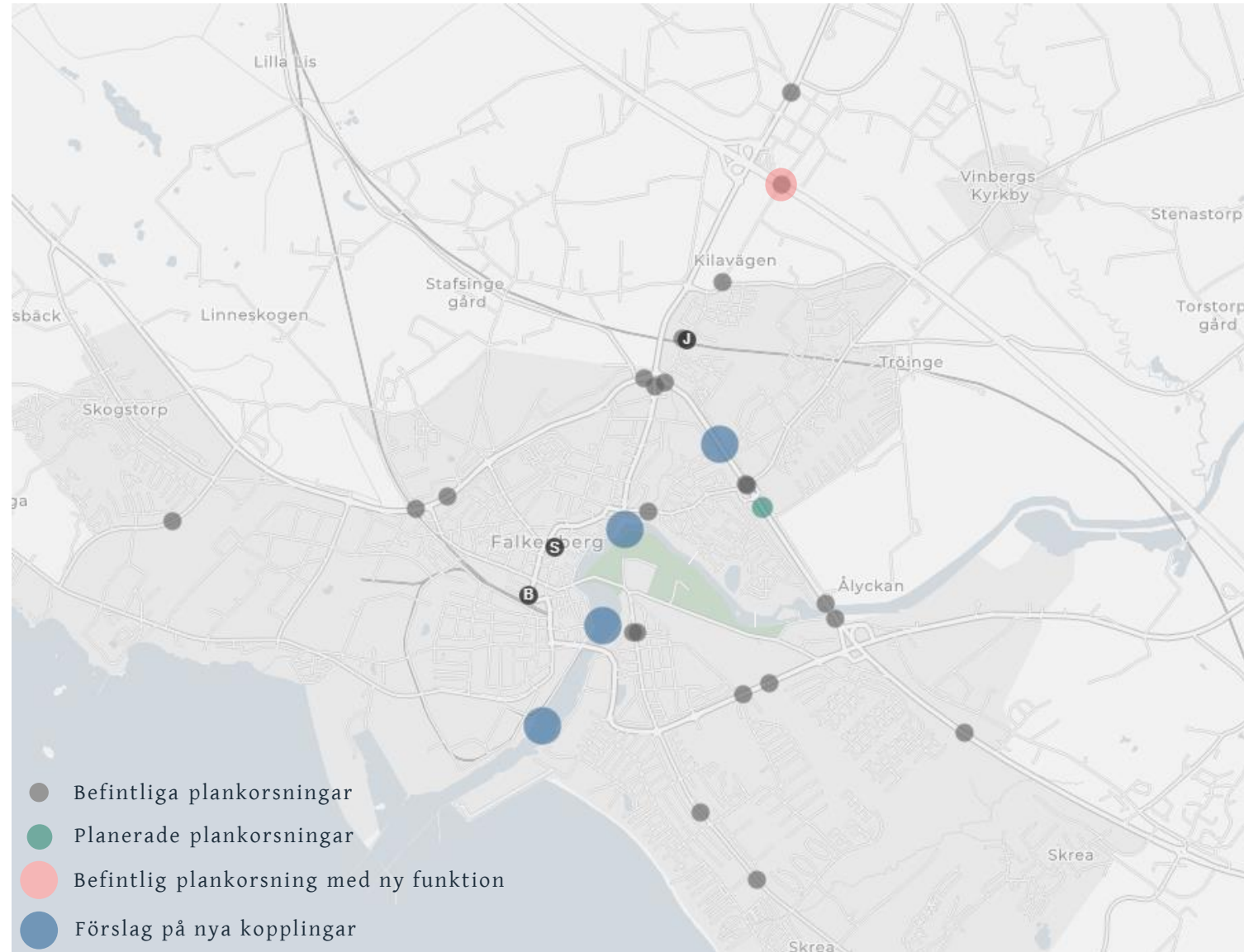
Kopplingar över barriärer

Falkenbergs präglas både av infrastrukturella och landskapsmässiga barriärer. De största barriärerna är Ätran som rinner mitt genom Falkenberg samt väg 767 som är en statligt ägd väg med hög hastighetsbegränsning och höga trafikflöden. Barriäreffekten av väg 767 har under de senast åren ökat då Falkenbergs tyngdpunkt förflyttats norrut till följd av att stora verksamhetsområden och bostäder förlagts norr om väg 767 nära tågstationen. Störst blir barriäreffekten för fotgängare och cyklister. Begränsat med säkra passager för oskyddade trafikanter innebär stora omvägar för att korsa barriärer och kan leda till att fotgängare eller cyklister istället korsar vägen på obebakade och trafikfarliga platser.

I kartbilden markeras befintliga plankorsningar i gråa punkter. Röd markering avser befintlig plankorsning med förslag till förändrad funktion kopplat till föreslaget busstråk på sidan 46. Planerade plankorsningar markeras i grönt. De blå större punkterna markerar platser där det med fördel skulle kunna placeras ytterligare kopplingar för att det inte ska bli för långa avstånd. Framförallt bedöms det finnas behov av ytterligare koppling över Ätran mellan Tullbron och Fajansbron vid Garvareforsen samt söder om Söderbron för att förbättra kopplingarna för de nya områdena på var sida av Ätran. Förslaget på kopplingen mellan Tullbron och Söderbron har pekats ut då det finns gamla fundament från gamla järnvägen som tidigare gick genom centrum. Det skulle kunna utredas om det går att nyttja dessa och förlägga en gång- och cykelkoppling där.

Längs väg 767 ses ett behov av ytterligare en planskild koppling söder om Tröingeberg. Befintliga och planerade placering av planskilda korsningar medför långa omvägar och det finns risk för att cyklister eller fotgängare istället korsar väg 767 på ej trafiksäkra platser.

Längs västra delen av väg 767 har inga punkter markerats då hastighetsbegränsningen är något lägre samt att det finns möjlighet för oskyddade trafikanter att passera, dock är dessa passager i plan.



Cykelstråk

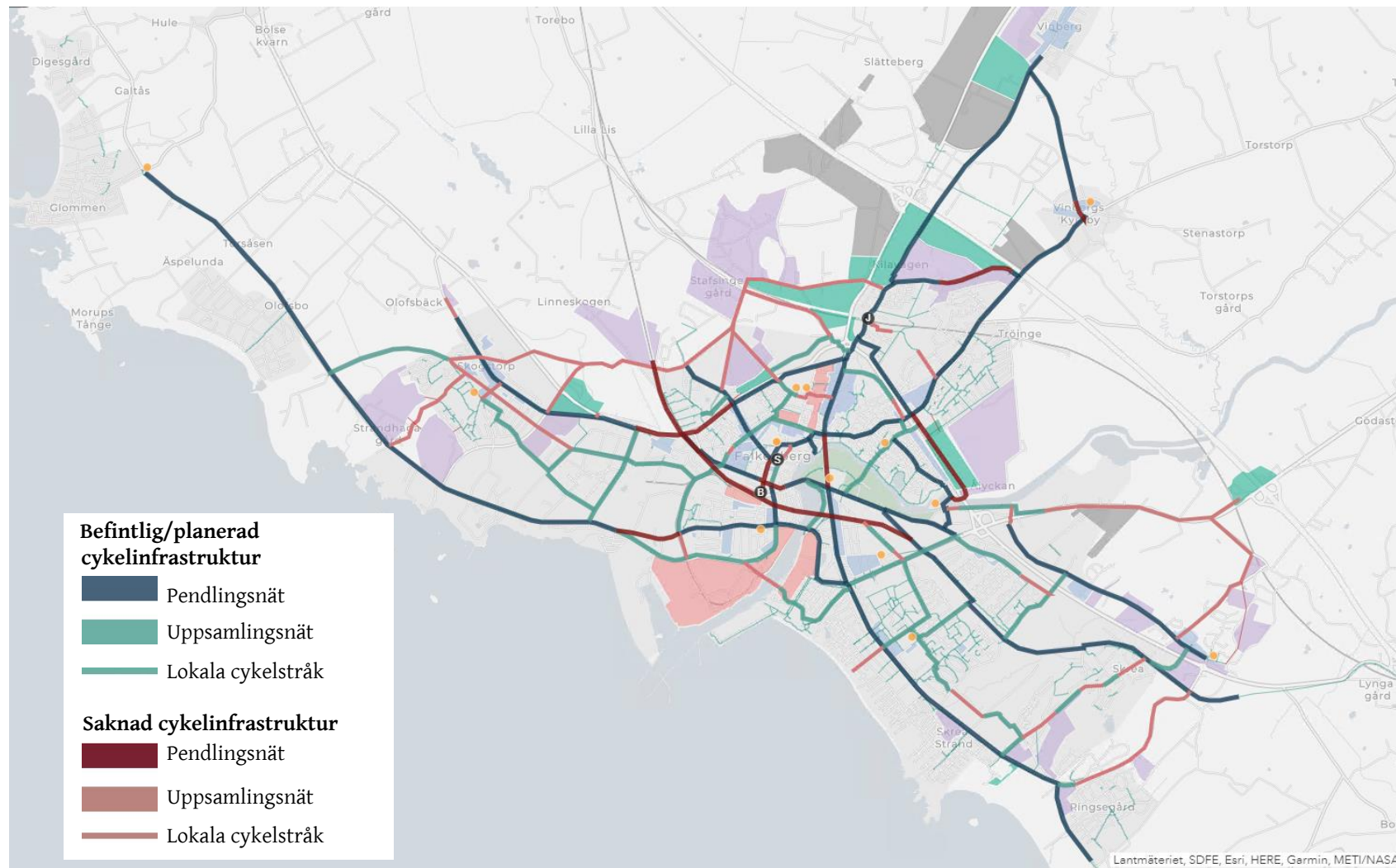
Förslag på cykelstråk

Det föreslagna cykelnätet syftar till att skapa ett ihopkopplat cykelnät som ger goda kopplingar till viktiga målpunkter såsom skolor, centrum, stationen och arbetsplatser.

Den bristanalys som är genomförd pekar på att det idag saknas länkar på flera platser för att stadens cykelnät ska vara heltäckande. Genom att lägga till saknade länkar samt lägga till nya kopplingar fås ett komplett cykelnät som gör det möjligt att ta sig till olika målpunkter och mellan olika stadsdelar på ett enkelt sätt.

Pendlingsnät, uppsamlade nät och lokala cykelstråken utgör tillsammans det samlade cykelnätet, som möjliggör att det är smidigt att ta sig på cykel över långa och korta distanser. Pendlingsnäten säkrar att det finns sammanhållna längre sträckor och möjliggör både pendling och rekreationscykling. Uppsamlingsnäten gör det möjligt att ta sig mellan pendlingsnäten och kopplar ihop staden. Lokala cykelstråk kopplar ihop nätet av cykelstråk, så att det också går att ta sig på cykel inom och till/från lokalområdena.

Som minimum bör de pendlingsnäten hålla en hög standard gällande underlag, vinterväghållning, separering från andra trafikslag, bredd, belysning, prioritering i korsningar och vid sidovägar.



Viktiga aspekter gällande cykelns attraktivitet

För att uppmuntra till ökat cyklande är det viktigt att prioritera konkreta åtgärder som ökar cykelns attraktivitet. Kommunens mål innefattar att andelen cykeltrafik ska öka i samtliga målgrupper, och stå för 21% av det totala resandet år 2025. Visionen är att cykeln ska vara ett självklart förstahandsval som det mest tillgängliga och smidigaste trafikslaget (Falkenbergs kommun 2015). Trafiksäkerhet bör även lyftas som en viktig aspekt för cykelns attraktivitet. Vid sidan av de åtgärdsförslag som presenteras i denna rapport behöver ytterligare aspekter tas i beaktning vid ett fortsatt arbete för att uppnå de uttalade målen och visionerna.

