Falkenbergs Kommun

Trafik Rampen 36 mfl

Utredning till planprogram

Uppdragsnr.: 109 70 92 Revision: 2 Datum: 2026-09-22



Norconsult

Uppdragsgivare:	Falkenbergs Kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson:	Anna Nilsson
Konsult:	Norconsult Sverige AB, Navigationsgatan 1A, 211 20 Malmö
Uppdragsledare:	Viktor Edensand
Handläggare:	Märta Larsson

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
1	2026-06-26	Granskningshandling	M. Larsson	V. Edensand	V. Edensand
2	2026-09-22	Slutleverans	M. Larsson	V. Edensand	V. Edensand

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult Sverige. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

Summering

Falkenbergs kommun arbetar med ett planprogram och en detaljplan i centrala Falkenberg vilket syftar till att koppla samman området med den centrala staden, som idag har en barriär i form av järnväg. Syftet med denna utredning är att utreda hur den tillkommande trafiken från planområdet och detaljplaneområdet kan komma att påverka det omkringliggande vägnätet.

Tidiga uppskattningar är att det kan komma att byggas cirka 10 700 kvadratmeter BTA i programområdet norr om järnvägen. Bebyggelsen planeras bestå av bostäder, verksamheter i form av handel samt ett parkeringshus. Detaljplaneområdet ligger på södra sidan av järnvägen. Det planeras för cirka 355 lägenheter, 14 radhus samt ett parkeringshus, med en uppskattad total BTA på cirka 36 000 kvadratmeter.

Trafikmätningar och inhämtad GPS-data från Tomtom Move har använts som underlag för hur mycket trafik som kör i området i nuläget, samt för att ta fram svängfördelningar i korsningar. Mätningar av befintlig trafik och antagna trafikmängder utifrån GPS-data har räknats upp till målår 2050 med hjälp av Trafikverkets basprognos. För att beräkna hur mycket trafik som tillkommer från den nya bebyggelsen har Trafikverkets trafikalstringsverktyg använts. Trafikalstringen har beräknats i två scenarion, ett med låg andel biltrafik och ett med hög andel biltrafik. Totalt beräknas programområdet alstra cirka 990-2120 fordon/dygn, varav detaljplaneområdet ger upphov till cirka 510-980 fordon/dygn. Med framtagna svängandelar i omkringliggande korsningspunkter har det uppskattats hur trafiken fördelar sig ut på det omkringliggande vägnätet.

Trafikfördelningen har använts som indata till kapacitetsberäkningar för tre korsningar: Sandgatan / väg 767, Sandgatan / Kvekatorpsvägen och Sandgatan / in- och utfart till det framtida planerade parkeringshuset i programområdet. Kapacitetsberäkningarna har utförts i Capcal. För samtliga körfält i korsningarna har en belastningsgrad beräknats, vilken visar förhållandet mellan trafikflödet och kapaciteten.

Kapacitetsberäkningarna visar att framkomligheten i korsningen Sandgatan / väg 767 är acceptabel. För korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen är framkomligheten däremot inte acceptabel. Dagens utformning av tillfarten på Kvekatorpsvägen ser ut att möjliggöra för två körfält, och då utformningen analyseras visar resultatet att belastningsgraden sjunker och att framkomligheten är god i korsningen. Även framkomligheten i korsningen Sandgatan / in- och utfart till det framtida planerade parkeringshuset är god.

En parkeringsutredning genomförs baserat på Falkenbergs kommuns parkeringsnorm. Utredningen visar att behovet för bil uppgår till cirka 500 platser utan samnyttjande, och minskar med knappt 20 platser då samnyttjande sker på norra sidan om järnvägen. Behovet av parkeringsplatser för rörelsehindrade beräknas till 10 platser och för cykel beräknas parkeringsbehovet till cirka 1010 platser. Andra mobilitetsåtgärder skulle kunna möjliggöra för sänkta parkeringstal.

Ett antal nya kopplingar har föreslagits anläggas i och omkring programområdet. En gång- och cykelbana över järnvägen samt två nya gång- och cykelvägar norr respektive öster om järnvägsspåren skulle öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter samt minska järnvägens

barriäreffekt. Dessa kopplingar har därför rekommenderats att anläggas. De två föreslagna alternativen för förlängningar av gator har höga investeringskostnader, samtidigt som nyttan anses vara begränsad, och har därför att inte rekommenderats anläggas.

Innehåll

1 Inledning 6

2 Förutsättningar 7

2.1 Ny bebyggelse 10

2.2 Trafikmätningar 10

2.3 GPS-data från TomTom Move 12

3 Uppräkning av befintlig trafik 14

4 Trafikalstring 15

4.1 Lågt scenario: Trafikalstringsverktyget 15

4.2 Högt scenario: färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning 16

5 Trafikfördelning 17

6 Kapacitet för korsningar 21

6.1 Korsning Sandgatan / väg 767 (1) år 2050 22

6.1.1 Låg andel biltrafik 23

6.1.2 Hög andel biltrafik 23

6.2 Korsning Sandgatan / Kvekatorpsvägen (2) 24

6.2.1 År 2050 24

6.2.2 År 2050 med två körfält på Kvekatorpsvägen 25

6.3.1 6.3 Korsning Sandgatan / in- och utfart P-hus (3) år 2050 27

6.3.2 Låg andel biltrafik 28

Hög andel biltrafik 28

6.4 Plankorsning och busshållplatser 28

6.5 Resultatdiskussion 29

7 Parkeringsutredning 32

8 Effekter av nya kopplingar 35

8.3.1 8.1 Gång- och cykelbro över järnvägsspår 35

8.3.2 8.2 Gång- och cykelbanor 36

8.3 Gator 36

Förslag A 36

Förslag B 38

9 Slutsats och vidare rekommendation 40

10 Källor 42

1 Inledning

Falkenbergs kommun arbetar med en detaljplan och ett planprogram i centrala Falkenberg, se Figur 1. Planprogrammet och detaljplanen syftar till att koppla samman området med den centrala staden som idag har en barriär i form av järnväg.



Figur 1. Översikt över Falkenberg där program- och detaljplaneområdet är inringat i rött. Utredda korsningar är inringade i gult. Karta: Lantmäteriet.

Syftet med denna utredning har varit att utreda hur den tillkommande trafiken från planområdet och detaljplaneområdet kan komma att påverka det omkringliggande vägnätet gällande kapacitet. Detta har gjorts genom att analysera belastningen i tre korsningspunkter, två vilka ligger i anslutning till utredningsområdet och en som ligger nordväst om området, se gul markering i Figur 1. Vidare har effekter av föreslagna nya kopplingar inom utredningsområdet diskuterats och en bullerutredning för närliggande fastigheter har utförts. Målår för utredningen är år 2050.

Falkenbergs kommun genomför egna utredningar av cykelvägnätet i ett större perspektiv, både gällande nutida och framtida stråk, vilket är varför det inte har inkluderats i denna utredning.

2 Förutsättningar

Planområdet är beläget centrala Falkenberg, strax sydväst om centrum. I Figur 2 nedan är detaljplaneområdet markerat i orange och resterande programområde markerat i grönt. Järnvägen sträcker sig genom området i nordvästlig-sydöstlig riktning och tar slut längst i öster i programområdet. Järnvägen används endast för godstrafik, då kollektivtrafiken trafikerar Falkenberg Station som är placerad norr om Falkenbergs centrum. Längst västerut i programområdet korsar Kvekatorpsvägen järnvägen i plan.



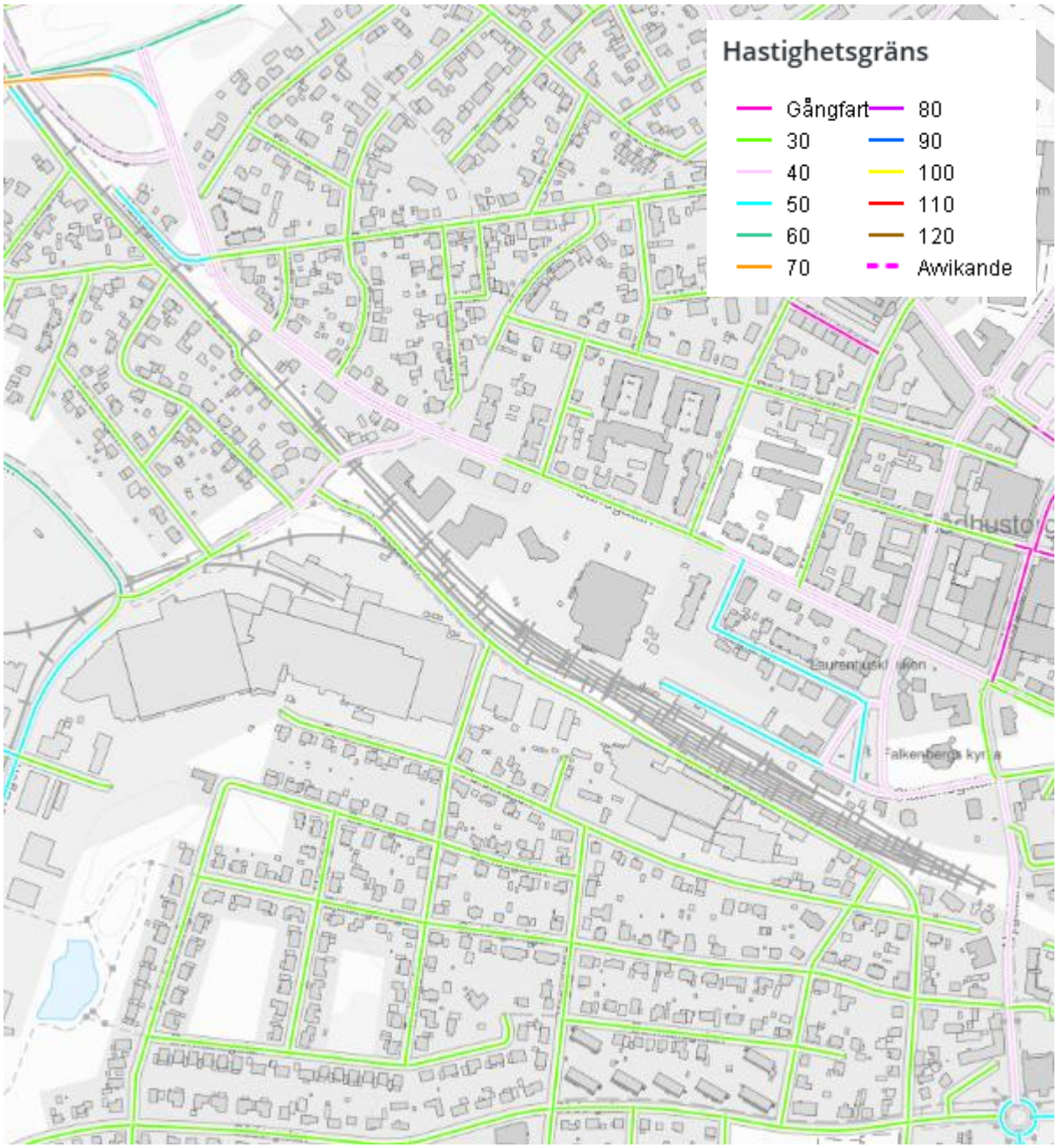
Figur 2. Översikt över programområdet i grönt och detaljplaneområdet inom streckad röd linje. Leveransväg visas i gult. Karta: Lantmäteriet.

I mitten av programområdet, på norra sidan om järnvägen, ligger Ica och Systembolaget. Leveranser till dessa verksamheter kör norr om järnvägen, via Stationsgatan och en tomt där

Hallandstrafiken har uppställning för bussar. Leveransvägen visas i Figur 2. Leveransfordonen har inte tillstånd att köra på Sandgatan enligt avtal.

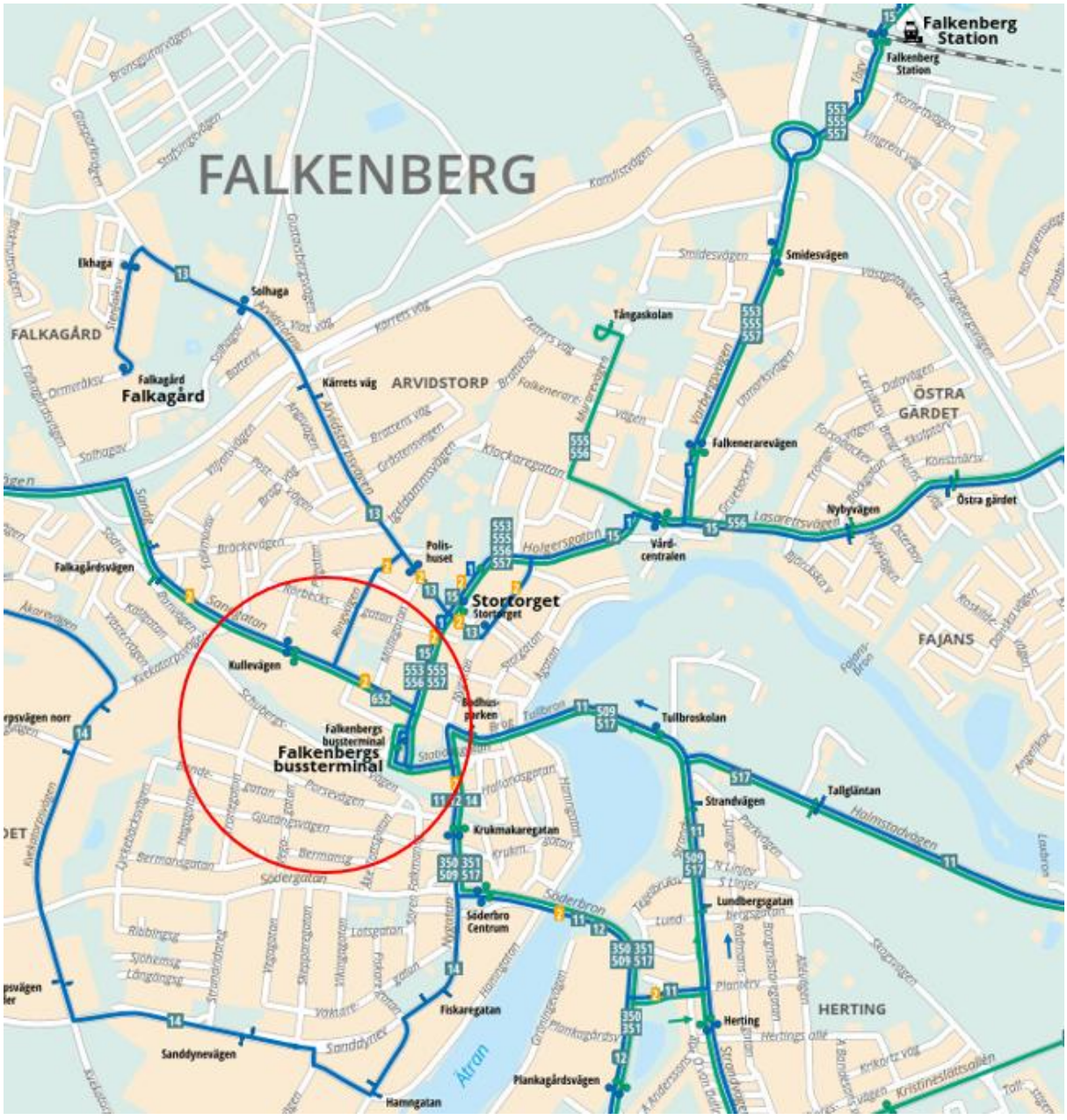
Väster om detaljplaneområdet ligger Essity, vilket är arbetsplats för cirka 360 anställda (Essity, n.d.). Anläggningen i Falkenberg är en viktig internationell distributionscentral för företaget.

