

PLANPROGRAM FÖR UTVECKLING AV

GAMLA STATIONSOMRÅDET

Falkenbergs kommun, oktober 2026

KS2022/257

Falkenbergs kommun

Samrådshandling

Ett planprogram

Ett planprogram är ett vägledande dokument som beskriver övergripande förutsättningar, värden och strategier för ett områdes långsiktiga utveckling. Programmet tas fram enligt plan- och bygglagen (PBL) och fungerar som underlag för kommande detaljplaner. Det är inte juridiskt bindande utan anger en gemensam riktning för fortsatt planering.

I planprogrammet för Gamla stationsområdet studeras områdets befintliga förutsättningar och framtida utvecklingsmöjligheter. Programmet belyser bland annat bebyggelsestruktur, kopplingar och grönområden i syfte att skapa ett väl underbyggt underlag för kommande detaljplaner. Dokumentet benämns programförslag och avslutas med bilagor som redovisar alternativa scenarier samt förslag till fortsatt arbete. Till planprogrammet hör även ett antal utredningar.

UTREDNINGAR

Störningsanalys, Säkerhetspartner Norden AB, 2025-10-14

Riskutredning, Säkerhetspartner Norden AB, 2025-11-05

Markmiljö- och geotekniskt utlåtande, M3D Consulting AB, 25-12-12

VA-utredning, BSV arkitekter & ingenjörer ab, 2026-05-27

Trafikutredning, Norconsult Sverige AB, 2026-09-22

Bullerutredning, Norconsult Sverige AB, 2026-10-07



Översikskarta Falkenbergs stad.

SAMRÅD

Samrådet pågår mellan 28/10 – 25/11 2026.
Samrådsmöte Tis 3e november 2026 kl 17.30-18.30 i Dahlinsalen i Argus där det finns möjlighet att se och ställa frågor om planförslaget.

Samrådshandlingar finns på Stadshuset, Rådhusgatan 3 C, Falkenberg vid kontaktcenter. Samrådet för detaljplanen för Rampen 36 m fl. pågår paralellt mellan samma datum och presenteras direkt efter planprogrammet i samma lokal kl 18.30-19.30 .

Handlingar finns på kommunens webbplats: kommun.falkenberg.se.

Du har möjlighet att påverka förslaget genom att lämna skriftliga synpunkter senast 25-11-2026 till e-post: plan@falkenberg.se eller till Falkenbergs kommun, Plan- och strategienheten, 311 80 Falkenberg.

Upplysningar om planprogrammet lämnas av Anna Nilsson, anna.nilsson2@falkenberg.se / 0346–88 60 00

UPPDRAGET

Kommunstyrelsen gav 2022-11-15 (§264) Planenheten i uppdrag att ta fram ett förslag till detaljplan för fastigheten Rampen 36 m. fl. i syfte att pröva förutsättningarna för bostadsändamål mm. Planarbetet ska föregås av en övergripande plan för omvandlingsområdet Bangårdsområdet enligt den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad.

Medverkande
Programmet har utarbetats av plan- och strategienheten i samverkan med övriga avdelningar och enheter på Falkenbergs kommun. Konsulter från AL Studio har i ett tidigt skede medverkat i framtagandet av programmet.

Falkenbergs kommun

Inledning

Falkenberg växer, och kommunens ambition är att utveckla staden inifrån och ut. I den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad (2022) pekas delar av planprogrammet ut som ett omvandlingsområde. Det beskrivs att spåren och spårområdet på ett 30-årsperspektiv kan ha har avvecklats. Sedan 2022 har omvärldsförutsättningarna förändrats och ett genomförande av FÖP:en bedöms inte vara rimligt i nuläget. Planprogrammet utgår från att funktionerna som finns på spårområdet ska bibehållas, men ska verka för att minska den barriäreffekt som järnvägen innebär för staden.

Programmets syfte

Syftet är att studera hur området kan utvecklas genom en hållbar stadsutveckling. Planprogrammet bygger på förutsättningar, kommunens mål och visioner och innehåller förslag på åtgärder för områdets markanvändning och strukturer.

Programmets mål

Målsättningen är att skapa trygga och attraktiva stads- och boendemiljöer samt förtäta och förädla befintlig bebyggelse. Att skapa sammanhängande gröna och blå stråk samt fler mötesplatser. Området ska utvecklas till en integrerad, attraktiv och levande del av den centrala blandstaden utan att det sker på bekostnad av kulturhistoriska värden. En målsättning är även att överbrygga den barriär som järnvägen utgör.