Konkreta åtgärder för en ökad tillgänglighet kan exempelvis vara cykelpumpar, väderskyddade cykelparkeringar och laddning för elcykel. Speciellt bör detta prioriteras vid viktiga mål- och knutpunkter (Boverket u.å). Viktiga åtgärder för att säkerställa trygga och säkra cykelvägar är bland annat god belysning, separering från biltrafik, hastighetssäkring, god placering av korsande bilutfarer och korrekt bredd/placering på cykelbana (Boverket u.å, Trafikverket & SKL 2010). Utöver detta är det viktigt med kommunikativa insatser som främjar och uppmuntrar cykeln som ett attraktivt transportmedel. Detta kan fungera på egen hand, eller som en förstärkning till fysiska åtgärder för att förstärka effekten med avseende på trygghet, säkerhet och tillgänglighet.

Kvalitet och standard

För att säkerställa ett bra cykelvägnät är det viktigt att det finns kontinuitet i utformningen av cykelinfrastrukturen. Det måste vara förutsägbart, enkelt att förstå och uppfattas som tryggt för alla som vill cykla i Falkenberg. En grundförutsättning för detta är att cykeln betraktas som ett eget trafikslag i planeringen och utformningen av gator och vägar. En person på cykel är varken en snabb fotgängare eller en långsam bilist, utan en egen trafikantkategori med egna behov och beteenden. Det är därför viktigt att utforma cykelinfrastrukturen efter dem som ska använda den, det vill säga med fokus på cyklisternas behov och inte likställa dem med bilister eller fotgängare.

Cykelöverfarer och cykelpassager

Om fler ska cykla är det inte bara viktigt att öka säkerheten för de som cyklar, utan också framkomligheten och känslan av prioritering. I nuläget har en person på cykel väjningsplikt för bilar från sidoväg, även om de kör på en snabbcykelled. Att bygga om cykelpassager till cykelöverfarer är en bra möjlighet för att säkerställa både framkomlighet, och visa att de på cykel prioriteras över bilen.

Cykelparkering

Vid knutpunkter som skolor, handelscentrum och stationer etc. är det viktigt med genomtänkta cykelparkeringar. Det som är mest avgörande för i vilken utsträckning en cykelparkering kommer att användas är dess placering. En cykelparkering bör ligga i direkt anslutning till målpunkten och cykelinfrastrukturen. Vid korttidsparkeringar upp till 30 minuter bör cykeln kunna ställas på stöd eller ställ och viss möjlighet till ramlåsning bör finnas. För längre parkeringstid vid exempelvis tågstationen, skolor, arbetsplatser och andra knutpunkter bör cykelparkeringen vara försedd med tak och erbjuda möjlighet för ramlåsning. Vidare är det viktigt att alla allmänna cykelparkeringar är väl synliga så att man kan ha uppsikt och för att öka den informella sociala övervakningen, vilket minskar stöldrisken.

Tre viktiga punkter för cykelparkering är:

- **Nära** destinationspunkten. Cykelparkering placerad på fel plats leder inte till ökad cykling. Cykelparkeringen måste förläggas i anslutning till både målpunkt och cykelinfrastruktur.
- **Plats** för både vanliga cyklar och last-/specialcyklar. Vid heldagsparkering (t ex vid skola eller tågstation) är tak att rekommendera, för att skydda cyklarna mot nederbörd.
- **Säkert** – både natt och dag. Synlig placering för uppsikt och social kontroll, både som ett stölskydd och för att inge trygghetskänsla.

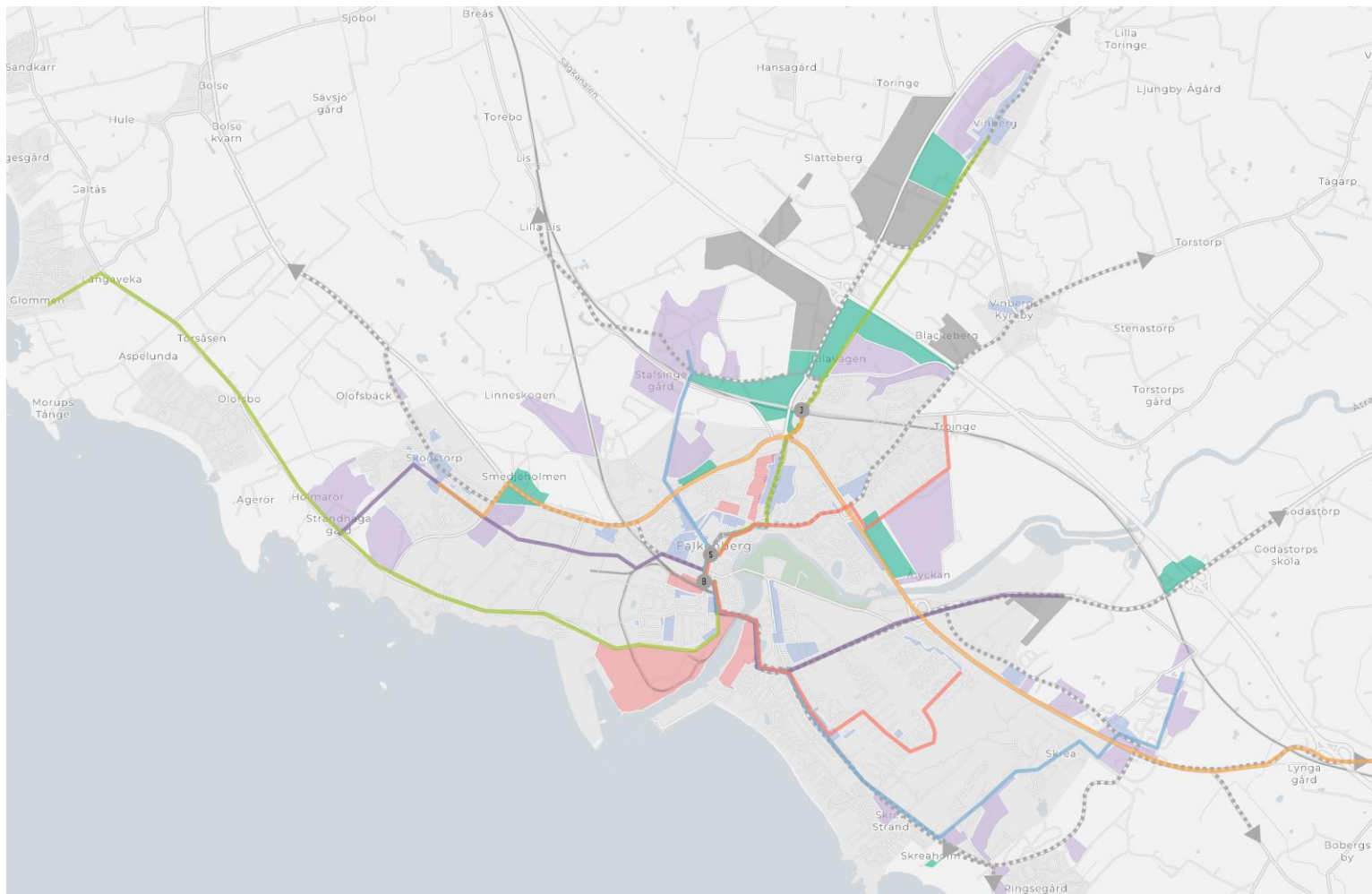
Kollektivtrafikstråk

Förslag på kollektivtrafikstråk

Bilden visar en sammantagen bild av föreslaget kollektivtrafiknät för att försörja befintliga och framtida bostadsområden och arbetsplatser. Nya föreslagna stråk för stadstrafik är markerade i färg i kartan. Regionbusstrafiken som ej har inkluderats i denna analys redovisas i streckad grå linjer.

Kollektivtrafikstråken som ritats ut i kartan är enbart ett förslag på nya kopplingar. För att optimera kollektivtrafikstråken bör starka reserelationer kartläggas och trafikeringsmöjligheterna på linjerna utvärderas. Det är också viktigt att busslinjerna samordnas för att tillgodose goda kopplingar till tågstationen anpassade till tågens avgångar.

De flesta föreslagna linjerna går via centrum vilket innebär att det finns möjligheter att koppla ihop linjerna på ett annat sätt än vad som är föreslagit.

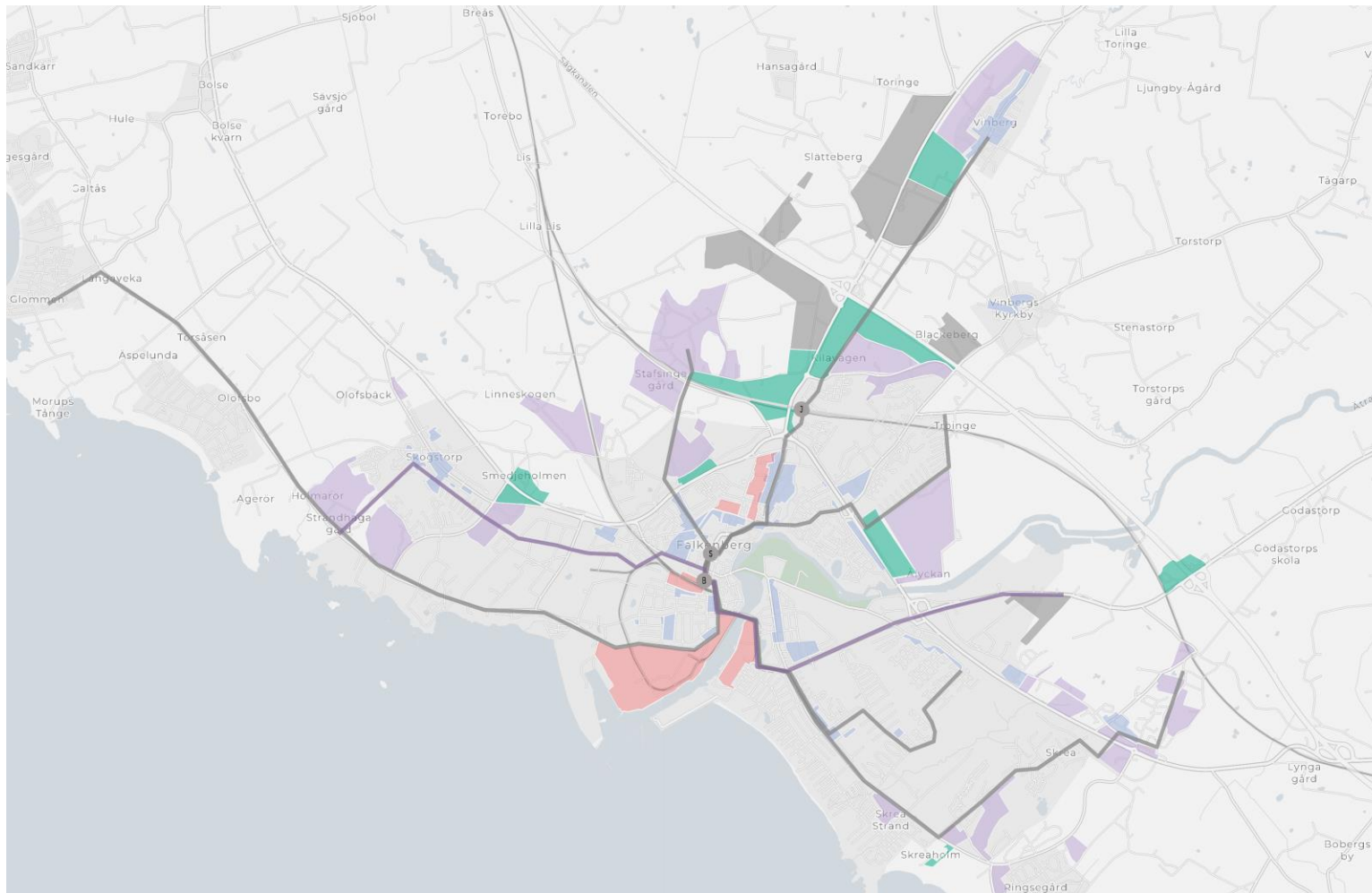


Busstråk: Skogstorp-Centrum-Ågård

Sträckningen föreslås gå från Skogstorpsområdet genom verksamhetsområdet in mot centrum. För att få en gen och snabb sträckning mot centrum krävs en bussgata mellan Skomakarleden och Åkarevägen, genom Kroka där ett nytt bostadsområde planeras.