Hastighetsbegränsningen på gatorna i och omkring utredningsområdet visas i Figur 3.



Figur 3. Tillåten hastighet i och omkring utredningsområdet (Trafikverket, 2026).

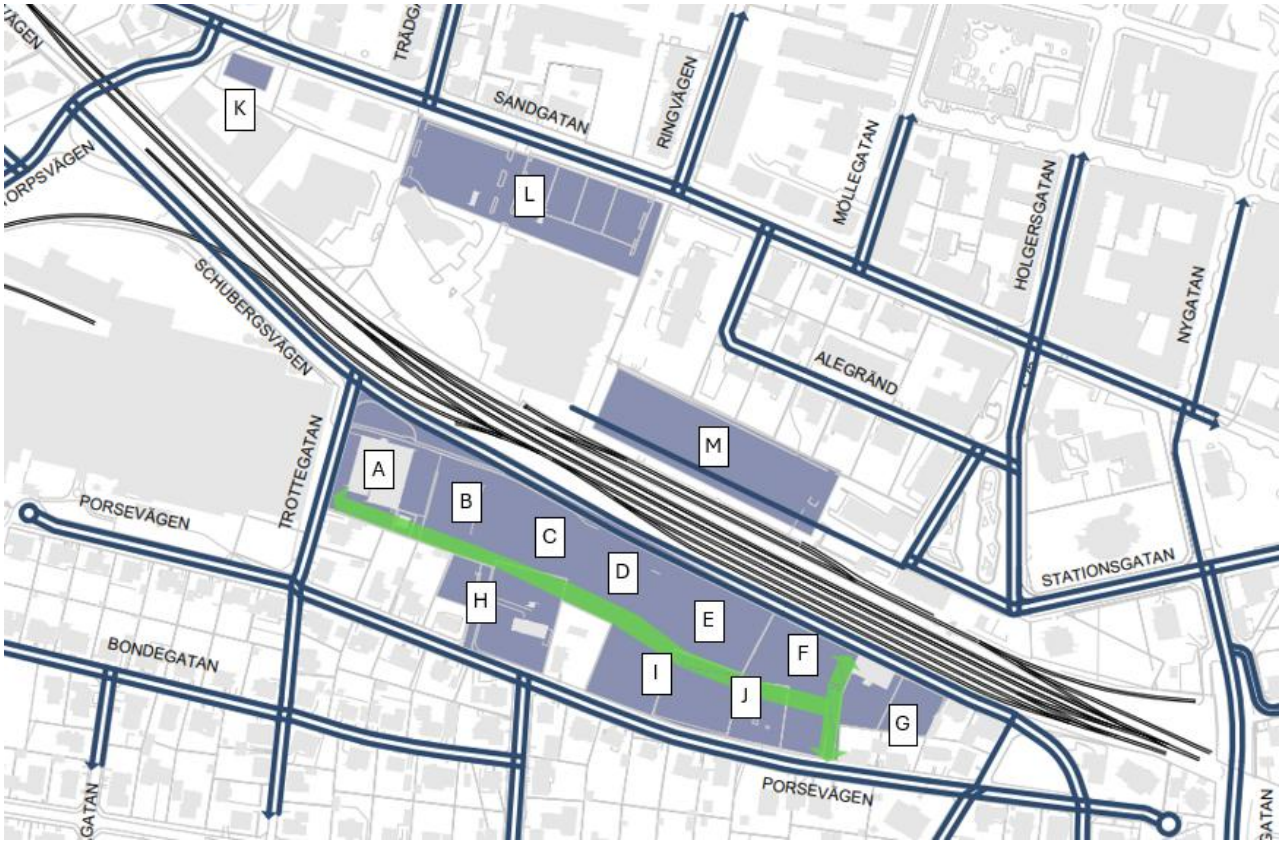
Programområdet ligger centralt i Falkenberg med närhet till flertalet busshållplatser. Hållplatserna Kullevägen, Falkenbergs bussterminal samt Badhusparken ligger alla inom 400 meters radie från programområdets mittpunkt, se Figur 4. Detta innebär att möjligheten att resa med kollektivtrafik är god. Avståndet till Stortorget är knappt 500 meter, där det dels finns en busshållplats som trafikeras av ytterligare busslinjer, dels finns butiker, restauranger och annan centrumhandel.



Figur 4. Linjekarta för bussar i Falkenberg (Hallandstrafiken, n.d.). Cirkeln visar avståndet på 400 meter från programområdets mitt.

2.1 Ny bebyggelse

Kvarteren för den planerade nya bebyggelsen för program- och detaljplaneområdet visas i Figur 5.



Figur 5. Kvarter där ny bebyggelse planeras i programområdet samt detaljplaneområdet (Falkenbergs kommun, 2026).

Norr om järnvägen uppskattas cirka 10 700 kvadratmeter BTA byggas i kvarter K, L och M i programområdet, se Figur 5 (Falkenbergs kommun, 2026). Bebyggelsen planeras främst att bestå av verksamheter i form av handel (kvarter L och M) och bostäder (samtliga kvarter). Den markparkering som idag finns för besökare till Ica, Systembolaget, Apoteket och övriga verksamheter kan kompletteras med ett parkeringshus i kvarter L, vilket frigör yta och på så sätt möjliggör för ytterligare byggnation till andra typer av markanvändning.

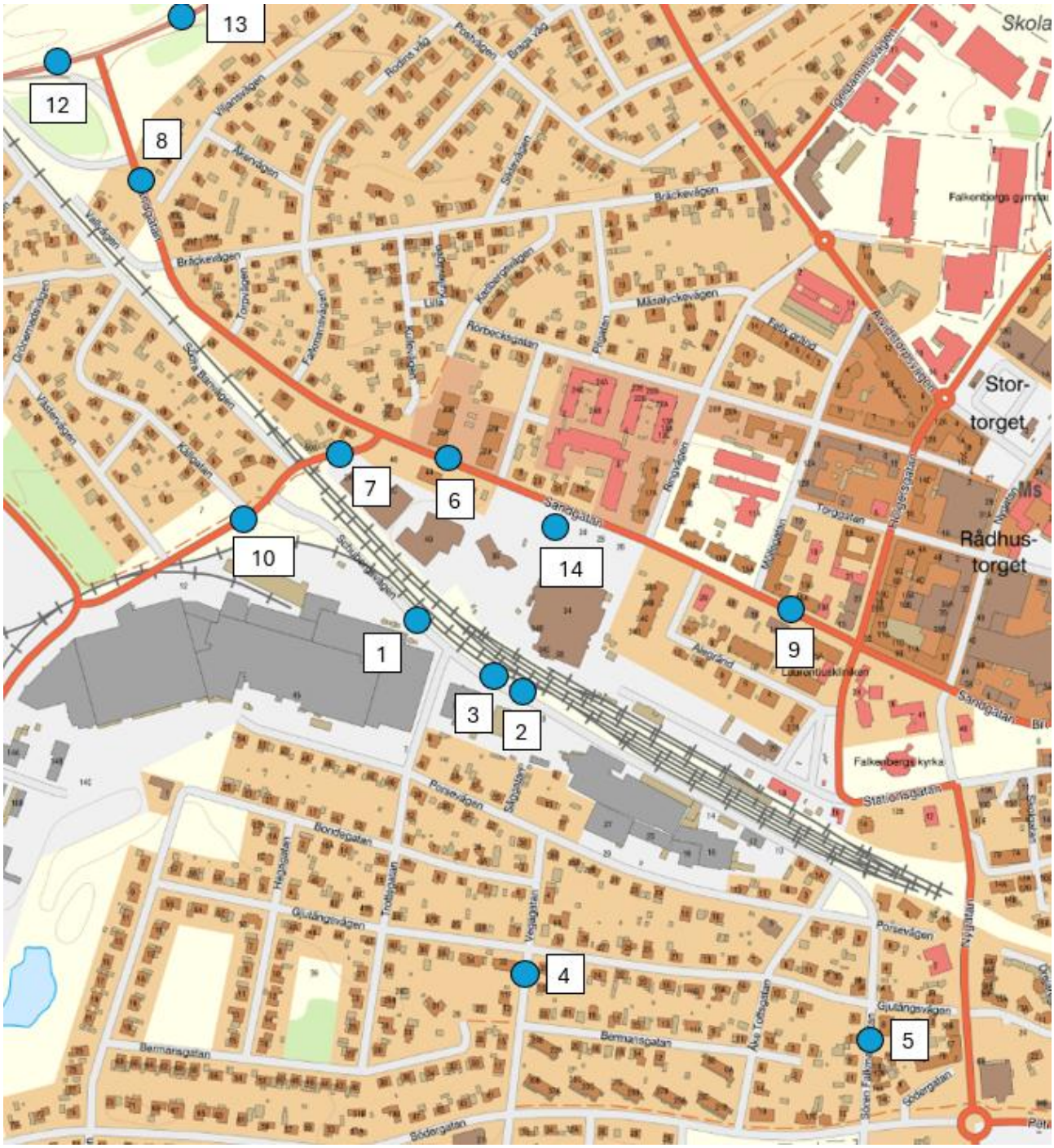
Detaljplaneområdet ligger på södra sidan av järnvägen, se kvarter A-J i Figur 5. Det planeras för 355 lägenheter samt ett antal radhus i detaljplaneområdet, med en uppskattad total BTA på cirka 36 000 kvadratmeter (Open Studio, 2026). I nordväst, intill hörnet Trottegatan / Schubergsvägen planeras ett parkeringshus (kvarter A).

På längre sikt är det möjligt att det tillkommer ytterligare detaljplaner norr om Sandgatan.

2.2 Trafikmätningar

Flertalet trafikmätningar har utförts i Falkenberg mellan år 2014 och 2024. Mätningarna är genomförda under 7 dygn, med undantag för mätpunkt 14 som mättes under 3 dygn. Punkter för

de mätningar som har erhållits redovisas i Figur 6 och resultaten av mätningarna redovisas i Tabell 1.



Figur 6. Karta över trafikmätningarnas punkter. Karta: Lantmäteriet.

Tabell 1. Trafikmätningar för mätpunkter i området. Rödmarkerade punkter har ansetts vara höga eller låga i förhållande till omkringliggande mätpunkter, och har därför ej använts i denna utredning. För antaganden om och framtagande av punkternas ÅDT se avsnitt 2.3 GPS-data från TomTom Move.

Mätpunkt	År	Fordon totalt	Personbil	Andel tung trafik	ÅDT (f/d)	Maxtimme (f/h)
1	2014	6 533	6 238	4,5%	933	
2	2014	4 111	3 935	4,3%	587	
3	2021	9 423	9 049	3,3%	1356	154
4	2021	3 800	3 683	1,4%	549	
5	2021	9 688	9477	1,5%	1 375	159
6	2024	75 844	72 631	3,1%	10 770	1 163
7	2022	29 521	27 543	6,7%	4 217	601
8 söderut	2022	24 869	23 626	5,1%	3 556	446
8 norrut	2022	21 507	20 238	5,9%	3 072	
9	2024	37 877	36 404	3,0%	5 393	577
10	2024	12 602	11 885	4,1%	3 166	550
12 österut	2015			7,6%	3 773	
12 västerut	2015			7,5%	3 891	
13 österut	2015			8,2%	5 446	
13 västerut	2015			8,1%	5 286	
14	2026	9715		3,0%	3238	

För mätpunkt 1 och 2 finns inte årsdygnstrafik (ÅDT) (fordon/dygn) angivet i mätningen. För dessa har en uppskattad ÅDT beräknats genom att dividera det totala antalet uppmätta fordon med antalet mätdygn (7).

För mätpunkt 14 finns inte andel tung trafik angivet i mätningen. Denna har uppskattats till 3%, detsamma som andelen tunga fordon på Sandgatan.

2.3 GPS-data från TomTom Move

GPS-data från TomTom Move har hämtats för att analysera befintliga resmönster. Vidare har GPS-data använts för att ta fram svängandelar för två av korsningarna i anslutning till området.

I TomTom Move analyseras GPS-rörelser för cirka 10% av all trafik. GPS-data från TomTom har hämtats för ett år från 2025-01-01 till och med 2025-12-31. GPS-datan kommer från navigationssystem i fordon samt smarttelefoner.

Vid analys av trafikmätningarna upptäcktes att uppskattat ÅDT för mätpunkt 1 är lågt i förhållande till punkt 3, vilket skulle kunna bero på att det har uppskattats baserat på övriga punkter. Vidare upptäcktes att den uppmätta trafikmängden för punkt 6 är hög och punkt 10 är låg jämfört med närliggande mätpunkter. På grund av detta har nya uppskattningar gjorts för de tre punkterna utifrån inhämtad GPS-data. Inhämtad GPS-data har antagits ge en tillförlitlig bild av nuläget, dels då datan har samlats in mer nyligen än vad trafikmätningarna är utförda och det är möjligt att resmönster i området har förändrats. Antagna ÅDT:er utifrån GPS-data visas i Tabell 2.

Tabell 2. Antagen ÅDT för mätpunkt 1, 6 och 10 utifrån GPS-data.

Mätpunkt	År	Andel tung trafik	ÅDT (f/d)
1	2025	4,5%	2000
6	2025	3,1%	6700
10	2025	4,1%	4000

Då GPS-data inte anger andel tung trafik har andelen i respektive punkt antagits vara densamma som vid trafikmätningen (se Tabell 1 ovan). De nya antagna värdena för ÅDT för punkt 1, 6 och 10 är de som har använts i vidare utredning och analys.

3 Uppräkning av befintlig trafik

Den uppmätta trafiken i trafikmätningarna och de antagna trafikmängderna utifrån GPS-data har räknats upp till år 2050. Detta med hjälp av Trafikverkets basprognos för uppräkningstal (Trafikverket, 2024). Utredningsområdet ligger i Falkenberg i Halland vilket innebär att uppräkningstalen enligt Tabell 3 har använts.