Linjen försörjer flertalet arbetsplatser i västra delarna av staden, dels handels- och verksamhetsområdena i längs av Åkarevägen men också mer centrala arbetsplatser och målpunkter som Essity och handelsområdet norr om gamla järnvägen. I utritad dragning föreslås linjen fortsätta vidare österut mot industriområdena i Ågård. Med denna sträckning försörjer linjen befintliga bostadsområden i Skogstorp och kring Herting och Kristineslätt. På längre sikt kommer linjen även kunna försörja de nya bostadsområdena söder om Skogstorp samt Tegelbruksområdet öster om Ätran.

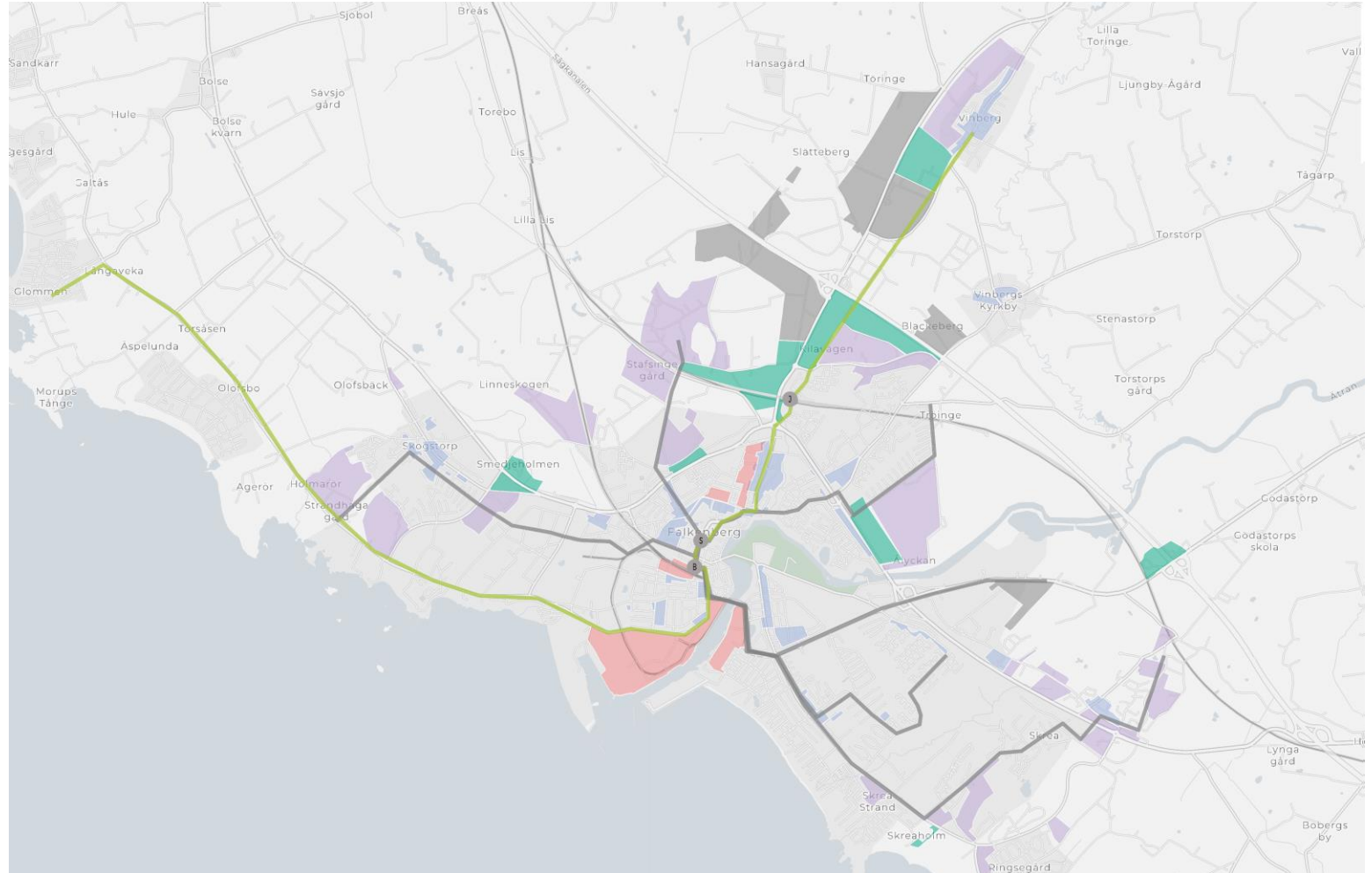
Kollektivtrafikstråket som ritats ut i kartan är enbart ett förslag på koppling genom centrum. Gråmarkerade linjer i kartan är alternativa förslag till den södra eller norra delens fortsättning efter centrum. Kopplas den södra delen ihop med en annan östergående sträckning är det möjligt för linjen att istället täcka in fler bostadsområden.



Busstråk: (Glommen-Olofsbo-) Skogstorp-Centrum-Tågstationen-Vinberg

Sträckningen föreslås gå från Skogstorpområdet, via centrum vidare till Vinberg. Linjen kan även förlängas vidare mot Olofsbo och Glommen som ligger utanför området för den fördjupade översiktsplanen. Syftet med linjen är tänkt att ge en gen koppling mellan bostadsområdena i de västra yttre delarna av Falkenberg in till centrum. Linjen försörjer Västra Gärdet och de centrala delarna av staden. I ett längre perspektiv kommer linjen även kunna försörja de nya bostadsområdena i södra delarna av Skogstorp och Hamnområdet. I den norra delen skapas en snabb och gen stadsbuss till Vinberg, via tågstationen. Denna försörjer Vinberg, industriområdena kring motet samt kommande verksamhetsområden och bostadsområden kring gamla väg 154. Denna linje förutsätter att tunnelpassagen under E6/E20 byggs om. Det bör också säkerställas att busslinjen har god framkomlighet genom Tångarondellen för att kunna säkerställa punktlighet till tågstationen.

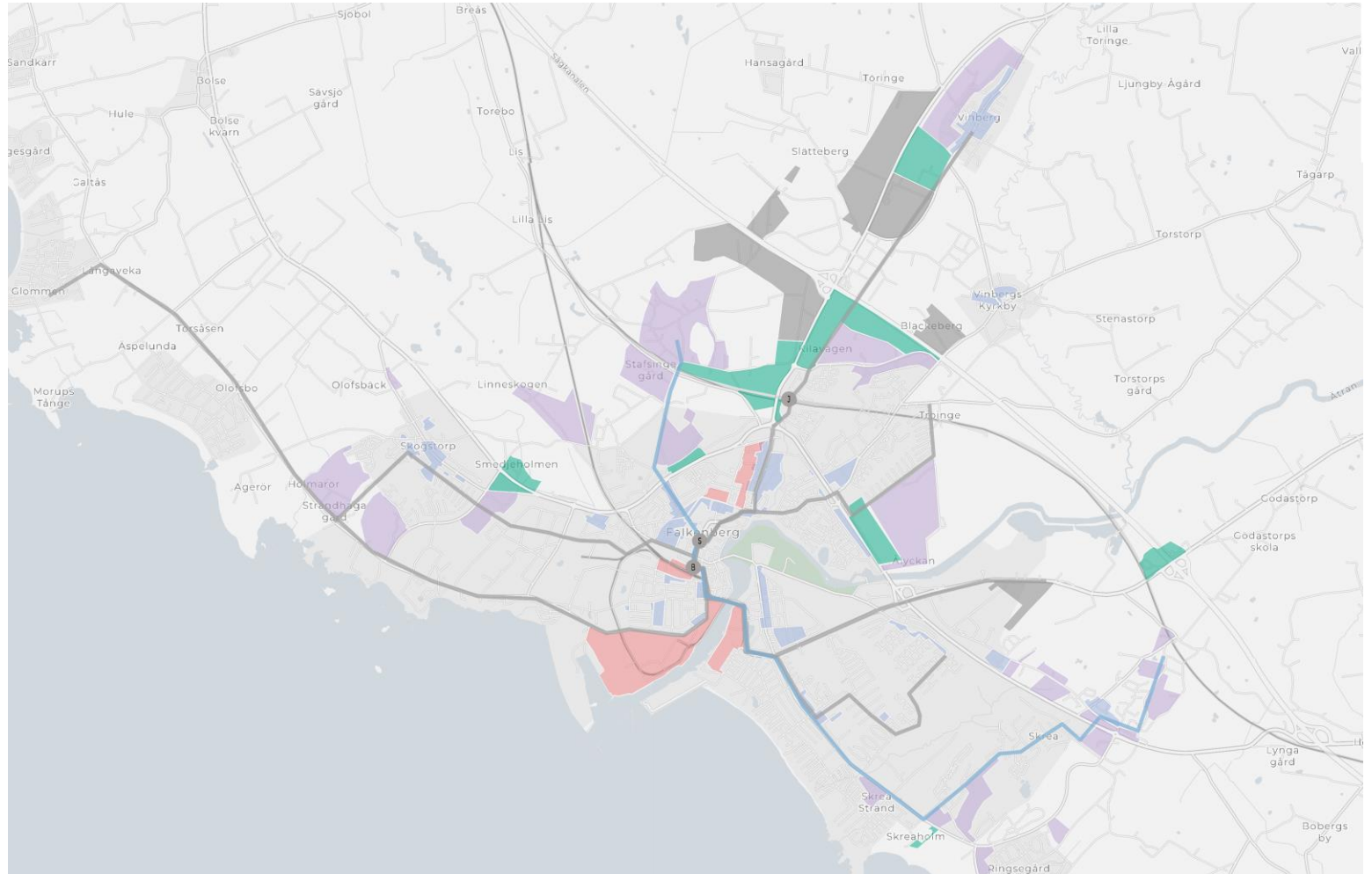
Kollektivtrafikstråket som ritats ut i kartan är enbart ett förslag på koppling genom centrum. Grå markerade linjer i kartan är alternativa förslag till den södra eller norra delens fortsättning efter centrum. Kopplas den södra delen ihop med ett annat ben tappar linjen kopplingen till stationen samtidigt som det är möjligt att nå andra målpunkter.



Busstråk: Stafsinge-Centrum-Skrea

Kring Stafsinge planeras för flertalet nya bostadsområden. Den dragna sträckningen är tänkt att försörja dels de nya bostadsområdena men också befintliga bostadsområden i Stafsinge och Falkagård. Linjen syftar till att skapa en attraktiv kollektivtrafikkoppling in mot centrum och vidare mot södra delarna av staden. Sträckningen från centrum mot Skrea går enligt dagens sträckning men föreslås fortsätta vidare norrut för att skapa bättre tillgänglighet till de nya bostadsområdena norr om väg 767.