Tabell 3. Uppräkningstal för Halland enligt Trafikverkets basprognos (Trafikverket, 2024).

Fordonstyp	2019-2045 (% per år)	2045-2065 (% per år)
Personbil	0,99	0,83
Lastbil	1,07	0,65

Detta resulterar i trafikflöden år 2050 på respektive mätpunkt enligt Tabell 4.

Tabell 4. Beräknat ÅDT (f/d) år 2050 för respektive mätpunkt.

Mätpunkt	Baserad på underlag	2050 Personbil (f/d)	2050 Tunga fordon (f/d)	2050 Totalt /f/d)
1	Tomtom 2025	2 424	115	2 539
2	Mätning 2014	795	36	831
3	Mätning 2021	1 732	59	1 791
4	Mätning 2021	714	11	725
5	Mätning 2022	1 771	26	1 798
6	Tomtom 2025	8 240	265	8 505
7	Mätning 2022	5 143	373	5 516
8 söderut	Mätning 2022	4 411	239	4 651
8 norrut	Mätning 2022	3 779	239	4 018
9	Mätning 2024	6 705	209	6 914
10	Tomtom 2025	4 868	210	5 078
12	Mätning 2015	9 923	823	10 746
13	Mätning 2015	13 808	1 241	15 049
14	Mätning 2026	3 947	123	4 070

4 Trafikalstring

Beräkning av hur mycket trafik som tillkommer från den nya bebyggelsen har gjorts för två scenarion, där andelen biltrafik av den totala mängden trafik skiljer. Resultatet innebär ett intervall för hur mycket trafik som beräknas tillkomma och kan ses som ett scenario med låg andel bilresande och ett scenario med hög andel bilresande.

4.1 Lågt scenario: Trafikalstringsverktyget

Trafikalstringsverktyget ger en uppskattning av trafikalstringen utifrån kunskap om persontransporter beroende på lokalisering i Sverige och markanvändning.

Områdets närhet till flertalet busshållplatser innebär god tillgänglighet till kollektivtrafiken. I denna utredning har beräkningarna baserats på antal kvadratmeter BTA (Open Studio, 2026) och programområdets centrala läge i Falkenberg. Detta innebär en uppskattad färdmedelsfördelning enligt Tabell 5.

Tabell 5. Uppskattad färdmedelsfördelning i Falkenbergs kommun, centralt i huvudorten, enligt trafikalstringsverktyget.

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat
Lägenhet	25%	5%	9%	59%	2%
Radhus	45%	3%	10%	39%	3%
Detaljhandel	39%	2%	7%	52%	1%

Trafikalstringen för program- och detaljplaneområdet redovisas i Tabell 6 respektive Tabell 7.

Tabell 6. Trafikalstring enligt trafikalstringsverktyget för programområdet (kvarter K-M).

Kvarter	Verksamhetstyp	BTA (kvm)	Bil	Kollektivtrafik	Gång	Cykel	ÅDT (f/d) exkl. nyttotrafik	ÅDT (f/d) inkl. nyttotrafik
K	Bostäder	200	3	1	7	1		2
L	P-hus, detaljhandel, bostäder	4 500	556	31	764	103	410	430
M	Varumottagning, bostäder	6 000	65	12	149	23	50	50
Totalt		10 700	624	44	920	127	460	482

Tabell 7. Trafikalstring enligt trafikalstringsverktyget för detaljplaneområdet (kvarter A-J).

Verksamhetstyp	BTA (kvm)	Bil	Kollektivtrafik	Gång	Cykel	ÅDT (f/d) exkl. nyttotrafik	ÅDT (f/d) inkl. nyttotrafik
Radhus	1 680	47	3	41	10		
Lägenhet	34 053	550	100	1 272	193		
Totalt	35 733	597	103	1 313	203	440	510

4.2 Högt scenario: färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning

År 2014 gjordes en resvaneundersökning i Hallands län, vilken visar hur boende i Falkenbergs kommun reser. Svarsfrekvensen i Falkenberg var cirka 34% (WSP, 2014).

Resvaneundersökningen visar att invånarna i Falkenberg gör 2 resor per dag och att cirka 55% av alla resor i Falkenberg görs med bil (WSP, 2014). För resor till inköp görs cirka 65% av alla resor med bil. Antal personer per hushåll hämtas från Statistiska centralbyrån (SCB) för Falkenbergs kommun år 2025 (Statistiska centralbyrån, 2025). Nyttotrafiken har antagits till 10%. Detta resulterar i trafikalstringar för program- och detaljplaneområdet enligt Tabell 8 och Tabell 9.

Tabell 8. Trafikalstring enligt färdmedelsfördelning i resvaneundersökning för programområdet (kvarter K-M).

Kvarter	Verksamhetstyp	Antal hushåll	Antal boende	Antal resor/dag	Antal bilresor/dag	ÅDT (f/d) inkl. nyttotrafik
K	Bostäder	2	5	9	5	6
L	P-hus, detaljhandel, bostäder	16	34	1442	930	1023
M	Varumottagning, bostäder	42	92	183	101	111
Totalt		59	131	1634	1036	1140

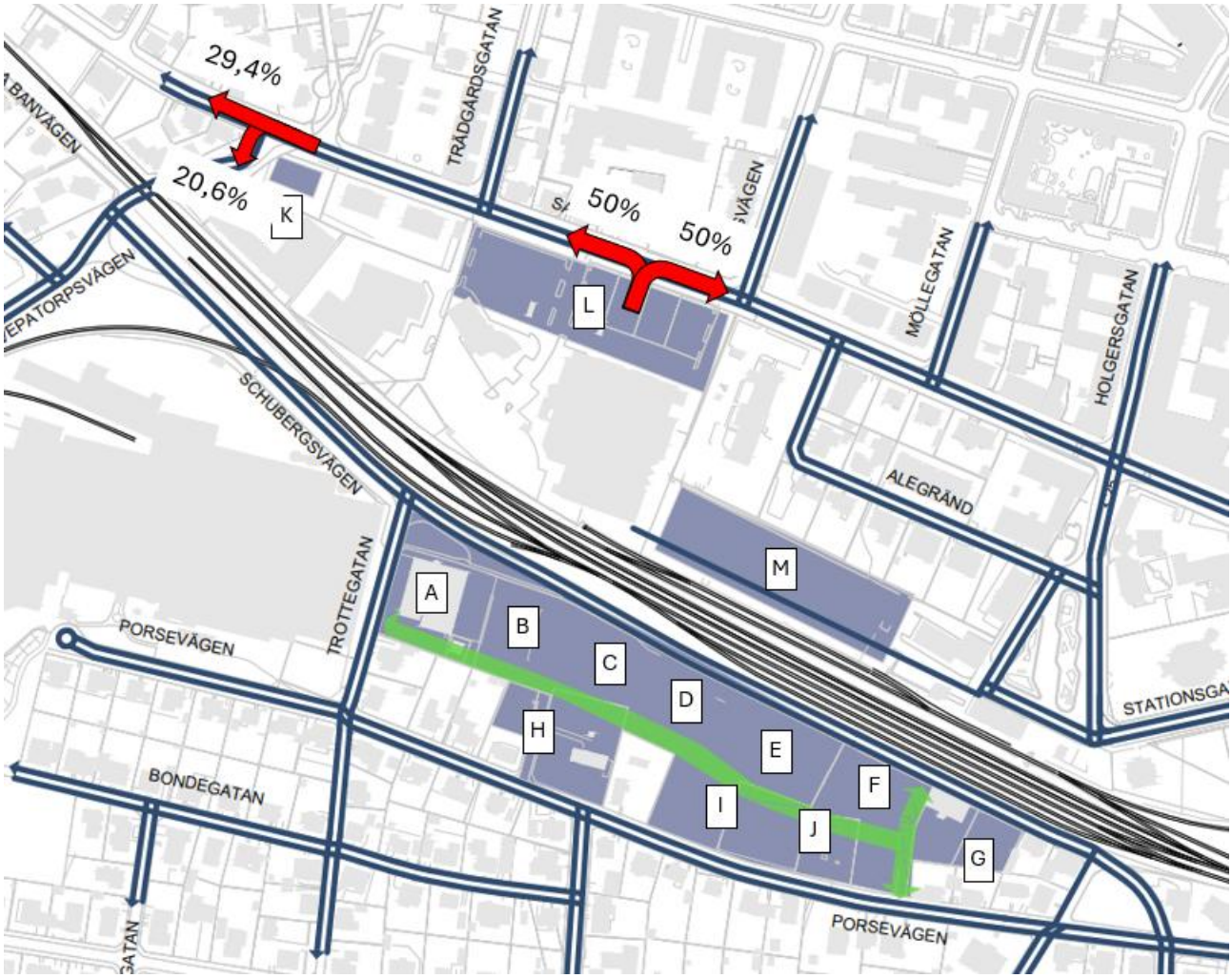
Tabell 9. Trafikalstring enligt färdmedelsfördelning i resvaneundersökning för detaljplaneområdet (kvarter A-J).

Verksamhetstyp	Antal hushåll	Antal boende	Antal resor/dag	Antal bilresor/dag	ÅDT (f/d) inkl. nyttotrafik
Radhus	14	31	62	34	37
Lägenhet	355	781	1562	859	945
Totalt	369	812	1624	893	982

5 Trafikfördelning

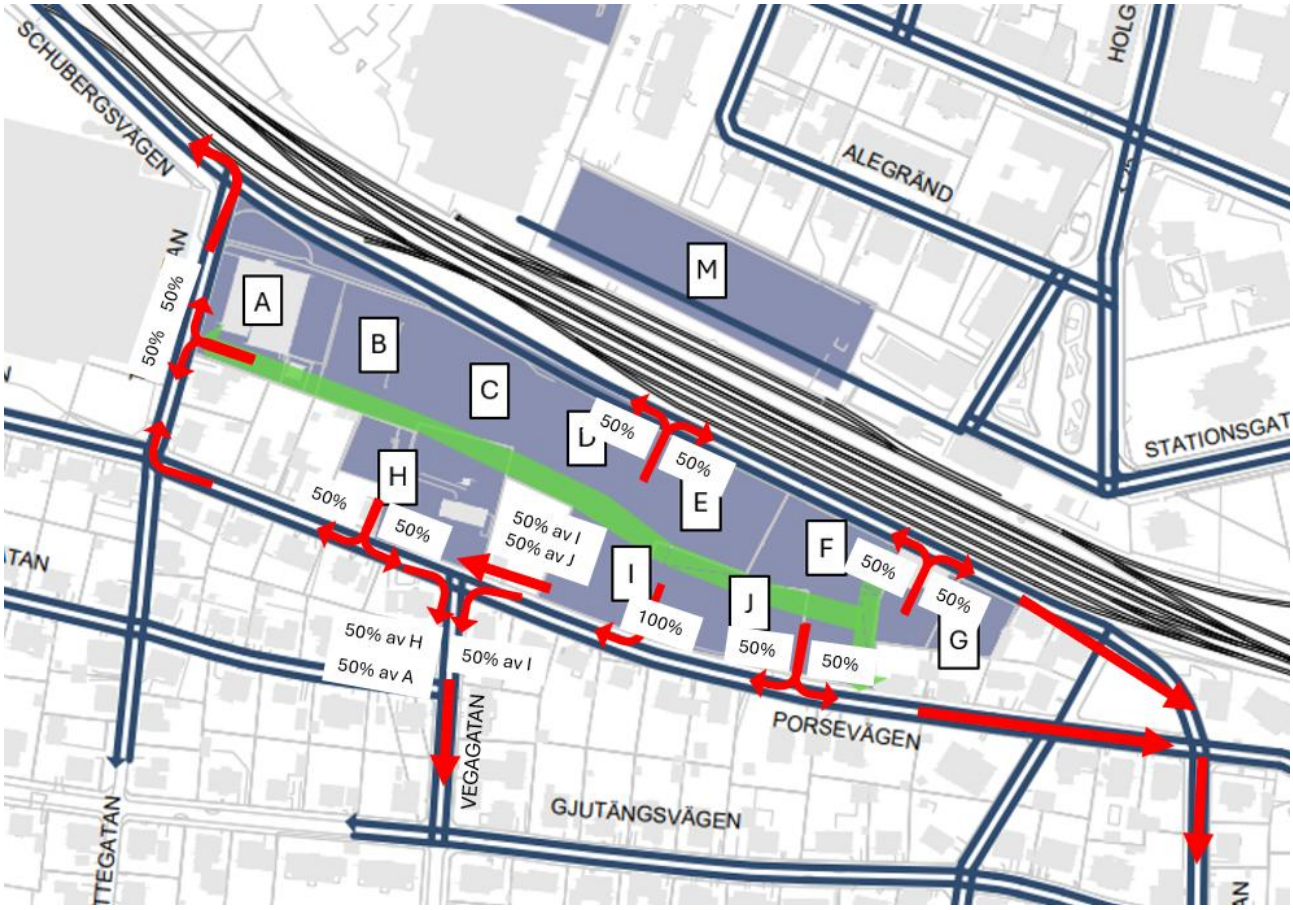
Svängfördelningar har tagits fram genom antaganden baserade på trafikmätningarna samt resmönster enligt TomTom. Samma svängfördelningar har antagits gälla år 2050 som i nuläget. Lika stor andel trafik som lämnar ett visst kvarter i en särskild riktning antas komma till kvarteret från samma riktning. Målpunkter har antagits ligga utspritt i staden.

Antagande har gjorts att samtliga boende i de tillkommande bostäderna liksom besökarna till de nya verksamheterna norr om järnvägsspåren parkerar i det tillkommande parkeringshuset i kvarter L. Därifrån har både den befintliga och den tillkommande trafiken antagits fördela sig jämnt på Sandgatan; 50% kör västerut och 50% kör österut. Inhämtad GPS-data visar att drygt 40% av trafiken som kommer österifrån på Sandgatan till trevägskorsningen med Kvekatorpsvägen svänger söderut på Kvekatorpsvägen och knappt 60% fortsätter rakt fram på Sandgatan. Detta innebär att fördelningen från programområdet antas se ut som i Figur 7.



Figur 7. Trafikfördelning från programområde.

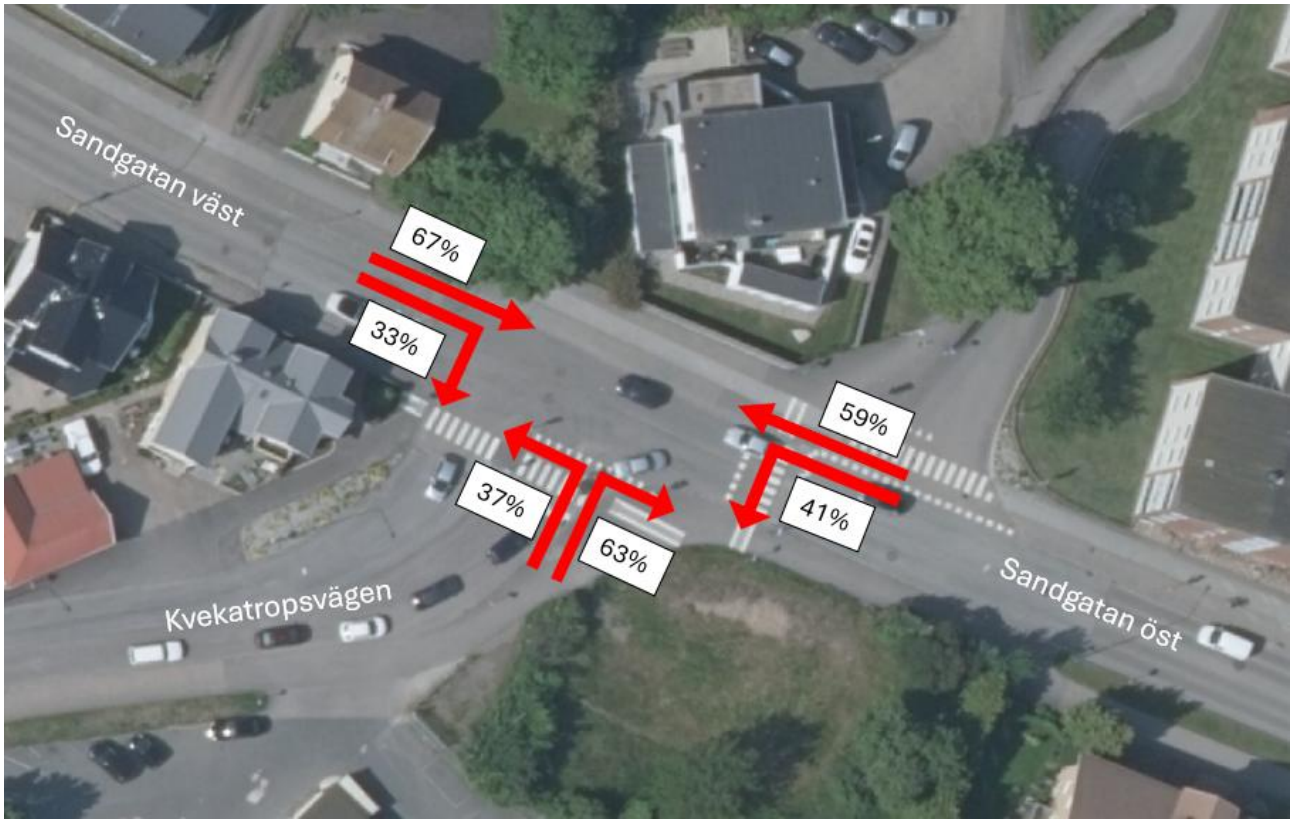
För detaljplaneområdet har andelen trafik som uppstår i respektive kvarter baserats på den antagna parkeringstillgången i kvarteret. Från respektive markparkering samt parkeringshuset i kvarter A har trafiken antagits fördela sig jämnt ut mot Schubergsvägen eller Porsevägen, se Figur 8. För kvarter I däremot har samtliga fordon antagits svänga västerut på Porsevägen, för att sedan fördela sig i korsningen med Vegagatan så att 50% svänger söderut på Vegagatan och 50% fortsätter västerut på Porsevägen.



Figur 8. Antagen trafikfördelning från respektive kvarter i detaljplaneområdet.

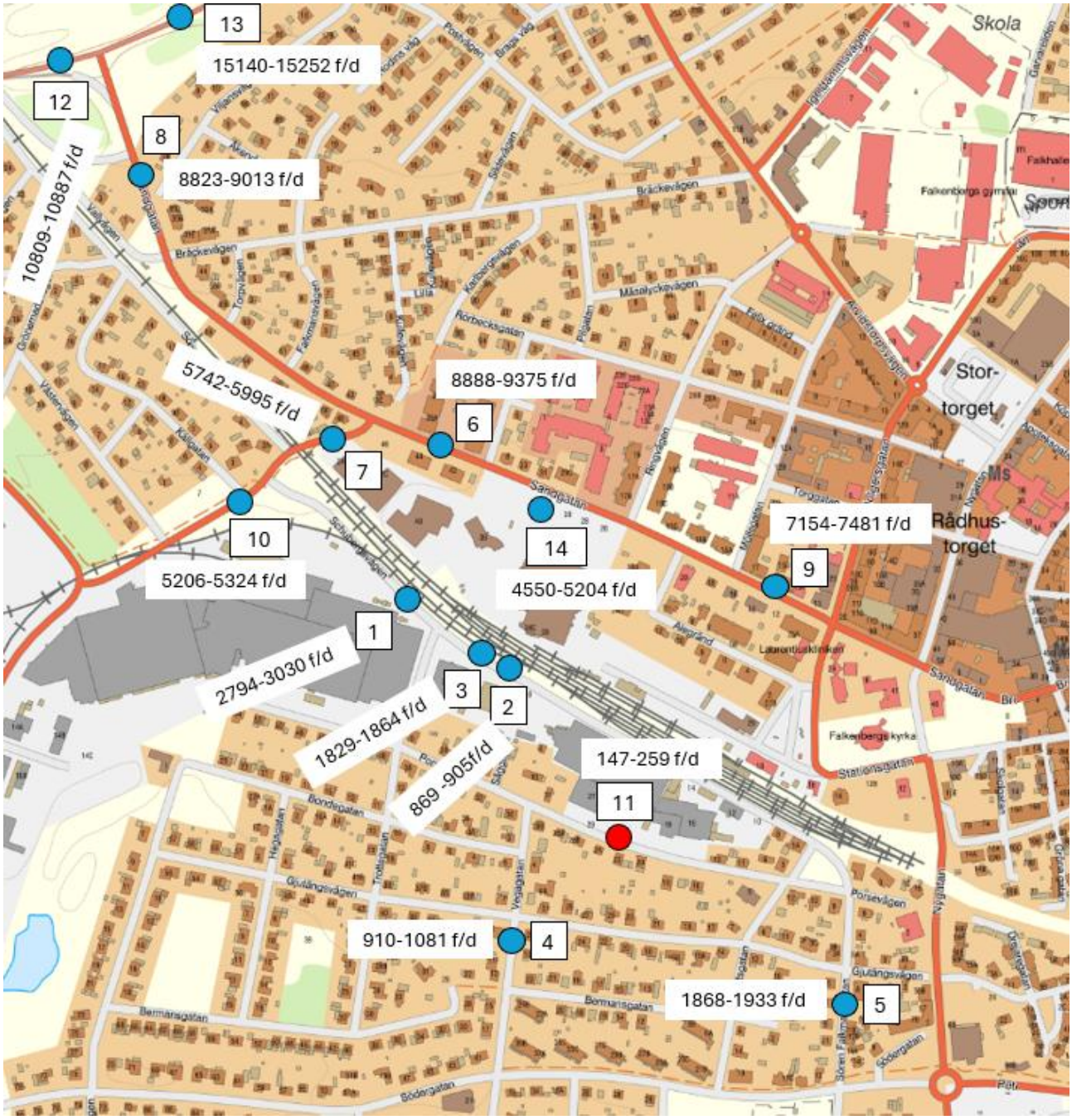
Det finns tre huvudsakliga körvägar ut från detaljplaneområdet: via Schubergsvägen och Kvekatorpsvägen i nordväst, via Schubergsvägen eller Porsevägen och Sören Falkmansgatan i sydost eller via Porsevägen och Vegagatan i syd. Trafiken har antagits fördela sig så att 50% lämnar detaljplaneområdet i nordväst, 14% i sydöst och 36% i syd.

Från detaljplaneområdet har trafiken som kommer österifrån på Schubergsvägen till trevägskorsningen med Kvekatorpsvägen antagits fördela sig så att 50% svänger norrut och 50% söderut på Kvekatorpsvägen. I korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen fördelar sig trafiken under maxtimmen enligt Figur 9. Detta utifrån inhämtad GPS-data från Tomtom.



Figur 9. Svängfördelning i maxtimmen i korsning Sandgatan / Kvekatorpsvägen enligt GPS-data. Karta: Lantmäteriet

Detta innebär att den sammantagna trafikprognosen för både program- och detaljplaneområdet ser ut som i Figur 10, då trafikmätningarna är uppräknade till år 2050 och den tillkommande alstrade trafiken har fördelats.

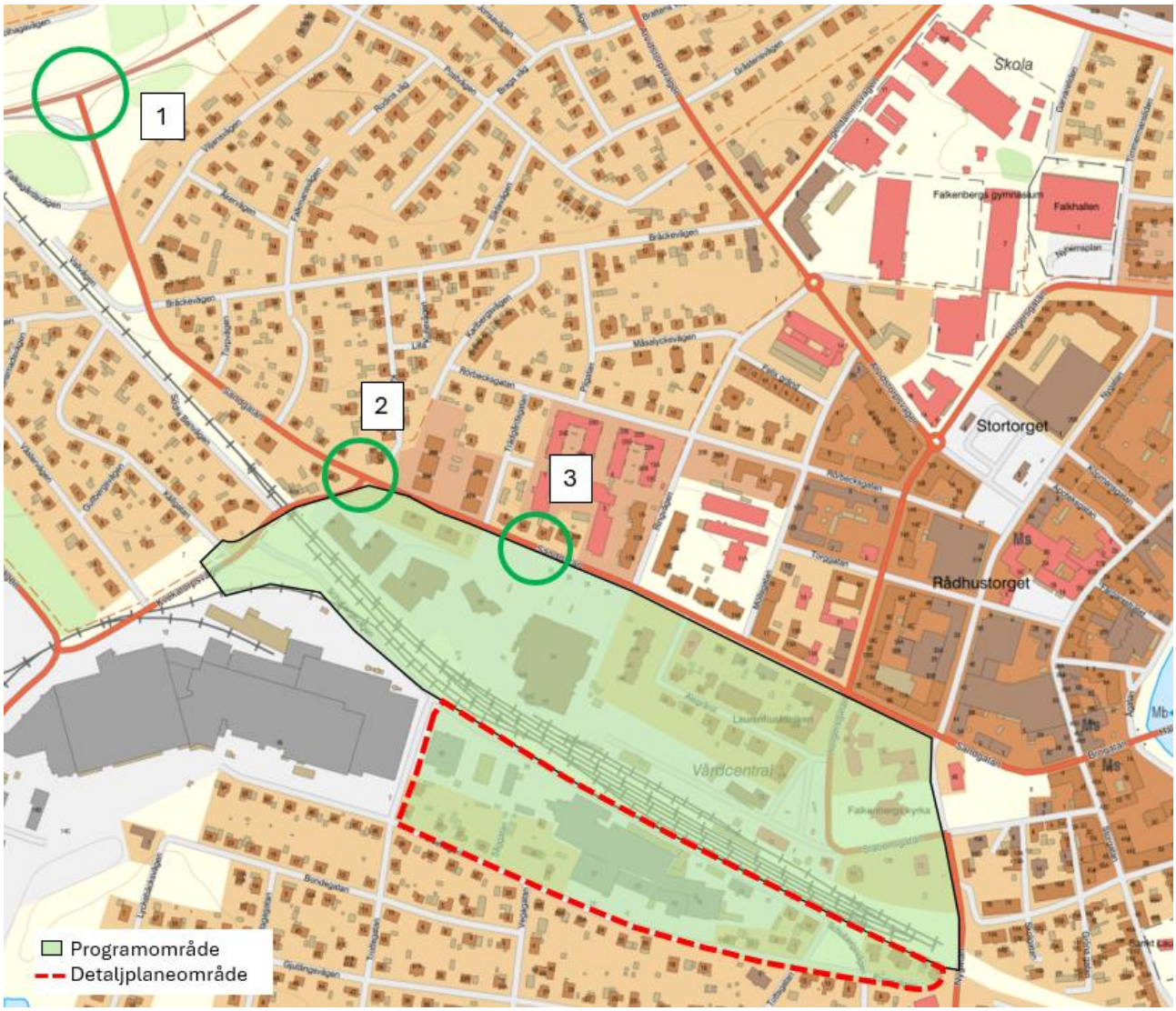


Figur 10. Trafikfördelning för uppräknad och alstrad trafik för låg samt hög andel biltrafik år 2050. Röd punkt saknar mätning av befintlig trafik. Karta: Lantmäteriet.

För punkt 11 finns inga trafikmätningar och ingen uppräkning av befintlig trafik har alltså gjorts, men det tillkommande flödet från den planerade bebyggelsen har ändå beräknats i punkten för att avgöra hur stor trafikökning den tillkommande bebyggelsen orsakar. Punkten har markerats i rött i Figur 10.

6 Kapacitet för korsningar

Kapacitetskontroller har utförts för tre korsningar: Sandgatan / väg 767 (korsning 1), Sandgatan / Kvekatorpsvägen (korsning 2) samt Sandgatan / in- och utfarten till det tillkommande parkeringshuset (korsning 3). Korsningarna visas i Figur 11.



Figur 11. Korsningar för vilka kapacitetsberäkningar har utförts. Programområdet visas i grönt och detaljplaneområdet visas med streckad röd linje. Karta: Lantmäteriet.

Beräkningarna har utförts i programmet Capcal, som beräknar en belastningsgrad för respektive tillfart till korsningen. Belastningsgraden visar förhållandet mellan trafikflödet och kapaciteten. För en trevägskorsning (korsningstyp A-C) bör belastningsgraden inte överstiga 0,6 för att framkomligheten ska ses som god (Trafikverket, 2024). En belastningsgrad mellan 0,6 och 0,8 ses som acceptabel. Om belastningsgraden överstiger 1 uppstår köbildning som inte hinner avvecklas.