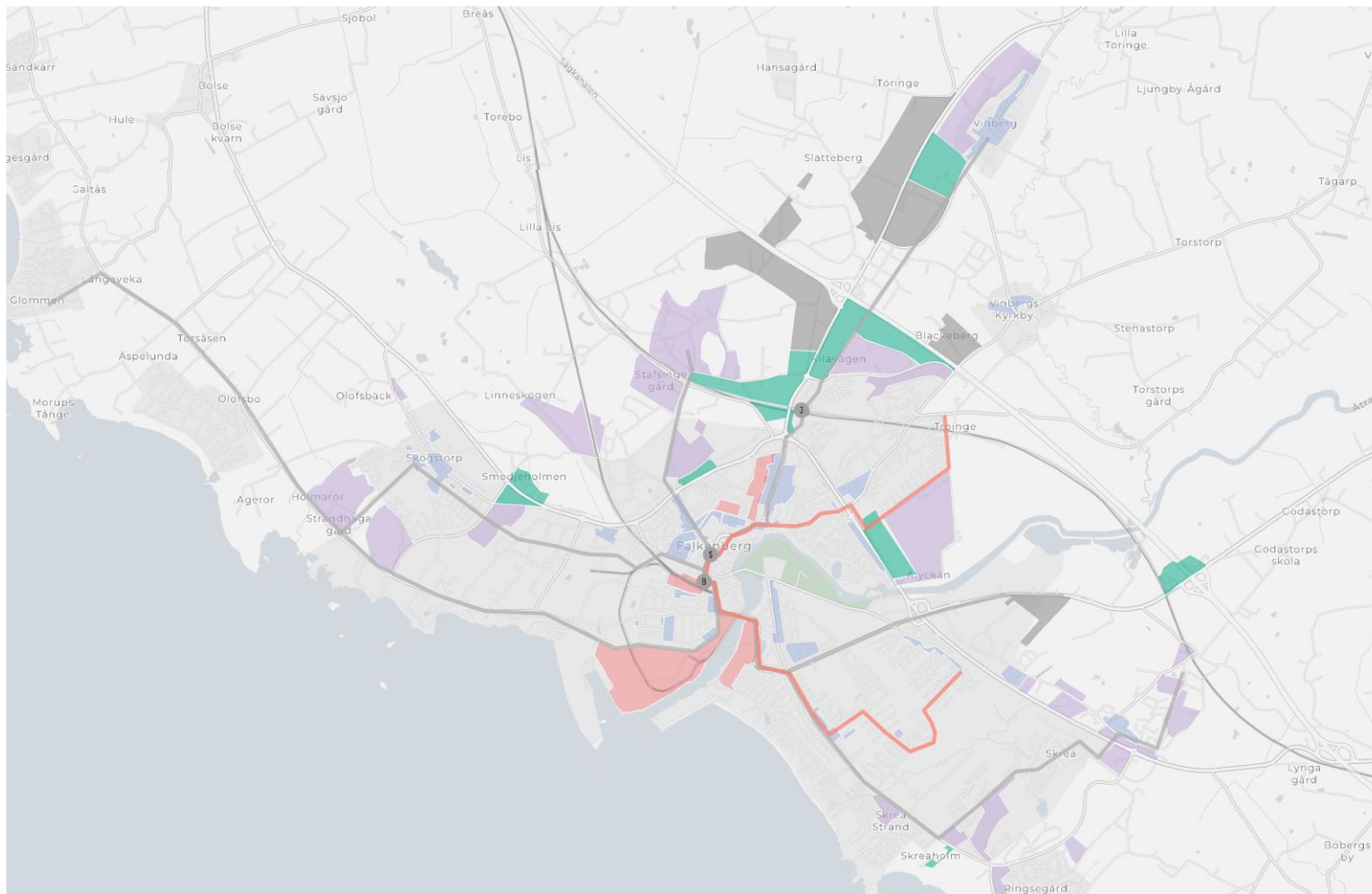
Kollektivtrafikstråket som ritats ut i kartan är enbart ett förslag på koppling genom centrum. Grå markerade linjer i kartan är alternativa förslag till den södra eller norra delens fortsättning efter centrum. Det skulle exempelvis vara möjligt att istället koppla det södra benet mot Skogstorp i likhet med dagens trafikering.



Busstråk: Tröinge-Centrum-Slätten

Föreslagen linje kopplar samman de stora bostadsområdena Södra Tröingeberg och Tröingedal samt Slätten och Hjortsberg med centrum. Den norra grenen av linjen har utgångspunkt i det nya området i Tröingedal. Utbyggnaden av området är det största motivet till den norra linjedragningen. I området planeras för flertalet nya bostäder, skola och förskola och det bedöms fördelaktigt att förse området med goda kollektivtrafikanslutningar för att ge goda förutsättningar för hållbart resande. Kopplingen från Slätten är dragen till Hjortsbergs centrum via Ljungholmsvägen för att förbättra närheten till kollektivtrafik till Hjortsbergsskolan, förskolan och bostadsområdena innanför Hjortsbergs centrum. För att linjen ska få en något genare sträckning är en alternativ dragning via Nabolagets väg direkt till Strandvägen. Dock försörjs inte lika många bostäder i detta alternativ. I det fall det i ett tillkommer en cirkulation på väg 767 vid Tröingedal skulle det även kunna göras koppling för busstrafiken söderut för att dra linjen även ska kunna försörja Fajansområdet.

Kollektivtrafikstråket som ritats ut i kartan är enbart ett förslag på koppling till centrum från de två bostadsområdena. Båda ändarna av linjen skulle kunna kopplas samman med någon av de tidigare beskrivna busstråken vilka markeras i grått. För att optimera kollektivtrafikstråken bör starka reserelationer kartläggas och trafikeringsmöjligheterna på linjen utvärderas.

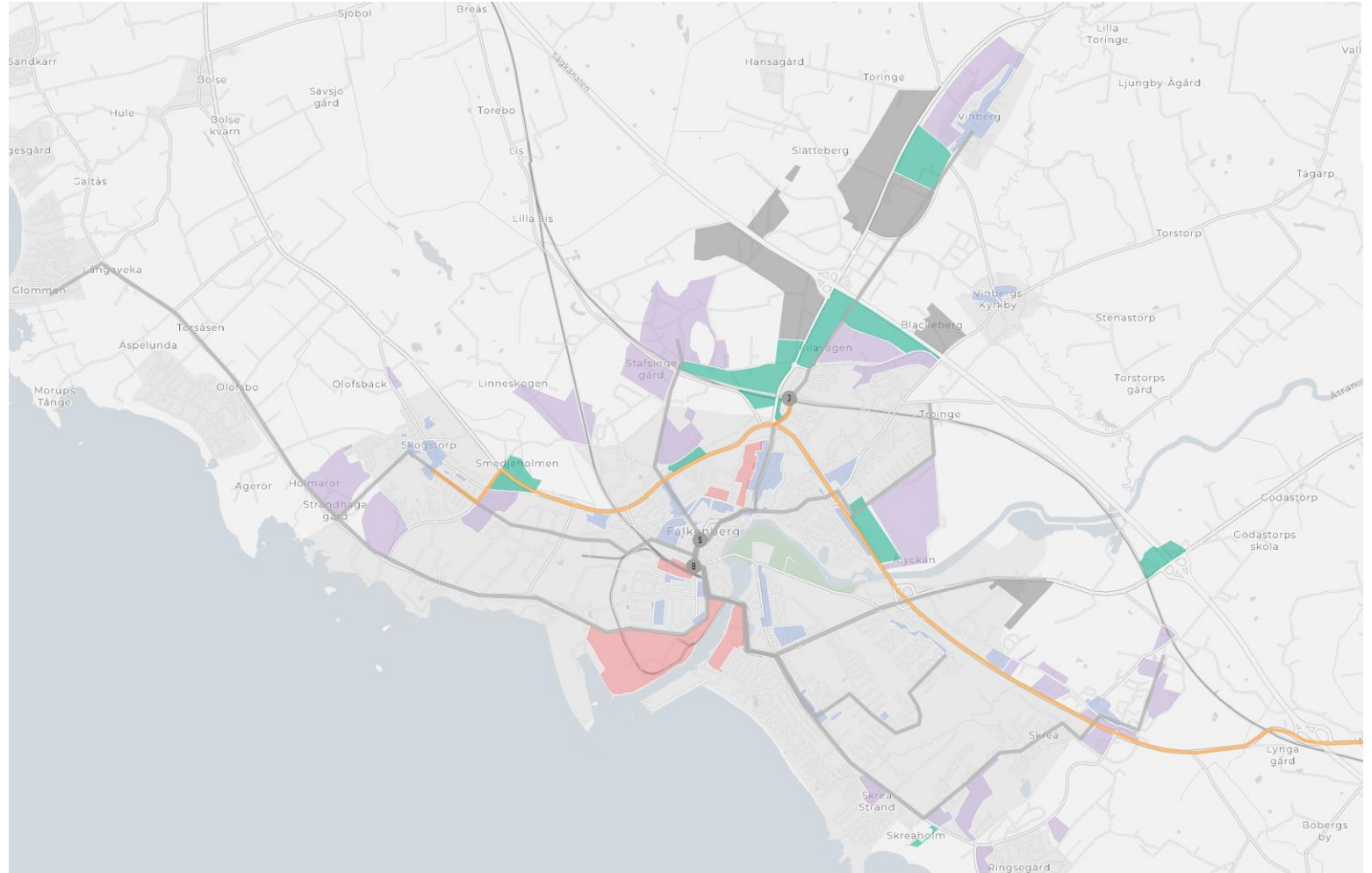


Snabb-busstråk: Skogstorp-Stationen-Skrea (-Slöinge)

Som komplement till tidigare beskrivna busstråk genom centrala Falkenberg föreslås ett yttre snabbstråk för att skapa snabba kopplingar mellan de yttre delarna av staden framförallt till stationen. Linjen föreslås gå från centrala Skogstorp via väg 767 in mot stationen. Därefter fortsätter bussen vidare på väg 767 ut mot Skrea. Det är också möjligt för linjen att fortsätta vidare utanför området för den fördjupade översiktsplanen mot Slöinge. Linjen möjliggör även för kopplingar till bostadsområdena kring Stafsinge, Fajans, Tröingeberg och kommande Tröingedal. Som en alternativ sträckning till väg 767 skulle linjen kunna gå utmed Skreavägen och på så vis bättre försörja verksamhetsområdet på Ågård och de nya områdena i norra delarna av Skrea. Denna sträckning gör dock att linjen tappar koppling mot Slätten.

En förutsättning för att linjen ska kunna försörja bostadsområden längs väg 767 är trafiksäkra hållplatslägen i kombination med säkra passager för oskyddade trafikanter.

För att linjen ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ över bilen bör det även säkerställas att bussen har god framkomlighet vid Tångarondellen.



Viktiga aspekter gällande bussens attraktivitet

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik behöver egenskaperna hos trafiksystemet möta resenärers krav och förväntningar. Korta restider, enkelhet och komfort, hela resan-perspektivet, infrastrukturinvesteringar och framkomlighet i tätorter pekas ut av Trafikförsörjningsprogrammet som utmaningar i arbetet mot en attraktivare kollektivtrafik (Region Halland 2020). Det är viktigt med en genomgående hög kvalitet i alla delar av systemet, först när en rad viktiga faktorer samspelar uppnås optimala förutsättningar.

Systemet måste vara lätt att förstå och använda. Detta skapas bland annat genom synlighet i staden, ett genomtänkt helhetskoncept och tydlig information. Hållplatser måste vara tillgängliga och trygga för alla. För att uppnå detta behövs goda anslutningsvägar, belysning, väderskydd och genomgående hög standard (X2AB 2015). Höga turtätheter ger minskad väntetid för resenärerna, och en viss miniminivå behöver uppnås stora delar av dygnet för att kollektivtrafiken ska ses som ett rimligt alternativ till bilen. I medelstora städer är 6 - 10 avgångar per timme under dagen, och eventuell förstärkning i högtrafik optimalt. Viktigt är även att samhällsutbyggnad och förtätning sker i kollektivtrafiksstråk för att skapa ett större underlag till en ökad turtäthet (Trafikverket 2015). Korta restider och hög pålitlighet uppnås genom gena linjesträckningar och en god framkomlighet i staden. Detta förutsätter bland annat prioriteringar gentemot andra trafikslag i korsningar och egna reserverade körfält (X2AB 2015). Sammantaget kan sägas att en attraktiv kollektivtrafik handlar om balansgången mellan en rad viktiga faktorer, där inget får förbises eller glömmas bort.