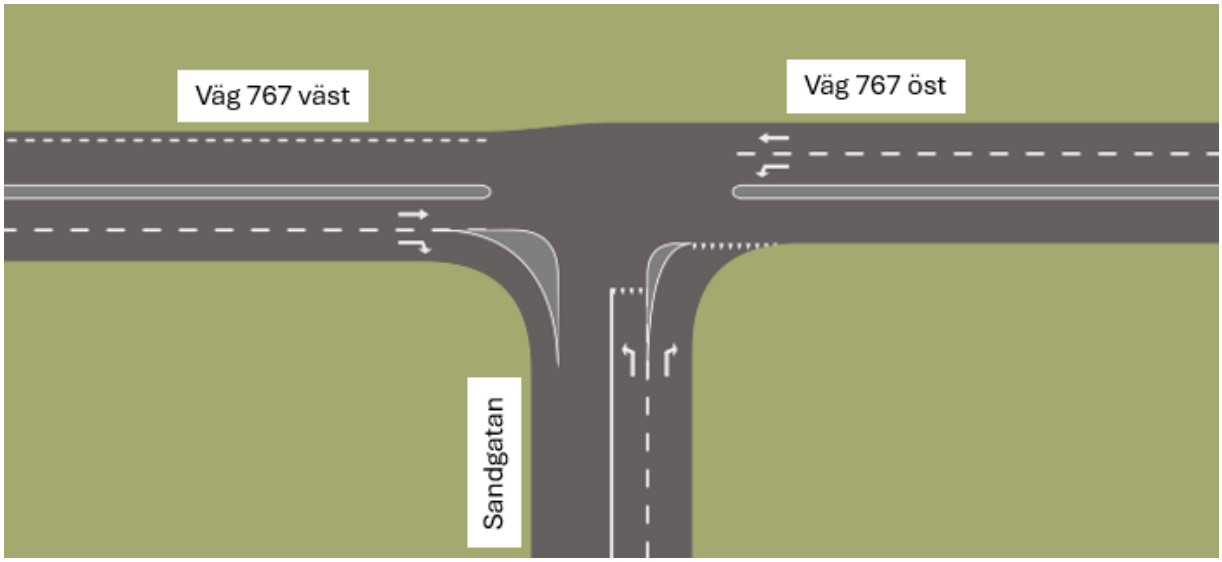
Även medelkölängd mätt i antal fordon har beräknats för samtliga körfält, liksom kölängdens 90-percentil. 90-percentilen redogör för det antal fordon som kölängden under 90% av tiden är kortare än. Kölängd har beräknats i antal fordon, där ett fordon har antagits vara 7,5 meter långt inklusive avstånd till framför- och bakomvarande fordon.

Kapacitetsberäkningarna har utförts för maxtimmen, det vill säga den timme på dygnet då trafikflödet är som störst. För de mätningar där maxtimmen inte är angiven i mätningen har maxtimmen bedömts till 10% för punkt 12 och 13. För övriga punkter har 11,9% använts, vilket motsvarar medelvärdet av kända maxtimmar.

Gång- och cykeltrafik har inte inkluderats i beräkningarna då flödena är okända. Korsningsutformningarna som visas i figurerna är endast principiella. Osäkerheter och möjliga felkällor för kapacitetsberäkningarna redovisas och diskuteras i avsnitt 6.5.

6.1 Korsning Sandgatan / väg 767 (1) år 2050

Korsningen Sandgatan / väg 767 ligger nordväst om utredningsområdet. Tillåten hastighet är 60 km/h på väg 767 och 40 km/h på Sandgatan (Trafikverket, 2026). Korsningens principiella nuvarande utformning visas i Figur 12.



Figur 12. Korsningen Sandgatan / väg 767. Utformningen är principiell.

Flödena i respektive tillfart och körfält år 2050 består av de uppräknade trafikmätningarna samt den tillkommande alstringen från planerad bebyggelse. Beräkningarna har gjorts i två scenarion, ett med låg andel biltrafik och ett med hög andel biltrafik. Resultatet av kapacitetsberäkningarna för maxtimmen visas i Tabell 10 och Tabell 11.

Låg andel biltrafik

Tabell 10. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / väg 767 under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt trafikalstringsverktyget.

Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Väg 767 västerifrån	Fri höger	152	0,10	0,0	0,0
	Rakt fram	377	0,20	0,0	0,0
Väg 767 österifrån	Rakt fram	544	0,29	0,0	0,0
	Vänster	220	0,26	0,2	0,4
Sandgatan	Fri höger	309	0,37	0,4	0,8
	Vänster	214	0,76	2,3	5,2

Den högsta belastningsgraden beräknas uppstå för vänstersvängande på Sandgatan, där den uppgår till 0,76, vilket innebär att belastningsgraden är acceptabel. Medelkölängden för detta körfält är 2,3 fordon, vilket inte har beräknats ge upphov till några problem. Övriga belastningsgrader är goda.

Trafikökningen som följd av utredningsområdet är endast cirka 154 fordon/dygn i tillfarten på Sandgatan; den stora trafikökningen fram till år 2050 kommer från trafikuppräkningen utifrån Trafikverkets basprognos. Konsekvenserna i korsningen, och den höga belastningsgraden för vänstersvängande på Sandgatan, beror alltså inte på trafikalstringen i utredningsområdet. Vidare är medelkölängderna korta trots att belastningsgraderna är höga, vilket antyder att framkomligheten i korsningen är tillfredsställande.

6.1.2 Hög andel biltrafik

Tabell 11. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / väg 767 under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning.

Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Väg 767 västerifrån	Fri höger	157	0,10	0,0	0,0
	Rakt fram	372	0,20	0,0	0,0
Väg 767 österifrån	Rakt fram	537	0,29	0,0	0,0
	Vänster	227	0,26	0,2	0,4
Sandgatan	Fri höger	323	0,38	0,4	0,9
	Vänster	224	0,80	2,8	6,2

Den högsta belastningsgraden beräknas fortsatt att uppstå för vänstersvängande fordon på Sandgatan. Belastningsgraden beräknas till 0,80 vilket är något högre än i scenariot med låg andel biltrafik och tangerar det acceptabla värdet på 0,8. Trafikökningen som följd av utredningsområdet är cirka 344 fordon/dygn i tillfarten på Sandgatan. Skulle den tillkommande trafiken komma att öka ytterligare finns risken att belastningsgraden närmar sig 1, vilket innebär att det bildas köer som inte hinner avvecklas.

Övriga belastningsgrader förblir desamma eller ökar marginellt vid en högre andel biltrafik.

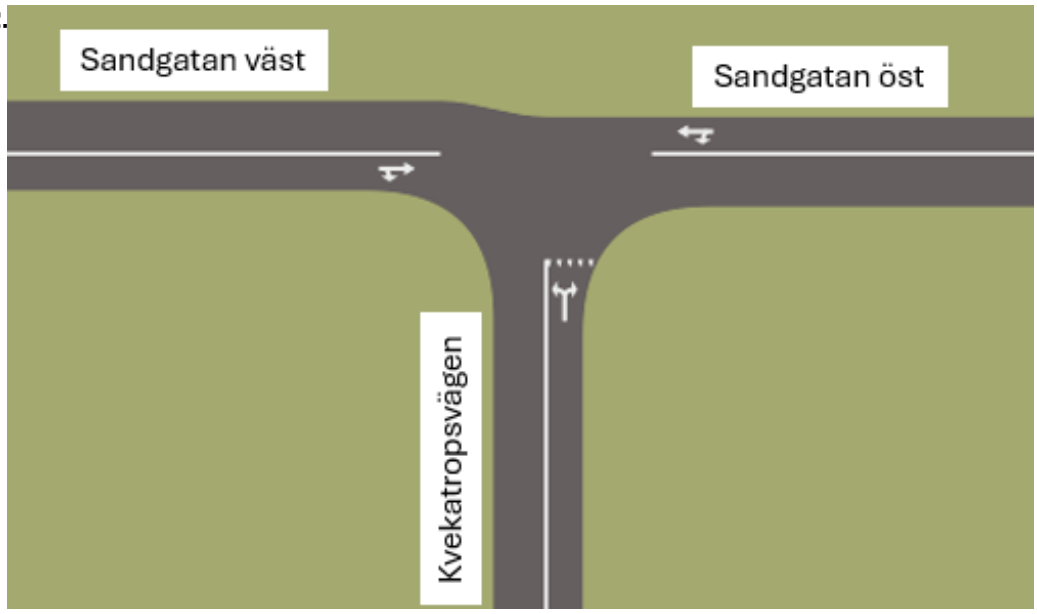
6.2 Korsning Sandgatan / Kvekatorpsvägen (2)

Korsningen är belägen i det nordvästra hörnet av utredningsområdet. Tillåten hastighet på både Sandgatan och Kvekatorpsvägen är 40 km/h (Trafikverket, 2026). Då korsningen utreddes upptäcktes att tillfarten på Kvekatorpsvägen riskerar att överbelastas. På grund av detta har GPS-data inhämtats för att säkerställa att svängandelarna som användes vid beräkningarna stämmer överens med verkligheten. Vidare har även korsningens belastning vid en alternativ framtida utformning utretts.

År 2050

Korsningen är i nuläget utformad som i Figur 13.

6.2.



Figur 13. Utformning för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen.

Kapacitetsberäkningarna utgår från data från GPS-analysen och trafikmätningar som gjorts i anslutning till korsningen, uppräknade till år 2050, samt den tillkommande alstrade trafiken till följd av planerad bebyggelse i program- och detaljplaneområdet. Beräkningarna har gjorts i två scenarion, ett med låg andel biltrafik och ett med hög andel biltrafik. Resultatet av kapacitetsberäkningarna för maxtimmen redovisas i Tabell 12 och Tabell 13.

6.2.1.1 Låg andel biltrafik

Tabell 12. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen under maxtimmen år 2050 2050 med färdmedelsfördelning enligt trafikalstringsverktyget.

Tillfart	Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån	584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån	529	0,48	0,3	0,4
Kvekatorpsvägen	409	0,83	3,2	7,1

Belastningsgraden på Kvekatorpsvägen beräknas till 0,83 i maxtimmen, vilket innebär att belastningsgraden överstiger det acceptabla värdet på 0,8. Skulle trafikflödena öka ytterligare finns risken att belastningsgraden närmar sig 1 vilket skulle innebära att köerna som skapas inte hinner avvecklas.

Det har antagits att en personbil upptar cirka 7,5 meter. Detta innebär att kölängden på Kvekatorpsvägen under 90% av tiden är kortare än cirka 53 meter. Då avståndet till plankorsningen med järnvägen i sydväst på Kvekatorpsvägen från korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen är cirka 70 meter är risken liten att kön skulle löpa hela vägen till plankorsningen.

6.2.1.2 Hög andel biltrafik

Tabell 13. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning.

Tillfart	Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån	584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån	558	0,50	0,3	0,4
Kvekatorpsvägen	427	0,90	5,6	11,6

Belastningsgraden på Kvekatorpsvägen beräknas till 0,90 i maxtimmen. Skulle biltrafiken öka likt detta scenario skulle tillfarten på Kvekatorpsvägen bli högt belastad. Kölängden beräknas under 10% av maxtimmen (6 minuter) vara 87 meter lång, vilket innebär att den sträcker sig hela vägen till och förbi plankorsningen med järnvägen.

6.2.2 År 2050 med två körfält på Kvekatorpsvägen

Korsningens befintliga förutsättningar ser ut att möjliggöra för två körfält på Kvekatorpsvägen, då vägen är cirka 7 meter bred närmast intill korsningen. Det är sannolikt att trafikanter redan i dagsläget beter sig som att det finns två körfält här. Körfältet för högersvängande fordon har uppskattats kunna bli cirka 15 meter långt, innan vägen smalnar av till ett körfält. En principiell utformning för korsningen kan då se ut enligt Figur 14.



Figur 14. Utformning för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen med två körfält på Kvekatorpsvägen.

Utformningen med ett svängfält i respektive riktning på Kvekatorpsvägen innebär att fordon som ska svänga vänster inte riskerar att blockera för de som ska svänga höger, och tvärtom. Med denna utformning beräknas flödena i respektive körfält och resultatet av kapacitetsberäkningen i maxtimmen vid låg respektive hög andel biltrafik bli enligt Tabell 14 och Tabell 15.

6.2.2.1 Låg andel biltrafik

Tabell 14. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen under maxtimmen år 2050, med två körfält på Kvekatorpsvägen med färdmedelsfördelning enligt trafikalstringsverktyget.

Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån		584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån		529	0,48	0,3	0,4
Kvekatorpsvägen	Höger	259	0,32	0,3	0,6
	Vänster	150	0,51	0,7	1,6

Som mest uppgår belastningsgraden till 0,51 i maxtimmen, för vänstersvängande fordon på Kvekatorpsvägen. För tillfarterna på Sandgatan är belastningsgraderna desamma som för när Kvekatorpsvägen endast har ett körfält. Detta innebär att framkomligheten i korsningen är god.

6.2.2.2 Hög andel biltrafik

Tabell 15. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen under maxtimmen år 2050 med två körfält på Kvekatorpsvägen med färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning.

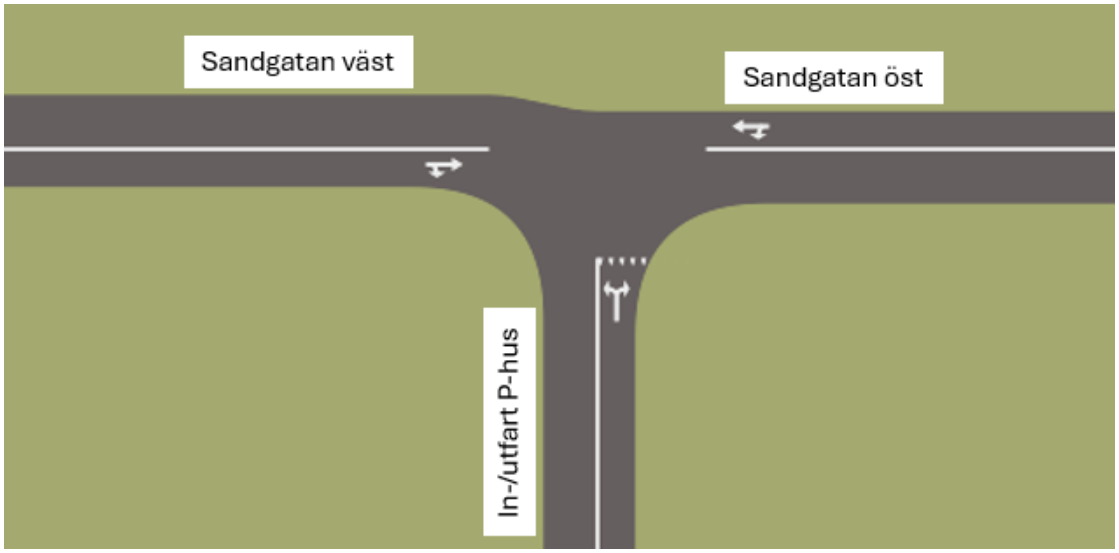
Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån		584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån		558	0,50	0,3	0,4
Kvekatorpsvägen	Höger	270	0,34	0,3	0,7
	Vänster	157	0,56	0,9	2,1

Belastningsgraden beräknas öka till 0,56 i den mest belastade tillfarten, vilket fortsatt innebär god framkomlighet.