”Sedan den stora linjeomläggningen gjordes i Varberg 2015 har resandet nästan fördubblats där, från 414 000 till 819 000 resor. Förändringen med rakare huvudlinjer och koppling till Väst kustbanan, har slagit mycket väl ut och fortsätter att ge det totala resandet en bra skjuts i Varberg”

- Hallandstrafiken 2019



Källa: Framgångsfaktorer för attraktiv kollektivtrafik, (källa: X2AB, 2015).

Restid

Restiden är en avgörande faktor för hur lockande det är att åka kollektivt. Olika delar av restiden upplevs som olika belastande, men den totala dörr-till-dörrtiden ger en översiktlig beskrivning av hur attraktivt kollektivalternativet är. Varje extra hållplatsstopp erbjuder en kortare/snabbare anslutningsresa för den som stiger av eller på, och är något som i sin tur oftast bidrar till en kortare total restid för den personen. Samtidigt ökar restiden för alla de som sitter på bussen förbi hållplatsen. Ofta visar det sig att resenärerna sammantaget erbjuds ett mycket attraktivare kollektivtrafikalternativ om man drar ner på antalet hållplatsstopp. Genom att acceptera något längre gångtid till bussen för vissa resenärer kan man erbjuda betydligt kortare restid i bussen för de flesta.

Upptagningsområde

Kollektivtrafikens upptagningsområde utgörs inte av hur busslinjens dragning ser ut, utan av var busshållplatserna längs linjen är placerade. Att ta sig till hållplatsen från exempelvis hemmet, är också en del av resan och bör beaktas i planeringen. Tätare hållplatslägen och krokig linjedragning med längre restid som följd tenderar att ha mindre upptagningsområde än en rak linje med få stopp och mer effektiv linjedragning (Kottenhoff et al, 2009).

Turtäthet

Hur ofta bussen går, eller med vilken regelbundet kollektivtrafiken erbjuds, spelar också in för om kollektivtrafiken anses som attraktiv. Högre turtäthet ger kortare väntetider för resenärerna, men vid en viss punkt ger för hög turtäthet upphov till ökad trängsel. Samtidigt bör det poängteras att för att nå tillförlitlighet och minsta servicenivå krävs ofta en lägsta turtäthet även om efterfrågan är låg.

Linjetäthet

Linjetäthet och linjernas dragning är också en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska anses attraktiv. Resenärens förståelse för linjenätet är viktigt, och linjekartor och tidtabeller ska inte utgöra en barriär för att använda kollektivtrafiken (Kol-Trast). Linjer som går parallellt med varandra skulle exempelvis kunna bli reducerade och mer renodlade, för att underlätta förståelsen för systemet.

Bilstråk

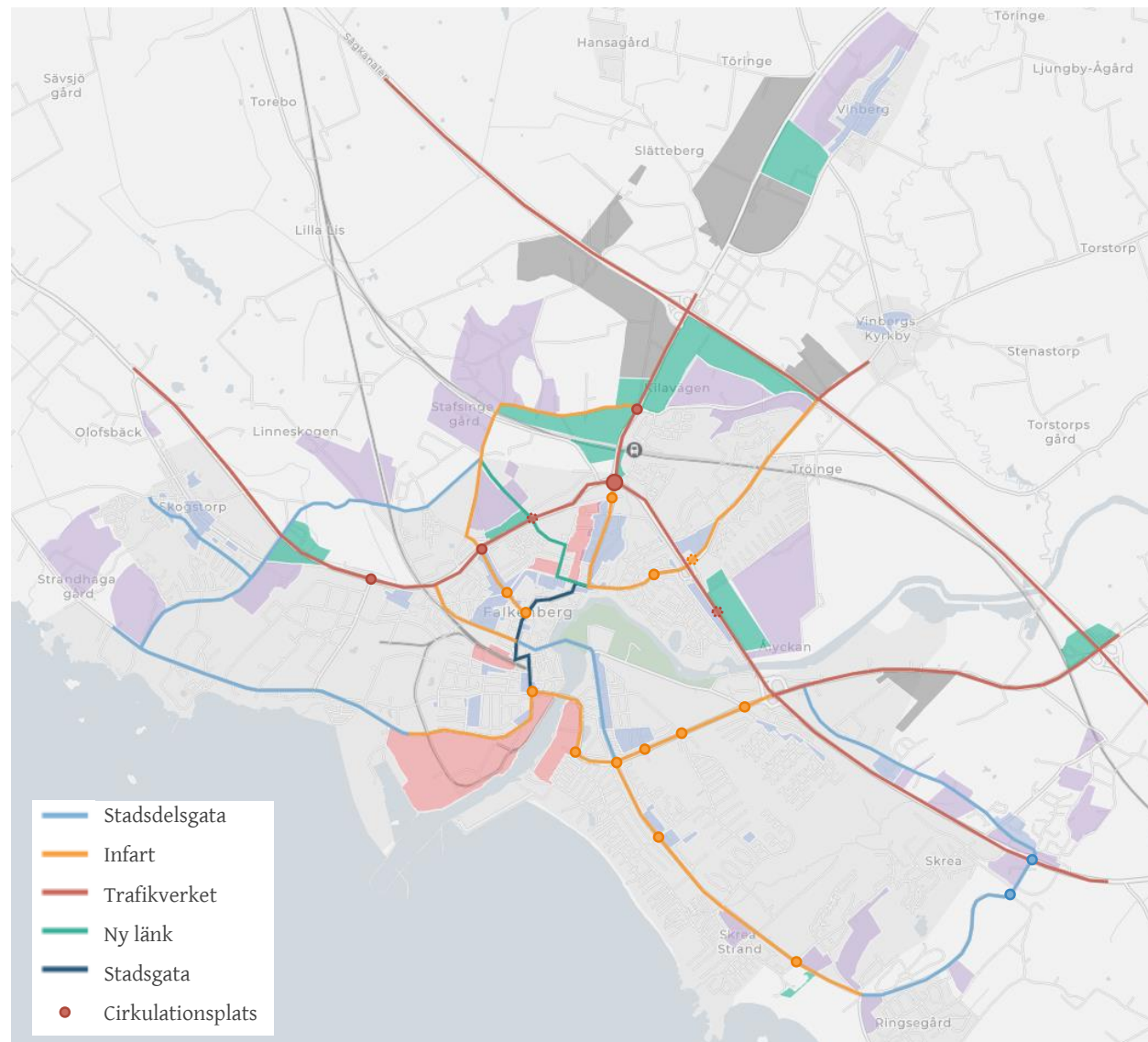
Övergripande vägstruktur

De flesta områden som planeras inom arbetet med FÖP:en har god koppling till dagens vägnät. Områdena är placerade så att det relativt snabbt går att ta sig ut på det övergripande vägnätet.

Utöver de kopplingar som behövs för att koppla samman de nya områdena med vägnätet så har den här utredningen inte visat på ett behov med några ytterligare kopplingar. Stadens mål är att prioritera de hållbara transporterna. Om fler kopplingar för biltrafiken skapas så kan detta leda till att fler väljer att resa med bil. En utbyggnad av vägsystemet kan därför leda till inducerad trafik, det vill säga att utbyggnaden av trafiksystemet kan leda till att mer trafik genereras.

Figuren till höger redovisar förslag på hur den övergripande vägstrukturen i Falkenberg kan se ut. Cirklarna visar cirkulationsplatser. Väg 767 är Trafikverkets väg vilket gör det svårare för kommunen att själva styra hur utformningen av vägen ska se ut. I det framtida vägsystemet är det viktigt att jobba med tydliga infartsvägar till staden som klarar av de framtida trafikvolymerna. Detta för att inte öka belastningen på gatorna i centrala Falkenberg vilket är ett mål satt i Trafikplanen för Falkenberg. De exploateringsområden som är placerade i den centrala delen av staden riskerar att öka belastningen på gatorna i centrum. Det är därför viktigt att arbeta med åtgärder för att trafikalkstringen från de nya områdena inte ska bli för stor.

Väg 767 är idag en barriär i staden och kommer i framtiden bli en än större barriär då staden växer i riktning mot stationen. Med en ökad bebyggelse på den norra sidan av väg 767 ökar behovet av att överbrygga den barriär som vägen utgör. Detta kan göras genom att endera omvandla väg 767 så att den får en annan karaktär eller genom att skapa flertalet bra och säkra kopplingar över väg 767.



Sammanfattning åtgärdsförslag

De åtgärdsförslag som har tagits fram syftar till att gynna de hållbara transporterna. Enligt trafikplanen ska andelen resor med de hållbara transporterna (gång, cykel och kollektivtrafik öka i framtiden). Vi rekommenderar därför Falkenbergs kommun att **arbeta strategiskt** med hur dessa trafikslag kan samspela och främja varandra. God tillgång till kollektivtrafik tenderar att bidra till en ökad användning av både cykel och kollektivtrafik samtidigt som bilåkandet kan minska. Attraktiva förutsättningar för cykling inom en radie av 2 till 5 kilometer kan leda till att människor väljer att cykla till kollektivtrafiken. (Zahra Hamidi and Chunli Zhao, Transportation Research Part D: Transport and Environment, November 2020).

De förslag på stråk som tagits fram i det här arbetet syftar till att förbättra möjligheterna att cykla och att åka kollektivtrafik. För att få fler att välja dessa trafikslag behövs en god infrastruktur vilket de nya förslagen på stråk ger.

Utöver förändringar i den fysiska miljön bör det också analyseras i vilka regleringar och styrmedel Falkenberg kan använda sig av för att uppnå de uppsatta målen. Detta kan exempelvis ske genom att integrera kriterier och principer som främjar cykling i olika planeringskedan såsom restidskvoter vid lokalisering av nyexploateringar, eller krav på cykelparkering vid bostäder, handel och kontor. Andra viktiga styrmedel är tillgång till och kostnad för parkering av bilar som kan minska både bilinnehav och bilresandet.

Enligt ÖP 2.0 ska kommunen aktivt arbeta med att styra trafikanternas attityder och beteenden så att biltrafikutvecklingen dämpas. Även här krävs en planering som beaktar samspelet och möjliga förstärkningseffekter som innebär att attityd- och beteendepåverkande åtgärder kan förhöja effekten av ny eller förbättrad infrastruktur.

Erfarenhet visar att god kommunikation kring ny infrastruktur leder till ökad användning av densamma (epomm.eu). Att arbeta med mobility management-åtgärder inför och i samband med flytt till nya områden eller tillsammans med större trafikstörande arbeten öppnar ett så kallad "Window of opportunity" då vi vet idag att människor som genomgår en större livsförändring har en större benägenhet att förändra sina vanor (Beige, S. och Axhausen, K.W., (2012). Interdependencies between turning points in life and long-term mobility decisions. Transportation, 39(4))

Ett aktivt och regelbundet arbete med målgruppsanpassad kommunikation och kampanjer kring cykling ökar kännedom om den tillgängliga cykelinfrastrukturen och är en viktig byggsten för en god cykelkultur och ökad cykling. Det finns också en stor potential att öka det hållbara resandet i kommunen baserat på befintlig infrastruktur och utbud, enbart genom god information och kampanjer. Undersökningar har visat att så många som hälften av de invånare i en kommun som objektivt sett har goda förutsättningar att resa hållbart inte känner till att de skulle kunna göra en specifik resa med hållbara trafikslag istället för med bil. (Individualised marketing: Changing travel behaviour for a better environment, Paper presented at the OECD Workshop: Environmentally Sustainable Transport; Berlin 5.-6.12.2002, Werner Brög, Erhard Erl, Nicola Mense).