6.3 Korsning Sandgatan / in- och utfart P-hus (3) år 2050

Korsningens exakta läge är inte fastställt utan beror på var det nya parkeringshuset i kvarter L i programområdet placeras samt var in- och utfarter från parkeringshuset beläggs. I nuläget finns tre in- och utfarter från markparkeringen i anslutning till handelsområdet till Sandgatan. I denna utredning har det antagits att mittenutfarten ersätts av in- och utfarten till parkeringshuset.

Tillåten hastighet på Sandgatan är 30 km/h på sträckan vid korsningen (Trafikverket, 2026). Korsningens principiella utformning visas i Figur 15.



Figur 15. Utformning för korsning Sandgatan / in- och utfart till det planerade parkeringshuset.

Kapacitetsberäkningen har utgått från de uppräknade trafikmätningarna i anslutning till korsningen samt den tillkommande alstrade trafiken till följd av planerad bebyggelse i program- och detaljplaneområdet. En del av den markparkering som idag finns i anslutning till handelsområdet planeras att flytta in i parkeringshuset. Denna trafik är inkluderad i trafikmätningarna som har räknats upp till år 2050.

Kapacitetsberäkningarna har gjorts i två scenarion, ett med låg andel biltrafik och ett med hög andel biltrafik. Flödena i respektive tillfart samt resultatet av kapacitetsberäkningarna i maxtimmen visas i Tabell 16 och Tabell 17.

Låg andel biltrafik

Tabell 16. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsning Sandgatan / in- och utfart P-hus under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt trafikalstringsverktyget.

Tillfart	Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan väst	530	0,27	0,0	0,0
Sandgatan öst	383	0,31	0,1	0,1
Utfart P-hus	272	0,49	0,6	1,4

Samtliga tillfarter har en belastningsgrad under 0,6. Medelkölängden och körlängdens 90-percentil är mindre än två fordon. Korsningen har därmed god framkomlighet.

Hög andel biltrafik

Tabell 17. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsning Sandgatan / in- och utfart P-hus under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning.

Tillfart	Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan väst	558	0,29	0,0	0,0
Sandgatan öst	400	0,34	0,2	0,2
Utfart P-hus	310	0,59	0,9	2,2

Samtliga tillfarter har fortsatt en belastningsgrad under 0,6. Under 10% av maxtimmen (6 minuter) är kön ut från parkeringshuset längre än 2 fordon. Medelkölängden är däremot mindre än ett fordon och korsningen har fortsatt god framkomlighet.

6.4 Plankorsning och busshållplatser

Järnvägen som löper genom programområdet används endast för godstrafik. I nuläget passerar 6 tåg plankorsningen vid Kvekatorpsvägen per dygn och samtliga passerar dagtid på veckodagar. Bommarna vid plankorsningen stängs cirka 1 minut innan tåget kommer. Vanligtvis är bommarna stängda ett par minuter, men vid enstaka tillfällen kan de vara stängda upp till 8 minuter. Är bommarna nedfällda i 8 minuter under eftermiddagens maxtimme innebär det i nuläget att cirka 28 fordon står i kö i respektive körriktning. Detta motsvarar en kö på cirka 210 meter. Kön sträcker sig då förbi korsningar med anslutande gator till Kvekatorpsvägen söder om plankorsningen, och till korsningen med Sandgatan.

I framtiden är det möjligt att tågtrafiken ökar. En fördubbling av trafiken skulle innebära att 12 tåg passerar plankorsningen per dygn. Detta skulle leda till att trafiken stoppas oftare, och att köbildningen skulle ske fler gånger per dygn. Tiden för hur länge det är stopp skulle däremot vara densamma och köbildningen skulle därmed inte bestå av fler antal fordon.

Eftersom tågen passerar plankorsningen vid samma tider och dagar är det möjligt att boende och arbetande i närområdet vet eller allt eftersom lär sig vilka tider tågen passerar och det är stopp för övrig trafik. Upplever trafikanterna att stoppen vid plankorsningen är alltför långa är det vidare möjligt att de anpassar sitt resmönster utefter detta, antingen genom att förskjuta tiden för sin resa

något så att de inte blir påverkade av stoppet, eller genom att välja en alternativ resväg, till exempel genom att ta sig in/ut i detaljplaneområdet via Vegagatan eller Sören Falkmansgatan. I nuläget passerar ett (1) tåg plankorsningen under trafikens dygnsmaxtimme tre vardagar i veckan. Det antas att tågtrafiken i framtiden inte kommer att öka under maxtimmen. Under maxtimmen passerar cirka 14 fordon plankorsningen i minuten (totalt för båda färdriktningar). Det är alltså 14 fordon/minut som skulle kunna tänkas välja en alternativ resväg vid stopp på Kvekatorpsvägen, och då ökar belastningen på andra vägar och korsningar.

Väljer dessa fordon däremot att inte köra andra vägar innebär det att kön vid nedfällda bommar vid plankorsningen i framtiden skulle bestå av upp till 7 fordon i respektive körriktning, vid ett stopp på 1 minut. Skulle bommarna däremot vara nedfällda i 8 minuter under maxtimmen skulle det innebära att cirka 56 fordon stod i kö i en körriktning, vilket motsvarar en kölängd på cirka 420 meter. Kön skulle då sträcka sig förbi flera närliggande korsningar vilket skulle leda till följdproblem i vägnätet. Det rekommenderas därför att undersöka huruvida det är möjligt att styra tågtrafiken så att tåg inte ankommer eller avgår under maxtimmen.

Busshållplats Kullevägen som ligger på Sandgatan trafikeras av stadsbuss 2 och regionbuss 652. Hållplatserna är utformade sådana att bussarna stannar i gatan då de angör dem. Både stadsbuss 2 och regionbuss 652 avgår som oftast var 30:e minut (Hallandstrafiken, 2026a) och (Hallandstrafiken, 2026b). Detta innebär att trafiken på Sandgatan under maxtimmen stoppas upp vid fyra tillfällen. Hur länge en buss står still vid en hållplats beror på flera faktorer, till exempel hur många passagerare som ska kliva av och på samt om barnvagn, stora väskor eller annat ska lyftas på eller av bussen. Ofta uppskattas ett stopp vara mellan 15 och 30 sekunder. Antas ett stopp vara 30 sekunder långt beräknas knappt 5 fordon hamna i kö bakom bussen. Då varje fordon antas ta 7,5 meter långt inklusive avstånd till framför- och bakomvarande fordon innebär detta att kölängden bakom bussarna blir cirka 33 meter lång vid stopp i maxtimmen. Detta innebär att kön i sydostgående körriktning sträcker sig förbi korsningen med in- och utfarten till markparkeringen vid verksamhetsområdet söder om Sandgatan och Trädgårdsgatan. Kön i nordvästgående körriktning sträcker sig till och strax förbi den mittersta in- och utfarten från markparkeringen vid handelsområdet. Fordon som vill svänga ut på Sandgatan från någon av dessa tre anslutande gator riskerar alltså att blockeras av kön då bussar stannar vid hållplatserna i maxtimmen. Detta skulle inträffa 2 gånger i respektive körriktning under maxtimmen.

6.5 Resultatdiskussion

Nedan diskuteras kapacitetsberäkningarna och några av de aspekter som har eller kan ha haft påverkan på resultatet.

Det är möjligt att uppräkningen av trafikmätningarna har överskattats något, då den har utgått från Trafikverkets basprognos. Detta skulle kunna innebära att trafikflödena för år 2050 som har använts i analyserna är något höga och att korsningarnas framkomligheter i verkligheten kommer att vara bättre än vad beräkningsresultaten visar. Då det inte har framkommit någon statistik eller annan information som skulle kunna användas som underlag vid justering av trafikutvecklingstalen har det ansetts motiverat att använda Trafikverkets basprognos.

Skulle trafiken däremot öka mer än vad utredningen visar finns risken att belastningsgraden för korsningen Sandgatan / väg 767 överstiger 0,8. Även om belastningsgraden skulle överstiga det

acceptabla värdet på 0,8 innebär en belastningsgrad under 1 att korsningen/tillfarten klarar trafikflödet och att det finns outnyttjad kapacitet, och att köerna som uppstår hinner avvecklas. För befintlig infrastruktur kan ofta belastningsgrader upp till 0,9 anses acceptabla. En högre belastningsgrad skulle innebära att fler fordon står i kö i korsningens tillfarter, och att medelkölängden och 90-percentilen skulle bestå av fler antal fordon.

Trafikfördelningen ut från detaljplaneområdet har baserats på antalet parkeringsplatser i respektive kvarter. Dessa antaganden gjordes tidigt i utredningen och det är sannolikt att antalet parkeringsplatser inom detaljplaneområdet kan komma att förändras, samt att parkeringsplatserna omfördelas inom området. Detta skulle kunna innebära att även fördelningen av trafiken ut på Schubergsvägen samt Porsevägen och vidare i nätet kan komma att se annorlunda ut i framtiden då området har bebyggts, då människor tenderar att välja den kortaste körvägen. Skulle till exempel parkeringshuset rymma fler platser, och antalet markparkeringar minska, är sannolikheten stor att en större andel fordon skulle nyttja Schubergsvägen och Trottegatan för att köra till och från detaljplaneområdet. Skulle till exempel parkeringen för kvarter I flyttas längre österut, närmare parkeringen för kvarter J, är sannolikheten stor att en del av fordonen från kvarter I skulle köra till/från området via Sören Falkmansgatan.

Svängfördelningarna som har använts vid kapacitetsberäkningarna av korsningarna har baserats på nuläget. I nuläget består detaljplaneområdet främst av verksamheter, och området söder om detaljplaneområdet består av bostäder. Detta skulle kunna innebära att de boende söder om detaljplaneområdet i dagsläget främst kör söderut, via Vegagatan (punkt 4) eller Södra Falkmansgatan (punkt 5) om de ska till Falkenbergs centrum. I detaljplaneområdet ligger i nuläget flertalet verksamheter, som ska rivas för att ge plats åt bostäder. Utifrån GPS-data har svängfördelningen i korsningen Kvekatorpsvägen / Schubergsvägen antagits sådan att från Schubergsvägen svänger 50% norrut och 50% söderut på Kvekatorpsvägen. I dagsläget består detaljplaneområdet främst av verksamheter, medan det i framtiden planeras att främst bestå av bostäder. Förändringen i användning av området kan antas innebär förändring i körmönster, genom nya målpunkter. Till exempel skulle en större andel av de som kommer till korsningen Kvekatorpsvägen / Schubergsvägen från Schubergsvägen i framtiden kunna svänga norrut för att köra mot Falkenbergs centrum jämfört med hur det har antagits se ut i dagsläget, vilket skulle påverka belastningen på tillfarten till korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen. Det är även möjligt att svängfördelningen i korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen skulle komma att se annorlunda ut i framtiden jämfört med i nuläget. En förändring av markanvändningen i detaljplaneområdet (från verksamheter till bostäder) skulle alltså kunna påverka vilka målpunkter trafikanterna har, och därmed även förändra trafikfördelningen ut på vägnätet.

Vidare har gång- och cykeltrafik inte tagits hänsyn till i analyserna, dels då dessa flöden är okända, dels då kommunen genomför en egen utredning gällande cykelstråk i kringliggande vägnät. Längs Sandgatan finns gång- och cykelbana på båda sidor. Eftersom det finns en stor målpunkt i form av handelsverksamheter i programområdet är det sannolikt att fotgängare och cyklister som kommer norr-, öst- eller västerifrån nyttjar övergångsställena på Sandgatan och/eller i korsningen Sandgatan / Kvekvatorpsvägen. Även de som reser med kollektivtrafik och går av eller på bussen vid hållplats Kullevägen kan komma att nyttja övergångsstället. Detta innebär att framkomligheten i korsningarna Sandgatan / Kvekatorpsvägen samt Sandgatan / in- och utfarten till det nya

parkeringshuset skulle kunna vara något sämre i verkligheten än vad kapacitetsberäkningarna visar, då fordon behöver väja för oskyddade trafikanter vid övergångsställena.

7 Parkeringsutredning

En parkeringsutredning har utförts för att beräkna parkeringsbehovet. Beräkningarna har baserats på Falkenbergs kommuns behovstal i parkeringsnormen (Falkenbergs kommun, 2011). Utredningsområdet ligger i zonen *övrig centralort* i kommunen. Behovstalen som har använts redovisas i Tabell 18.

Tabell 18. Behovstal för bil- och cykelparkering i Falkenbergs övriga centralort (Falkenbergs kommun, 2011).

Fordonstyp	Behovstal flerbostadshus (platser/1000 kvm BTA)	Behovstal enbostadshus (bpl/hus)	Behovstal handel (stadsdelscentrum, övrig handel) (platser/1000 kvm BTA)
Bil	11	2	25
Cykel	25		15

Detta innebär att parkeringsbehovet för bil och cykel i respektive kvarter i utredningsområdet ser ut enligt Tabell 19.

Tabell 19. Parkeringsbehov för bil och cykel i respektive kvarter i utredningsområdet.

Kvarter	Markanvändning	Area (kvm BTA) alt. antal bostäder	P-behov bil (antal platser)	P-behov cykel (antal platser)
Detaljplaneområde	Radhus	14 st	28	
Detaljplaneområde	Flerbostadshus	34 053 kvm	375	851
Totalt detaljplaneområde			**403**	**851**
K	Enbostadshus	2 st	4	
L	Centrumhandel	1 500 kvm	38	23
L	Flerbostadshus	1 500 kvm	17	38
M	Flerbostadshus	4 000 kvm	44	100
Totalt programområde			**102**	**160**
Totalt detaljplane- och programområde			**505**	**1011**

Enligt kommunens parkeringsnorm ska som regel 2% av parkeringsplatserna utformas som handikapplatser (Falkenbergs kommun, 2011). Detta innebär att behovet av handikapparkering i utredningsområdet ser ut enligt Tabell 20.

Tabell 20. Parkeringsbehov för handikapplatser i respektive kvarter i utredningsområdet.

Kvarter	P-behov handikapplatser (antal platser)
Detaljplaneområde	8
K	0
L	1
M	1
Totalt programområde	**10**

Om all markparkering som idag finns söder om Sandgatan byggs bort vid byggande av programplanen behöver även den befintliga parkeringsefterfrågan tillgodoses. Markparkeringen omfattar idag knappt 250 platser (Lantmäteriet, 2025).

Samnyttjande av parkering kan ske på norra sidan om järnvägen, då bostäder och handel antas ha olikartade beläggningstal under olika tidsintervall på dygnet (Falkenbergs kommun, 2011). Enligt parkeringsnormen ser beläggningen för olika typer av verksamheter ut enligt Tabell 21.

Tabell 21. Beläggning i procent under olika tidsintervall för olika verksamhetstyper (Falkenbergs kommun, 2011).