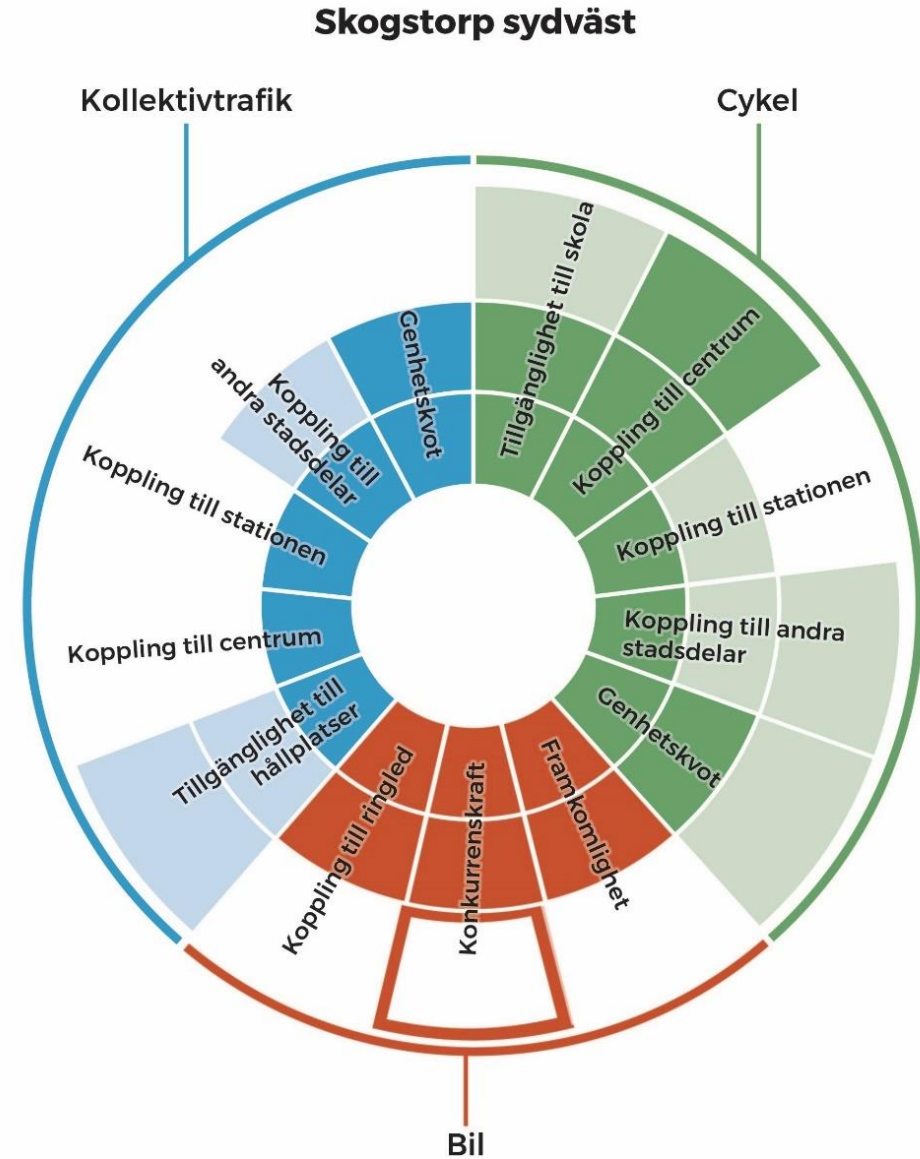
06

Potential

Potential

Utifrån de åtgärdsförslag som redovisas i det föregående kapitlet har potentialen för de olika områdena beräknats.

Potentialen för de olika områdena redovisas som den ljusa färgtonen i utvärderingsrosorna. När cykel- och kollektivtrafiken förbättras så kan bilens konkurrenskraft komma att minska. För de områden där vi bedömer att detta kan komma att ske så redovisas det som en streckad linje i utvärderingsrosorna.



Skogstorp

Cykel:

Ett utökat cykelnätverk i och kring Skogstorp skulle öka tillgängligheten från samtliga områden till centrum och skolan. En koppling längs med väg 767 mellan Industrivägen och Arvidstorpsvägen anses vara särskilt viktig för att skapa en egen cykelväg till stationen och öka kopplingen till andra stadsdelar. Förbättrade kopplingar till andra stadsdelar motiverar även en cykelväg som sammankopplar Skogstorp med områdena i Stafsinge.

Kollektivtrafik:

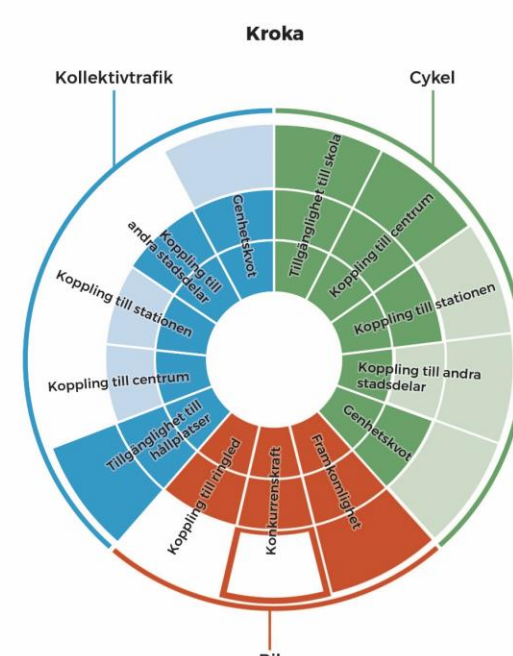
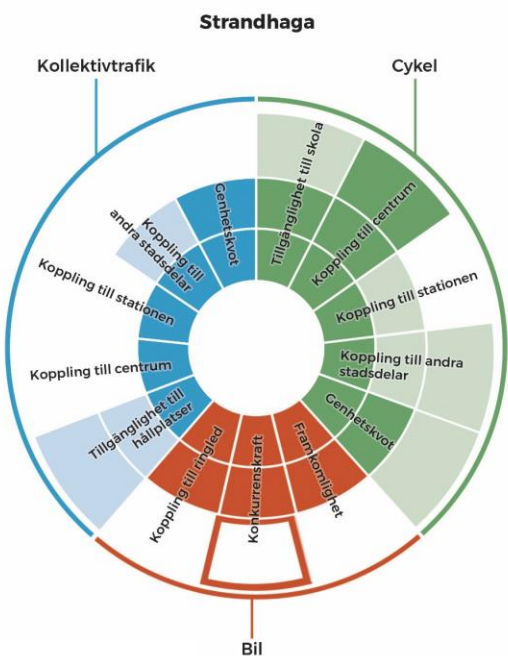
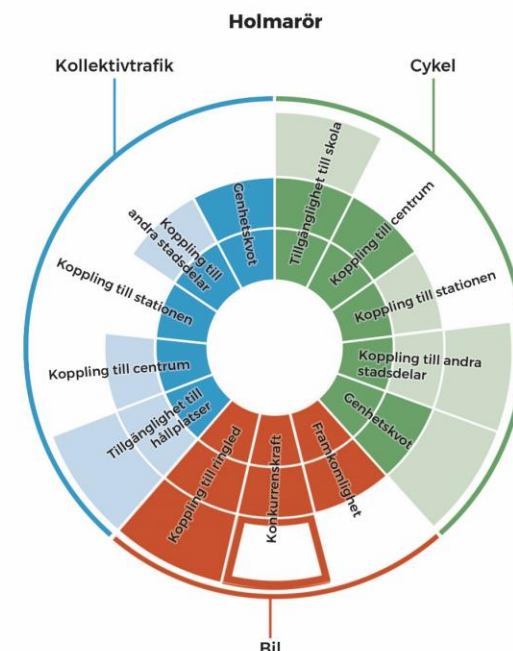
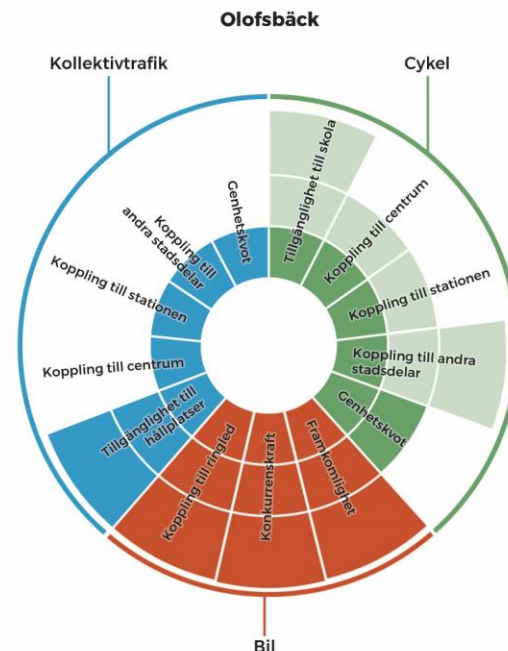
Enligt föreslagna kollektivtrafikstråk förbättras tillgängligheten till kollektivtrafik i de nya områdena kring Skogstorp. De föreslagna linjenätet kopplar samman områdena både med centrum samt med stationen. Det nya området vid Olofsbäck bedöms dock få oförändrad potential för kollektivtrafikresande.

Bil:

Förutsatt att vägnätet inte förändras i någon större omfattning förväntas bilens konkurrenskraft minska något till följd av de nya linjedragningarna. Dock är områdena placerade nära större leder vilket gör att det snabbt är möjligt att ta sig ut till närmsta ringled från de olika områdena.

Fakta:

Cirka 3-4km från Falkenbergs centrum och 4-6km från stationen.
Cirka 800 bostäder samt verksamheter



Stafsinge

Cykel:

Med de åtgärder som föreslås skulle Stafsinges kopplingar till olika målpunkter förbättras avsevärt. En passage över järnvägen vid Stålagård/Stafsinge Gård skulle förbättra tillgängligheten till både stationen, skolor och centrum. En cykelväg som kopplar samman de fyra områdena med varandra och andra stadsdelar bidrar till en sammanhängande cykelnät och förbättrad infrastruktur.

Kollektivtrafik:

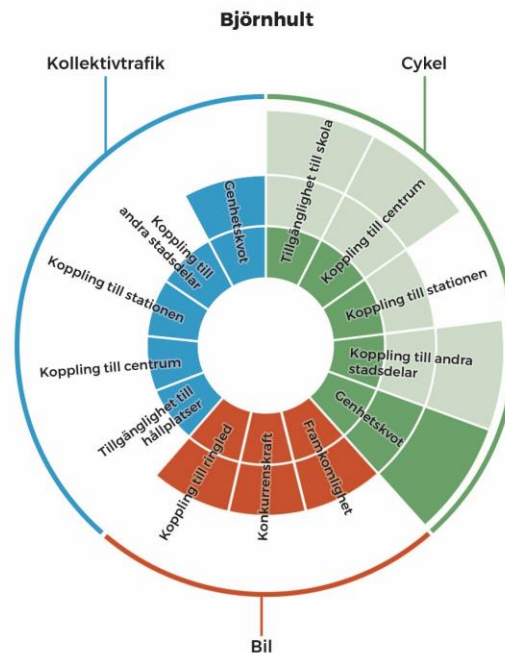
Områdena kring Stafsinge bedöms med föreslagna linjedragningar få bättre tillgänglighet till kollektivtrafik. Dels bedöms hållplatsavståndet kunna minska samt restiden till centrum förkortas. De norra områdena har enbart koppling mot stationen via regionbusstrafiken medan Gustavsberg fångas upp av föreslagen snabblinje. Björnhult försörjs ej med föreslagna kollektivtrafikstråk.

Bil:

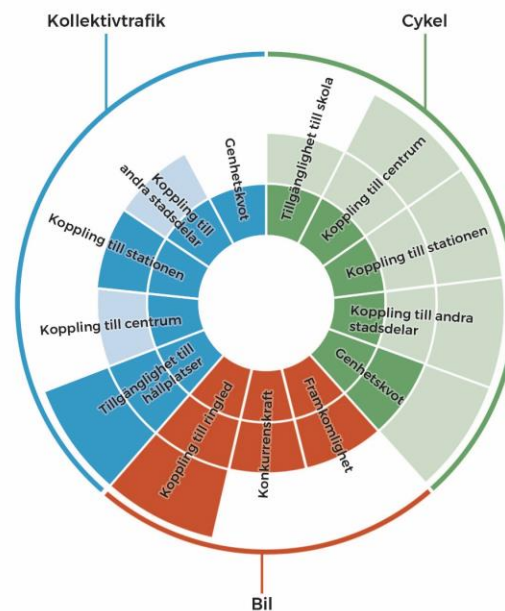
Bil bedöms fortsatt vara ett relativt konkurrenskraftigt färdmedel för de flesta områdena inom Stafsinge. Men i och med att områdena ligger relativt nära både stationen och centrum så står sig cykeln väl jämfört med bil samtidigt som kollektivtrafiken förbättras.

Fakta:

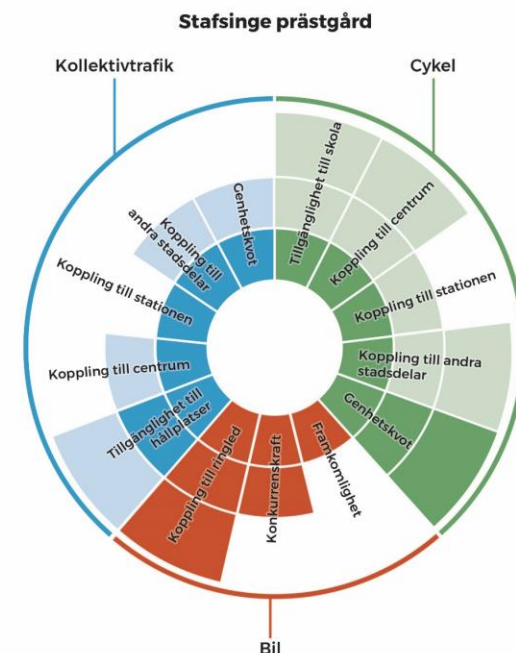
Cirka 1-3km från Falkenbergs centrum och 1-3km från stationen.
Cirka 2000 bostäder



Stålagård



Bil



Bil

Gustavsberg



Bil

Vinberg

Cykel:

En länk som knyter samman de två cykelvägarna i Vinbergs Kyrkby skulle förbättra tillgängligheten till skolan. En förbättring av cykelnätet kring Stafsinge skulle även göra Vinberg bättre kopplat till andra stadsdelar.

Kollektivtrafik:

Knavagården hade redan tidigare goda kollektivtrafikkopplingar till både stationen och centrum genom regionbusstrafiken. Med det nya linjenätet föreslås området även försörjas med en stadsbuslinje och kopplar därmed samman området med fler stadsdelar. Sträckningen blir även något genare då befintlig tunnelpassage under E6/E20 anpassas till busstrafikering.

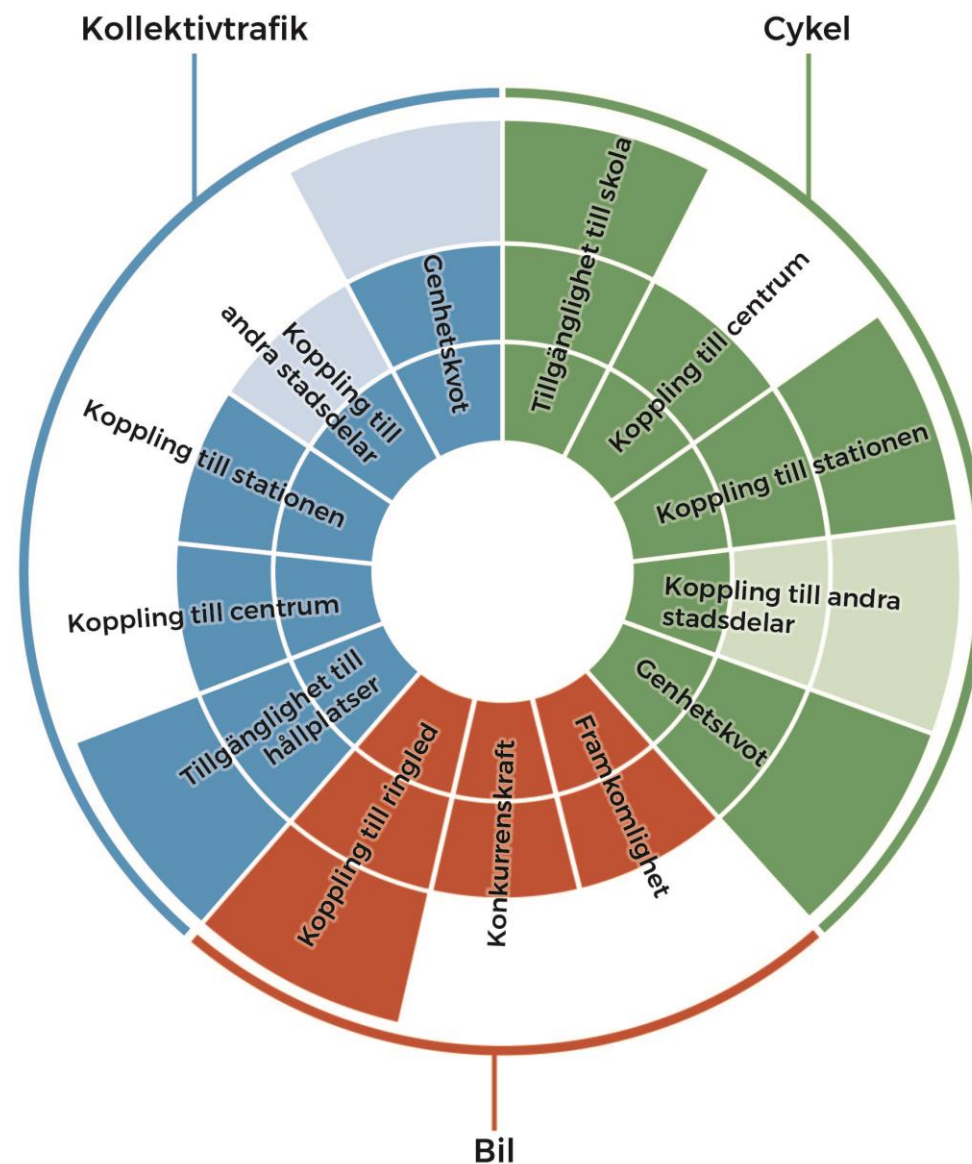
Bil:

I och med de nya kollektivtrafiklinjerna kan konkurrenskraften för bil minska något i vissa relationer. I de relationer där det fortfarande behövs byten med kollektivtrafik bedöms dock bilen fortsatt vara det mest attraktiva färdmedlet. Från området går det snabbt att ta sig ut på väg 154 och vidare mot flertalet målpunkter i och utanför staden.

Fakta:

Cirka 6km från Falkenbergs centrum och 4km från stationen.
Cirka 300 bostäder samt verksamheter

Knavagården



Tröingeberg

Cykel:

Åtgärdsförslaget innebär en passage under väg 767 i befintlig tunnel vid sydvästra Tröingeberg. Detta skulle öka tillgängligheten avsevärt till skola, centrum och andra stadsdelar. Nya länkar till och igenom befintlig infrastruktur i Tröinge förbättrar tillgängligheten till framförallt stationen. I Norra & Södra Skärslidarna föreslås en länk som kopplar samman de två befintliga cykelvägarna, vilket skulle skapa ett mer sammanhållet cykelväg nät.

Kollektivtrafik:

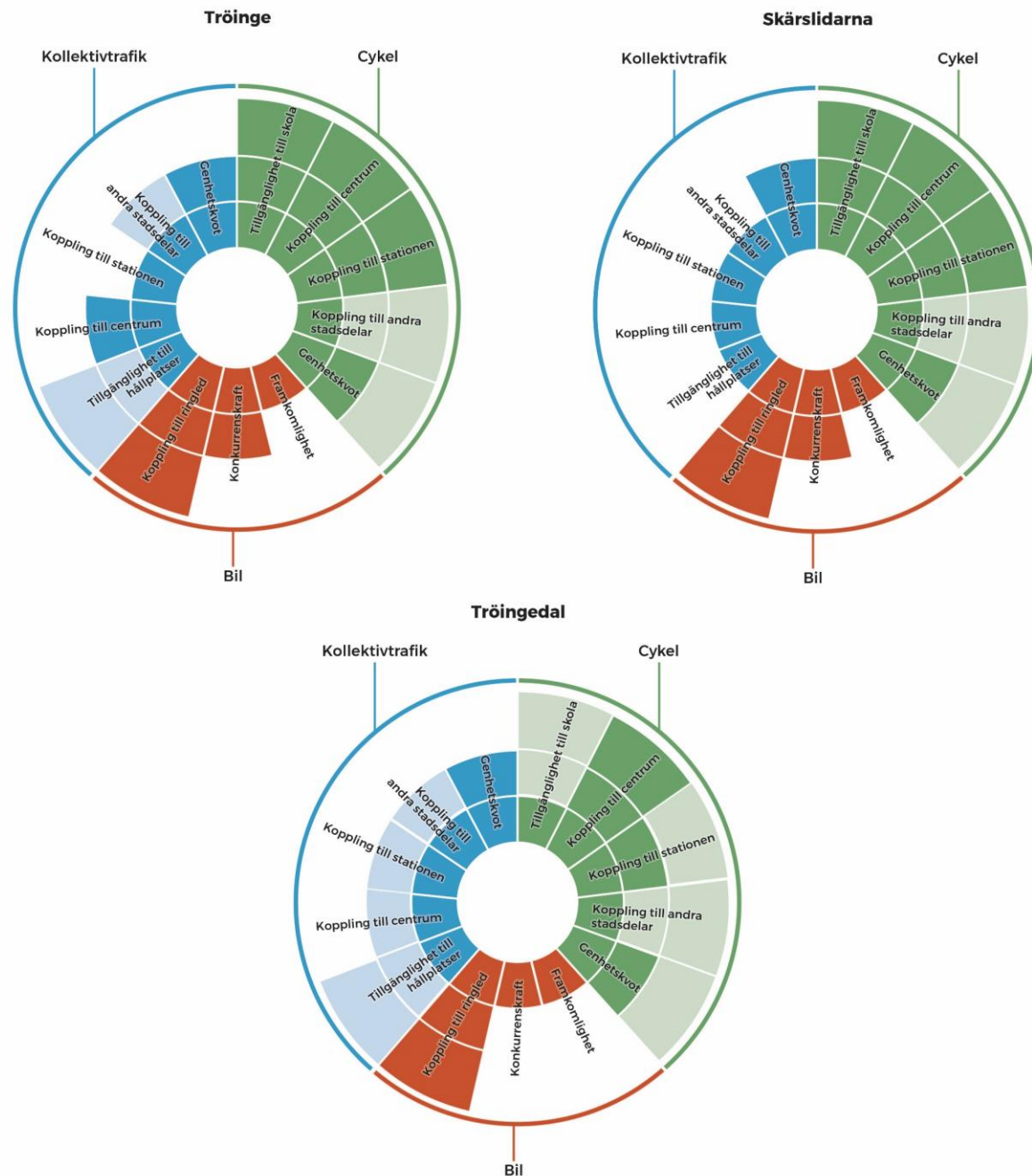
De nya områdena kring Tröingeberg får med föreslagen linjedragning närmre till hållplatslägen. Tröingedal och Tröinge bedöms få förbättrad restid med kollektivtrafik både till centrum och stationen medan de övriga två områdena framförallt bedöms få förbättrad koppling till övriga stadsdelar.