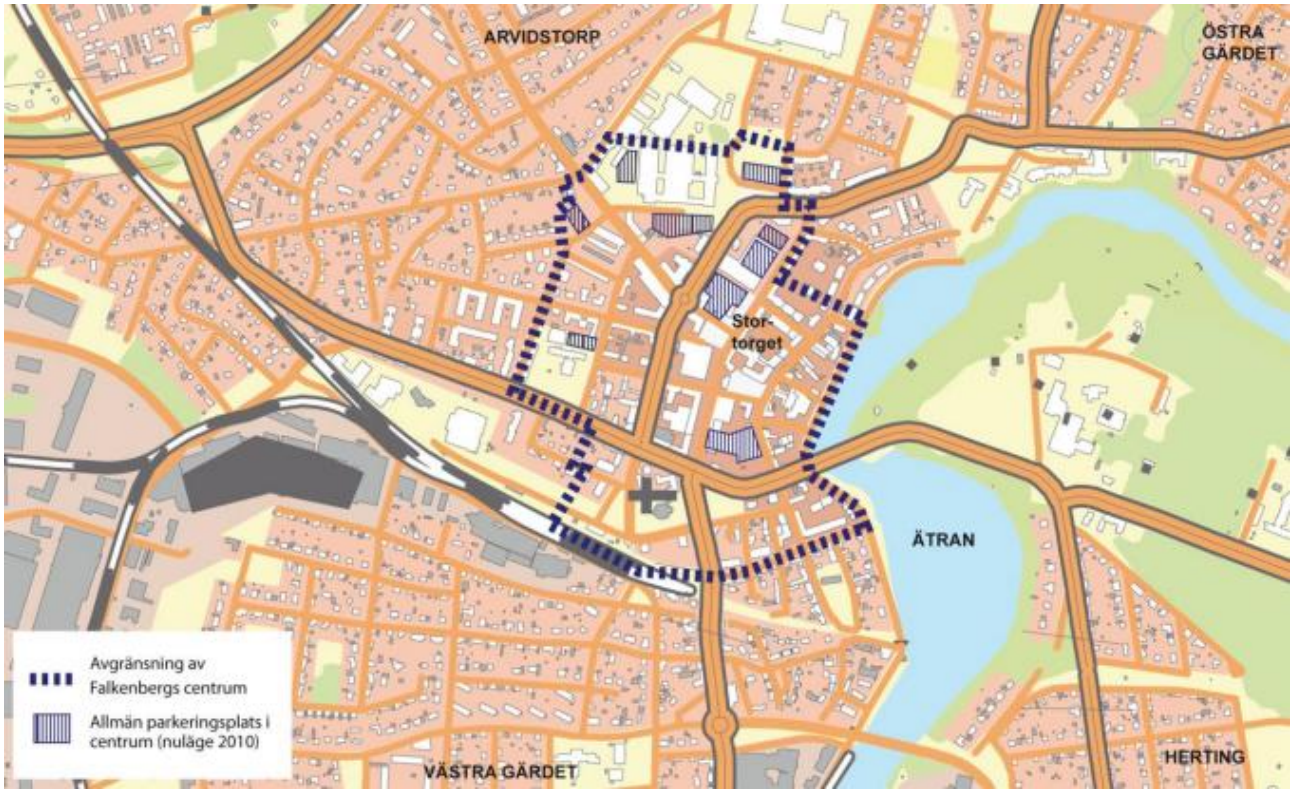
	fredag			lördag		
Verksamhetstyp	Kl. 8-10	Kl. 10-17	Kl. 17-20	Kl. 8-11	Kl. 11-14	Kl. 14-16
Bostäder	55%	40%	80%	80%	50%	50%
Handel	20%	55%	85%	80%	100%	50%

Detta innebär att det totala parkeringsbehovet för bostäderna och handelsverksamheterna i kvarter L och M inträffar på vardagar klockan 17-20. Parkeringsbehovet uppgår då till 80 bilplatser. Utan samnyttjande beräkna parkeringsbehovet för kvarter L och M till 98 bilplatser. Samnyttjande innebär alltså att det totala parkeringsbehovet för programområdet uppgår till 84 bilplatser. Skillnaden i parkeringsbehov totalt för program- och detaljplaneområdet med och utan samnyttjande av parkering redovisas i Tabell 22.

Tabell 22. Skillnad i parkeringsbehov för bil med och utan samnyttjande.

Kvarter	P-behov bil utan samnyttjande (antal platser)	P-behov bil med samnyttjande (antal platser)
Totalt detaljplaneområde	403	403
K	4	4
L + M	98	80
Totalt programområde	102	84
Totalt detaljplane- och programområde	505	487

För att på sikt få bygglov behöver tillgången till parkeringsplatser och eventuella lösningar för att tillgodose parkeringsbehovet studeras närmare. Till exempel skulle mobilitetsåtgärder kunna motivera sänkta parkeringstal, vilket skulle innebära att kravet på antal parkeringsplatser per kvadratmeter BTA blir lägre. Närheten till centrum (Stortorget) och Falkenbergs bussterminal skulle kunna innebära att de boende i området är mer benägna att använda andra transportmedel än bil för vissa typer av resor, vilket i sin tur kan leda till ett mindre behov av bilparkering. Utredningsområdet ligger strax utanför dagens avgränsning av Falkenbergs centrum i parkeringsnormen, se Figur 16 (Falkenbergs kommun, 2011). På grund av det korta gångavståndet till målpunkterna som nämns ovan samt förändringen av användning av program- och detaljplaneområdet rekommenderas det att även dessa ingår i Falkenbergs centrumzon. Detta skulle innebära lägre behovstal vid beräkning av parkeringsbehovet enligt kommunens parkeringsnorm. Andra lösningar för att tillgodose parkeringsbehovet är fler eller större källargarage eller lägre exploatering inom detaljplaneområdet.

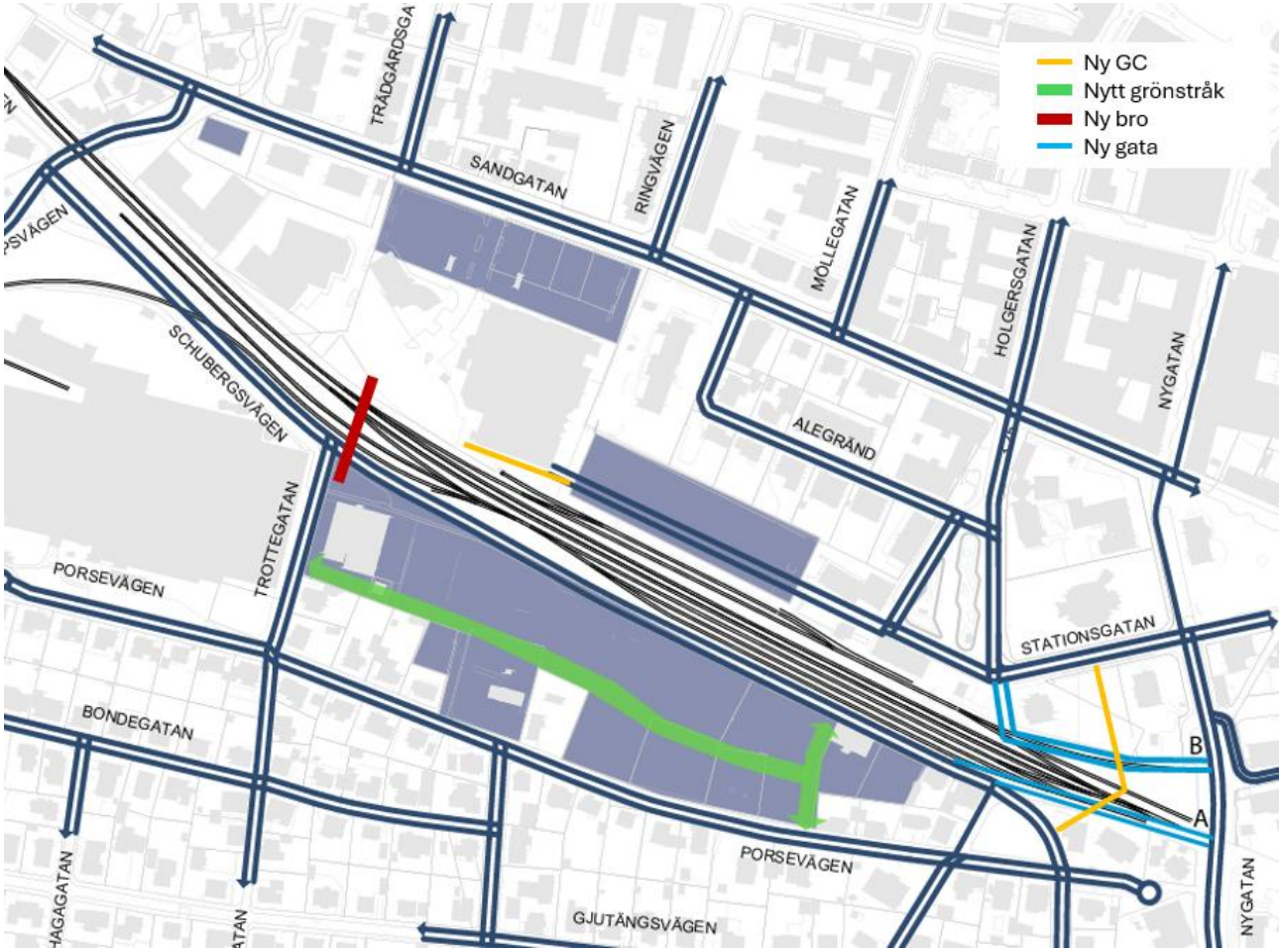


Figur 16. Avgränsning av Falkenbergs centrum enligt kommunens parkeringsnorm (Falkenbergs kommun, 2011).

8 Effekter av nya kopplingar

Ett antal olika nya stråk och kopplingar har föreslagits i utredningsområdet, både för motorfordon och gång- och cykeltrafik. De eventuella nya kopplingarna skapar framför allt nya förbindelser över eller i anslutning till järnvägsspåret, och ökar på så sätt tillgängligheten samt minskar järnvägens barriäreffekt. I och med att utredningsområdet är centrumnära bör ökad tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafik prioriteras, för att fler ska välja dessa hållbara färdsätt före bil.

De föreslagna eventuella kopplingarna visas i Figur 17.



Figur 17. Föreslagna nya kopplingar i program- och detaljplaneområdet.

Nedan lyfts respektive kopplings för- och nackdelar, tillsammans med konsekvenser samt resonemang om huruvida kopplingen rekommenderas eller inte.

8.1 Gång- och cykelbro över järnvägsspår

Den föreslagna bron är en gång- och cykelbro över järnvägen i nordvästra delen av detaljplaneområdet. Brons för- och nackdelar redovisas i Tabell 23.

Tabell 23. För- och nackdelar med föreslagen GC-bro över järnväg.

Fördelar	Nackdelar
Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter	Stor investeringskostnad
Minskad barriäreffekt i staden	

Då nyttan av gång- och cykelbron över järnvägen anses vara stor rekommenderas den att anläggas.

8.2 Gång- och cykelbanor

På norra sidan järnvägen, i programområdet, har en gång- och cykelbana föreslagits anläggas från Stationsgatan västerut, i riktning mot den föreslagna bron. Den västra GC-banans för- och nackdelar redovisas i Tabell 24.

Tabell 24. För- och nackdelar med den västra föreslagna GC-banan.

Fördelar	Nackdelar
Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter	
Skapar tillsammans med bron en tydlig körväg	

I östra delen av programområdet har en gång- och cykelbana föreslagits knyta ihop Stationsgatan med Schubergsvägen, genom fickparken mellan Stationsgatan och järnvägsspåren. Den östra gång- och cykelbanans för- och nackdelar redovisas i Tabell 25.

Tabell 25. För- och nackdelar med den östra föreslagna GC-banan.

Fördelar	Nackdelar
Ökad trafiksäkerhet då GC-vägen är separerad från motortrafik	Endast marginell minskning av resväg och -tid

Då fördelarna är fler än de observerade nackdelarna rekommenderas gång- och cykelbanorna att anläggas.

8.3 Gator

För motortrafiken har två alternativa förlängningar av Schubergsvägen (A) och Holgersgatan/Stationsgatan (B) föreslagits. Båda vägarna har föreslagits ansluta till Nygatan i öst.

Inducerad trafik innebär att trafiken har en tendens att öka då trafiksystemet byggs ut genom till
8.3.1 exempel nya vägar, ökat antal körfält eller liknande. Detta är något som skulle kunna uppstå vid anläggande av gata A och/eller B. Vidare leder både förslag A och B till att nyttan med den föreslagna GC-vägen i öst minskar, då de innebär att GC-vägen kommer att behöva korsa de nya vägarna.

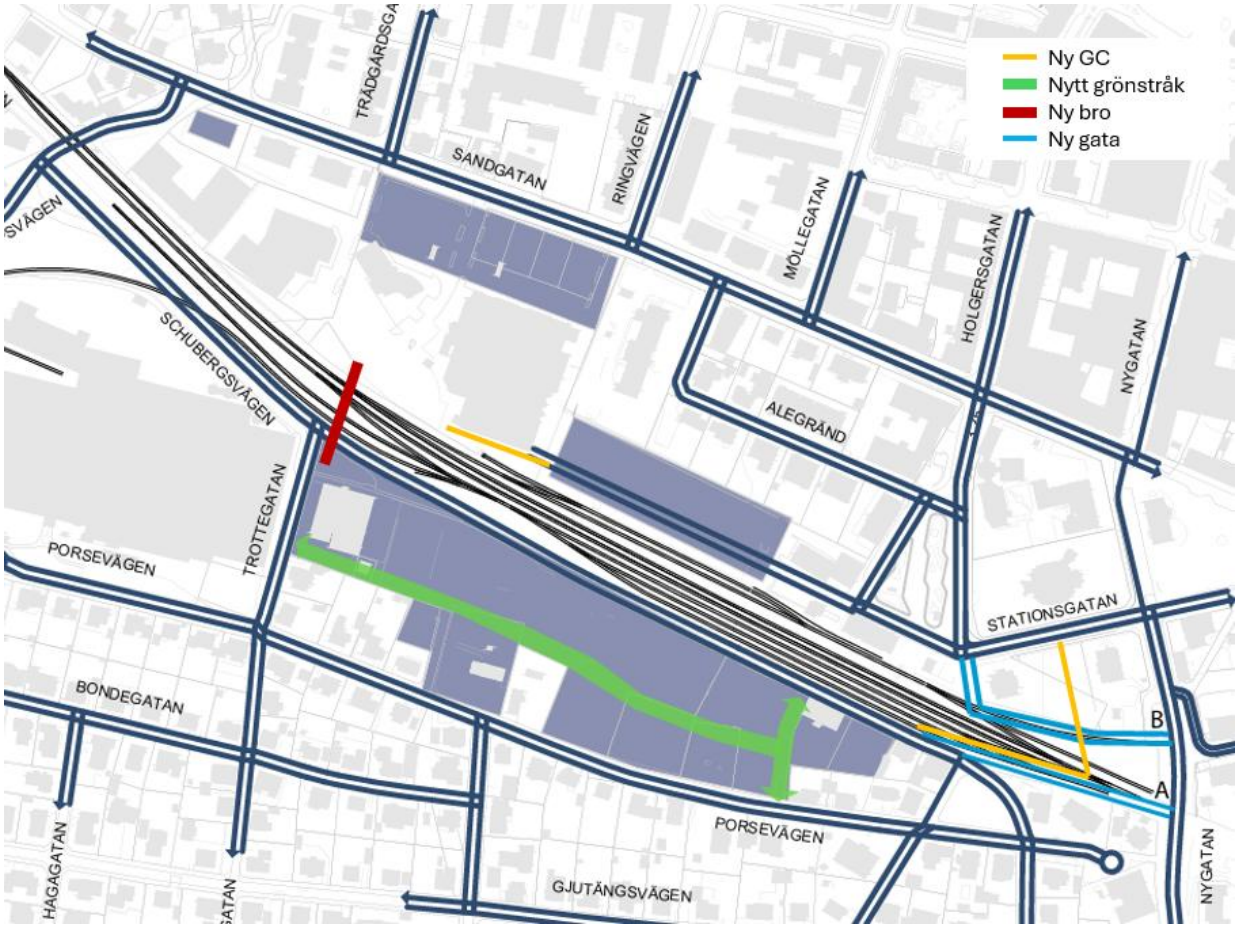
Förslag A

Förslag A innebär att Schubergsvägen förlängs österut och ansluter till Nygatan. För- och nackdelar med gata A redovisas i Tabell 26.