Bil:

Områdena får förbättrad försörjning av kollektivtrafik och anslutning till cykelvägar vilket gör bil mindre konkurrenskraftigt. Områdena ligger i nära anslutning till motorvägen och väg 767 vilket ger en snabb access till ringlederna. Framkomligheten på väg 767 och Tångarondellen har dock stor påverkan på bilens attraktivitet.

Fakta:

Cirka 3km från Falkenbergs centrum och 1-2km från stationen.
Cirka 3000 bostäder, skola samt verksamheter



Centrala omvandlings- områden

Cykel:

Åtgärdsförslagen innebär överlag ett mer sammankopplat cykelvägnät i centrum, utan saknade länkar och kopplingar. Fler passager över Åtran skulle även öka tillgängligheten för samtliga områden till andra stadsdelar och målpunkter. En cykelväg på den gamla banvallen föreslås för att skapa en gent stråk genom stadskärnan med en ytterligare passage över Åtran.

Kollektivtrafik:

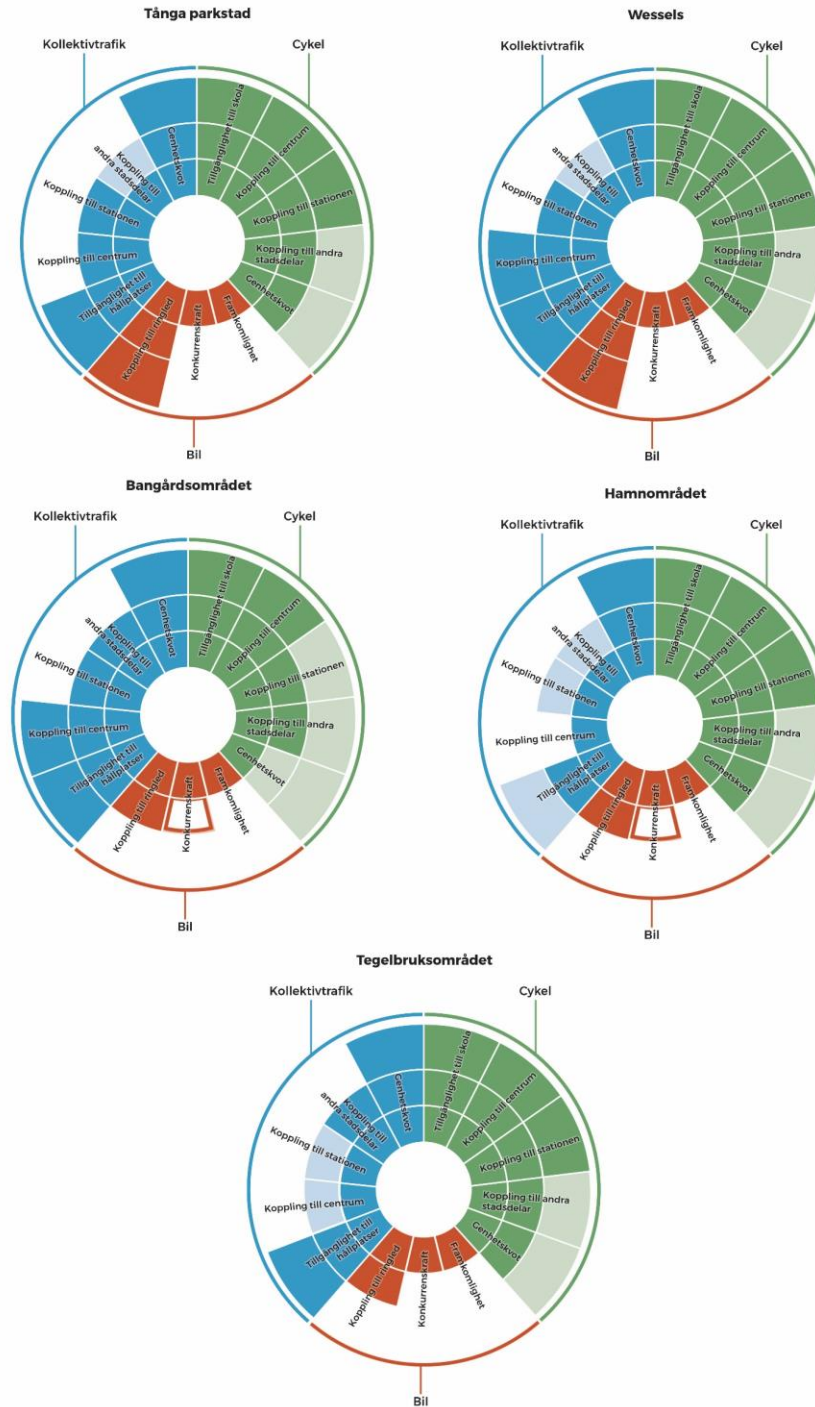
Det är framförallt Hamnområdet och Tegelbruksområdet som får förbättrade kollektivtrafikkopplingar då övriga områden är mer centralt placerade. Områdena får generellt bättre koppling till andra stadsdelar med de föreslagna linjedragningarna.

Bil:

Områdenas centrala placering gör bilen mindre konkurrenskraftig. Cykelåtgärder och föreslagna linjedragningar gör att konkurrenskraften för bil bedöms minska i.

Fakta:

Cirka 0,5-1,5km från Falkenbergs centrum och 1-3km från stationen.
Cirka 5000 bostäder



07

Förslag till
fortsatta
utredningar

Fortsatta utredningar

I arbetet med att ta fram åtgärdsförslag för cykel, kollektivtrafik och bil har ett antal frågeställningar identifierades som vi rekommenderar Falkenberg att arbeta vidare med.

- **Förankringsprocess:** De åtgärdsförslag som tagits fram behöver förankras med olika parter såsom Hallandstrafiken och därefter förfinas.
- **Kontinuitet i cykelstråk:** Se över kontinuitet i utpekade stråk. Cykelbanan ska vara sammanhängande och inte plötsligt ta slut eller byta sida. En fullständig inventering har inte gjorts i det här projektet.
- **Trafiksäkerhet:** Trafiksäkerheten på länkar och i korsningar för alla trafikslagen.
- **Cykelprioritering:** Se över hur cykel kan prioriteras i snabba stråk. Till exempel med cykelöverfarter eller prioritet i trafiksignaler.
- **Linjenätsanalys:** En mer detaljerad linjenätsanalys för kollektivtrafiken för att se över viktiga kopplingar och relationer samt se över vilken turtäthet och trafikering som är lämplig.
- **Resandepotential:** Analys av vilken resandepotential den nya linjesträckningen ger.
- **Förutsättningar för snabblinje:** Analysera vad som krävs i form av till exempel säkra passager och hållplatslägen för att kunna införa en snabblinje på väg 767.
- **Kopplingar mot regionalbussarna:** Se över hur stadsbussnätet kopplas samman med regionalbussnätet.
- **Trafikanalys:** Trafikanalys i kommunens modell för att se vilken belastning den framtida markanvändningen ger på vägnätet.
- **Framkomlighet:** Utredda framkomligheten i vägnätet, till exempel för Tångarondellen som idag är en belastad korsning och förmodligen kommer bli mer belastad i framtiden.
- **Funktion väg 767:** Utredda funktionen för väg 767.
- **Fotgängare:** Analysera förutsättningarna för fotgängare.
- **Gods:** Analysera förutsättningarna för gods.
- **Mobility Management:** Analysera hur kommunen kan arbeta aktivt med mobility management åtgärder för att få fler att välja de hållbara transportslagen.
- **Samhällsekonomi:** Analysera vilken samhällsekonomisk nytta åtgärderna kan ge

Källor

- Boverket. Planera för cykelparkering (u.å) https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/cykel/ (Hämtad 5/2 -21)
- Colabianchi et. al (2007) Towards an understanding of salient neighborhood boundaries: adolescent reports of an easy walking distance and convenient driving distance. <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/1479-5868-4-66> (Hämtad 5/2-21)
- Dickinson, J & Wretstrand, A (2016) Plats, pengar och prioritet: Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikandel K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, Lund, pp. 1-123. (Hämtad 5/2-21)
- Falkenbergs kommun (2015) Falkenbergs Cykelstrategi <https://kommun.falkenberg.se/download/18.2f10ec5b1627233901b23a91/1523400693796/Cykelstrategi.pdf> (Hämtad 5/2 -21)
- García-Palomares, J. C., Gutiérrez, J. & Cardozo, O. D. (2013) 'Walking Accessibility to Public Transport: An Analysis Based on Microdata and GIS', Environment and Planning B: Planning and Design, 40(6), pp. 1087–1102. doi: [10.1068/b39008](https://doi.org/10.1068/b39008). (Hämtad 8/2-21)
- Hallandstrafiken (2019) Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/static.wm3.se/sites/189/media/289099_Kollektivtrafikplan_2020_antagen_i_Hallandstrafikens_styrelse_2019-06-26.pdf?1561967958 (Hämtad 5/2 -21)
<https://www.hallandstrafiken.se/a/fortsatt-okat-resande-med-hallandstrafiken> (Hämtad 10/2 - 21)
- Holmberg (2008) Kollektivtrafik. Ur Trafiken i den hållbara staden (Hydén red). Lund: Studentlitteratur
- Kottenhoff et al (2009) The role of public transport for feasibility and acceptability of congestion charging – The case of Stockholm https://www.researchgate.net/publication/223162551_The_role_of_public_transport_for_feasibility_and_acceptability_of_congestion_charging_-_The_case_of_Sweden (Hämtad 5/2 -21)
- Norheim, B., Kjørstad, K.N., Frizen, K., Nesse, L.S. and Haug, T.W., (2011) Prinsipper for planlegging av rutetilbudet. https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport_27_2011_Prinsipper-for-planlegging-av-rutetilbudet.pdf (Hämtad 5/2 -21)
- Olausson & Solvin (2019) Restidskvotens påverkan på färdmedelsvalet <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8988772&fileId=8988777> (Hämtad 5/2 -21)
- Regeringskansliet (2017). En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Stockholm: Näringsdepartementet. Artikelnummer: N2017.19.
- Region Halland (2020) Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 https://www.regionhalland.se/app/uploads/2020/04/Remiss_RHTrafikfo%CC%88rso%CC%88rjningsprogram_2020-2024348792-0.pdf (Hämtad 5/2 -21)
- Svensson (2008) Gång- och Cykeltrafik. Ur Trafiken i den hållbara staden (Hydén red). Lund: Studentlitteratur
- Zahra Hamidi and Chunli Zhao, Transportation Research Part D: Transport and Environment, November 2020.
- Beige, S. och Axhausen, K.W., (2012). Interdependencies between turning points in life and long-term mobility decisions. Transportation, 39(4)
- Individualised marketing: Changing travel behaviour for a better environment, Paper presented at the OECD Workshop: Environmentally Sustainable Transport; Berlin 5.-6.12.2002, Werner Brög, Erhard Erl, Nicola Mense.

WSP Sverige AB
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen

wsp.com

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