Tabell 26. För- och nackdelar med föreslagen gata A.

Fördelar	Nackdelar
Kortare resväg från detaljplaneområdet österut	Inducerad trafik
Eventuellt minskning av trafik på Vegagatan och Sören Falkmansgatan (ev. även minskning av buller)	Buller ökar för boende på östra delen av Porsevägen
Viss avlastande effekt på korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen	Hög investeringskostnad
	Få trafikanter gynnas – vägen behövs ej för trafikflödets och framkomligheten i utredningsområdets skull
	Leder till minskad nytta av ny GC-väg

En möjlig lösning för att inte mista nyttan med en GC-väg i öst även om Schubergsvägen förlängs är att anlägga GC-vägen längs med gata As norra sida och sedan vika av norrut, istället för att korsa gata A, se Figur 18.



Figur 18. Alternativ för östra GC-vägen tillsammans med föreslagen gata A.

Då nackdelarna är fler samt anses väga tyngre än fördelarna rekommenderas inte gata A att anläggas.

Förslag B

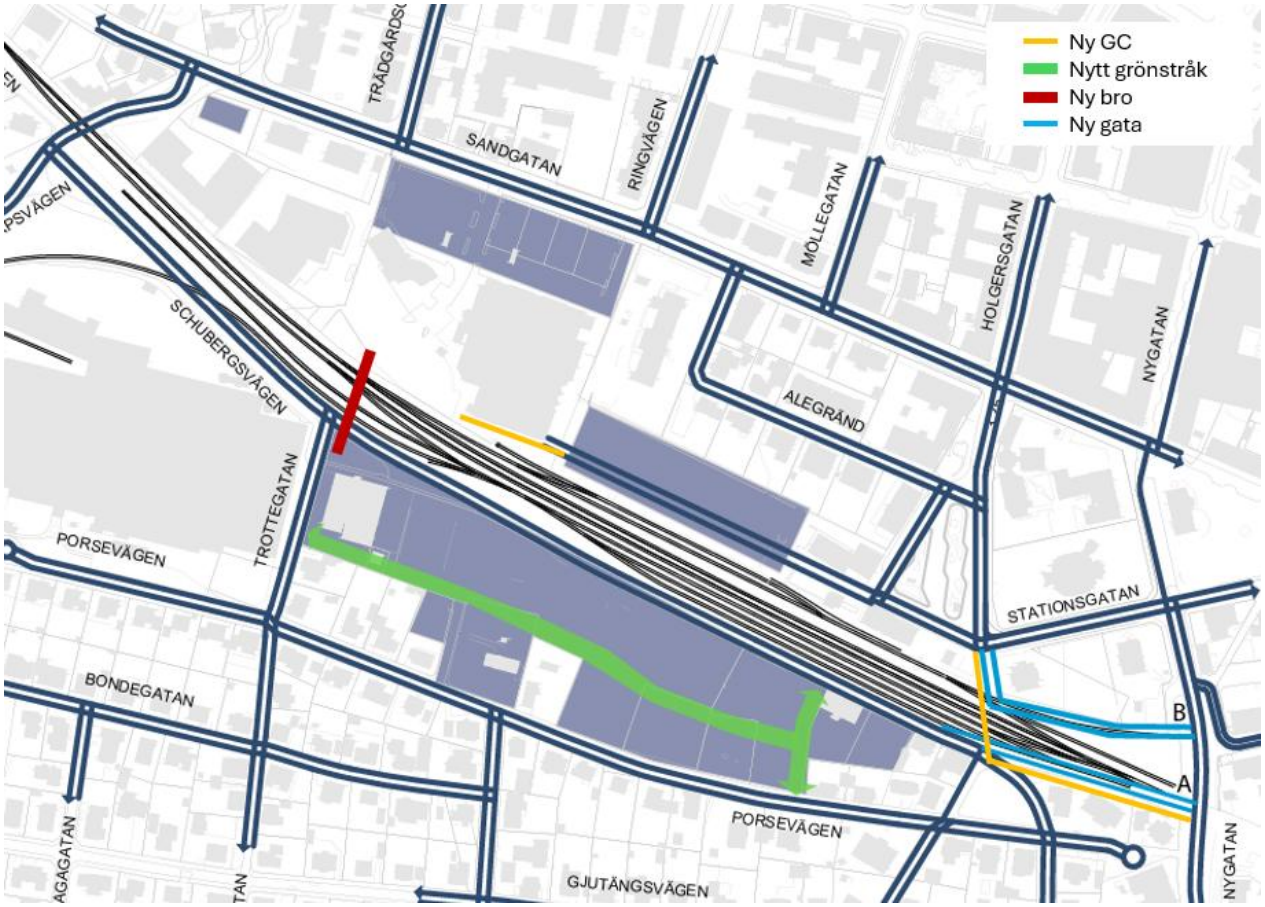
Förslag B innebär att Holgersgatan förlängs söderut, fram till järnvägsspåren, och sedan svänger österut mot Nygatan. Vägen blir alltså ett alternativ till Stationsgatan. För- och nackdelar med gata B redovisas i Tabell 27.

Tabell 27. För- och nackdelar med föreslagen gata B.

Fördelar	Nackdelar
Kan avlasta Stationsgatan	Inducerad trafik
	Krävs troligen rivning av befintliga byggnader då utrymmet mellan byggnaderna är begränsat
	Få trafikanter gynnas – vägen behövs ej för trafikflödets och framkomligheten i detaljplaneområdets skull
	Leder till minskad nytta av ny GC-väg

I framtiden är det möjligt att Stationsgatan föreslås bli en grönare och mindre trafikintensiv gata, för att knyta ihop kyrkan med grönytan söder om Stationsgatan och parken öster om Nygatan. Skulle detta bli aktuellt är det möjligt att gata B skulle kunna ersätta Stationsgatans funktion.

En möjlig lösning för att inte mista nyttan med en GC-väg i öst även om gata B anläggs är att placera GC-vägen längs med gata Bs västra sida och sedan vika av österut, istället för att korsa gata B, se Figur 19.



Figur 19. Alternativ för östra GC-vägen tillsammans med föreslagen gata B.

Då nackdelarna är fler samt anses väga tyngre än fördelarna rekommenderas inte gata B att anläggas.

9 Slutsats och vidare rekommendation

Utredningen har genomförts utifrån programområdets centrala läge i Falkenberg, centralort i Halland, och har därför baserats på trafikutvecklingstal för Halland och färdmedelsfördelningen för centralorten i Falkenbergs kommun. Totalt har program- och detaljplaneområdet beräknats alstra cirka 990-2120 tillkommande fordon/dygn beroende på andelen biltrafik, varav 510-980 fordon/dygn alstras från detaljplaneområdet.

Korsningen Sandgatan / väg 767 har beräknats få en högsta belastningsgrad på 0,76-0,80 i maxtimmen år 2050, vilket innebär en acceptabel framkomlighet. Den stora trafikökningen i korsningen förväntas däremot inte bero på den ökade trafiken från utredningsområdet, vilken beräknas till cirka 154-344 fordon/dygn, utan beror på den generella trafikökningen, beräknad utifrån Trafikverkets basprognos. Skulle trafiken öka ytterligare finns det risk att belastningen närmar sig 1, vilket innebär att korsningen blir överbelastad och att köerna som uppstår inte hinner avvecklas. Det rekommenderas därför att vara observant på trafikutvecklingen och eventuellt möjliggöra för kapacitetshöjande åtgärder på sikt.

Korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen har beräknats få en högsta belastningsgrad på 0,83-0,90 på Kvekatorpsvägen i maxtimmen år 2050, vilket överstiger det rekommenderade värdet och innebär att fordonskön sträcker sig hela vägen till plankorsningen med järnväg på Kvekatorpsvägen. Då korsningens utformning ser ut att möjliggöra för två körfält på Kvekatorpsvägen har den även utretts med en alternativ utformning med ett 15 meter långt högersvängfält. Den högsta belastningsgraden har då beräknats till 0,51-0,56 i maxtimmen vilket innebär att framkomligheten är god. I praktiken är det sannolikt att trafikanter redan i dagsläget kör som om det vore två körfält i tillfarten till korsningen. Målning till två körfält skulle innebära att god framkomlighet säkerställs och att kön inte riskerar att sträcka sig hela vägen till plankorsningen. För att kunna måla två körfält behöver tillfarten undersökas närmare, för att kontrollera att det finns utrymme för två körfält.

Korsningen Sandgatan / in- och utfart till det nya parkeringshuset har god framkomlighet med en högsta beräknad belastningsrad på 0,49-0,59 i maxtimmen år 2050. Genom placeringen av in- och utfart till det nya parkeringshuset är det möjligt att styra var korsningspunkten samt flödena hamnar, och på så sätt styra trafiken. Genom att låta in-/utfarten från parkeringshuset ansluta till den befintliga mittenutfarten på markaparkeringen och inte direkt till Sandgatan minskar risken för köbildning på Sandgatan för fordon som ska in till parkeringshuset. Samtidigt innebär det att den befintliga korsningen Sandgatan / mittenutfarten inte behöver byggas om. Skulle det uppstå köer in och/eller ut från parkeringshuset skulle trafikanter kunna känna motstånd till att parkera i det. Det kan även vara svårt att förändra människors vanor, och få sådana som är vana att parkera på markparkering att vilja parkera i parkeringshus istället. Det rekommenderas därför att den västra in-/utfarten till markparkeringen behålls, så att trafiken kan fördela sig på de två in-/utfarterna från Sandgatan. Till exempel kan det vara fördelaktigt att skylta så att de som ska till markparkeringarna närmare järnvägsspåren hänvisas till den västra in- och utfarten, medan de som ska till parkeringshuset hänvisas till den mittersta in- och utfarten.

Då kapacitetsberäkningarna har gjorts för principiella korsningsutformningar behöver utformningen utredas vidare i det fall då korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen ska målas för två körfält, samt för korsningen Sandgatan / in- och utfart till det nya parkeringshuset, vilken inte är befintlig.

Parkeringsutredningen visar att det totala parkeringsbehovet uppgår till cirka 500 bilplatser. Vid samnyttjande av parkering norr om järnvägen kan behovet minska med knappt 20 platser. Behovet av parkeringsplatser för rörelsehindrade beräknas till 10 platser och för cykel beräknas parkeringsbehovet till cirka 1010 platser. För att på sikt få bygglov behöver tillgången till parkeringsplatser och eventuella lösningar för att tillgodose parkeringsbehovet studeras närmare. De nya kopplingar som rekommenderas är GC-bron över järnvägen samt anläggande av GC-vägar norr och öster om järnvägen, då dessa förbättrar tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

10 Källor

Essity. (u.d.). *Essity i Sverige*. Hämtat från Om Essity: https://www.essity.se/om-essity/essity-i-sverige/

Falkenbergs kommun. (den 29 03 2011). *Parkeringsnormer för Falkenbergs kommun.* Hämtat från Falkenbergs kommun: https://kommun.falkenberg.se/media/evolution/04db565d-df75-4774-bc70-acbfa14e07b7/d04e9535-574e-4b16-bac6-5965942fc9d6.pdf

Falkenbergs kommun. (den 29 01 2026). Illustration planprogram 20260129 utbyggnadsytor.

Hallandstrafiken. (den 01 08 2026a). *Sök och ladda ned tidtabell.* Hämtat från Hallandstrafiken: https://www.iphone.fskab.se/hlt/Stadsbuss/260817_261212/Stadsbuss_Falkenbergskommun_2_260817_261212.pdf den 18 08 2026

Hallandstrafiken. (den 31 07 2026b). *Sök och ladda ned tidtabell.* Hämtat från Hallandstrafiken: https://www.iphone.fskab.se/hlt/Regionbuss/260817_261212/Regionbuss_652_260817_261212.pdf den 18 08 2026

Hallandstrafiken. (u.d.). *Kartor*. Hämtat från Hallandstrafiken: https://hlt.infab.nu/ den 12 08 2026

Lantmäteriet. (2025). *Min Karta*. Hämtat från Lantmäteriet: https://minkarta.lantmateriet.se/ den 20 08 2026

Open Studio. (2026). *Detaljplan - utredning, Rampen, Falkenberg.*

Statistiska centralbyrån. (2025). *Antal personer per hushåll efter region, boendeform och år*. Hämtat från Statistikdatabasen: https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0111__HE0111A/HushallT29/table/tableViewLayout1/ den 02 09 2026

Trafikverket. (2024). *Trafikutvecklingstal väg.* Hämtat från https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/2024/trafikutvecklingstal-vag_3.pdf

Trafikverket. (2024). *Väg och gators utformning.* Trafikverket.

Trafikverket. (den 17 03 2026). *NVDB på karta*. Hämtat från Trafikverket: https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map

WSP. (2014). *Så reser hallänningarna Resvaneundersökning Halland 2014.* WSP Sverige AB. Hämtat den 01 09 2026

Falkenbergs kommun. (2026, 03 05). *BTA Illustration planprogram*.

Open studio. (2026, 01 13). *Rampen Detaljplan utredning*.