Sammanfattning

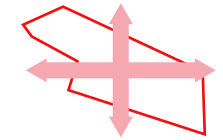
Planprogrammet redovisar hur området fungerar idag och beskriver dess historiska utveckling. Med hjälp av text, bilder och kartor presenteras planförslaget utifrån fyra olika delområden för bättre översikt. Planförslaget innehåller förslag på åtgärder, såsom en ny gång- och cykelbro, nya kopplingar, möjliga platser för ny bebyggelse samt byggnader med utvecklingspotential. Fokus ligger även på en förbättrad struktur för gröna och blå miljöer, gång- och cykeltrafik samt mötesplatser.

I en bilaga redovisas även ett scenario där spårområdet helt avvecklas och den fördjupade översiktsplanens förslag kan genomföras.

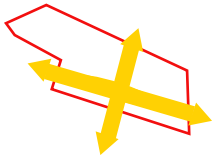
Utgångspunkten för programmet är att ta till vara områdets strategiska läge, befintliga kvaliteter och närhet till service, handel, kollektivtrafik och stadskärnan. Befintliga värden ska bevaras och nya kvaliteter tillföras och säkerställas i kommande detaljplaner. Hållbarhet ska genomsyra alla skeden och en hållbar utveckling förutsätter samtidigt samverkan mellan kommunen, exploatörer och invånare, där alla bidrar till områdets långsiktiga utveckling.

Stadsbyggnadsidé

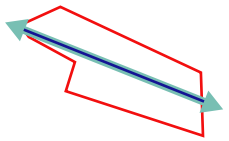
För att nå målsättningen har fyra fokusområden tagits fram som tillsammans utgör en stadsbyggnadsidé för området. Fokusområdena gör det möjligt att analysera byggnader och platser ur olika skalor och perspektiv samtidigt som det möjliggör ett mer heltäckande förslag . Fokusområdena genomsyrar programmet och återkommer på olika sätt för att lyfta fram områdets viktigaste och mest aktuella frågor. En utförligare beskrivning av fokusområdena finns på sidan 21.



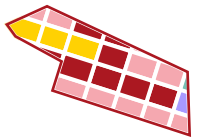
KNYTA IHOP STADEN



VÄLKOMNANDE OCH TRYGGA PLATSER



GRÖNBLÅ STRUKTURER OCH MILJÖER



ARKITEKTONISK IDENTITET OCH LEVANDE STADSBILD

Innehållsförteckning

Inledning, Sammanfattning och Stadsbyggnadsidé	1
Programområdet idag	4
Fokusområden	21
Delområden/Utvecklingsområden och byggnader	22
Markanvändning framtid	23
Stadsbyggnadsidé	24
Målpunkter	25
Mobilitet	27
Grönblå strukturer	29
A - Spårområdet och kyrkan	30
B - Söder om spåren	35
C - Passaren / Vinkel	41
D -Lokstallarna mfl	44
Planeringsförutsättningar, bilaga och konsekvenser	50



Programområdets avgränsning i rödstreckad linje



Ortofoto Skala 1:5000.

Programområdet idag

Området i staden

Programområdet ligger cirka 500 meter sydväst om Stortorget, är ca 20 hektar och sträcker sig både norr och söder om järnvägen. Det utgör en koppling i övergången mellan stadskärnans rutnätsstruktur och villabebyggelse. Gatunätet är av varierande karaktär och funktion, med villagator i söder och mer stadsmässiga gator i norr och öster. Området angörs främst via Sandgatan i norr, Kvekatorpsvägen i väster och Nygatan i öster. Kyrkan utgör områdets högsta punkt och är ett tydligt landmärke i staden. Programområdet har ett strategiskt läge med god tillgång till kollektivtrafik, offentlig och kommersiell service samt religiösa mötesplatser.

Markägoförhållanden

Fastigheterna inom programområdet ägs av företag och verksamhetsutövare, privata fastighetsägare, Trafikverket, Svenska kyrkan samt Falkenbergs kommun. Kommunen äger bland annat tegelhusen mot Stationsgatan och den allmänna gatumarken.

Befolkning

Inom programområdet är cirka 350 personer folkbokförda. Bostadsbyggelsen består av villor och mindre flerbostadshus.



Porsevägen från öster



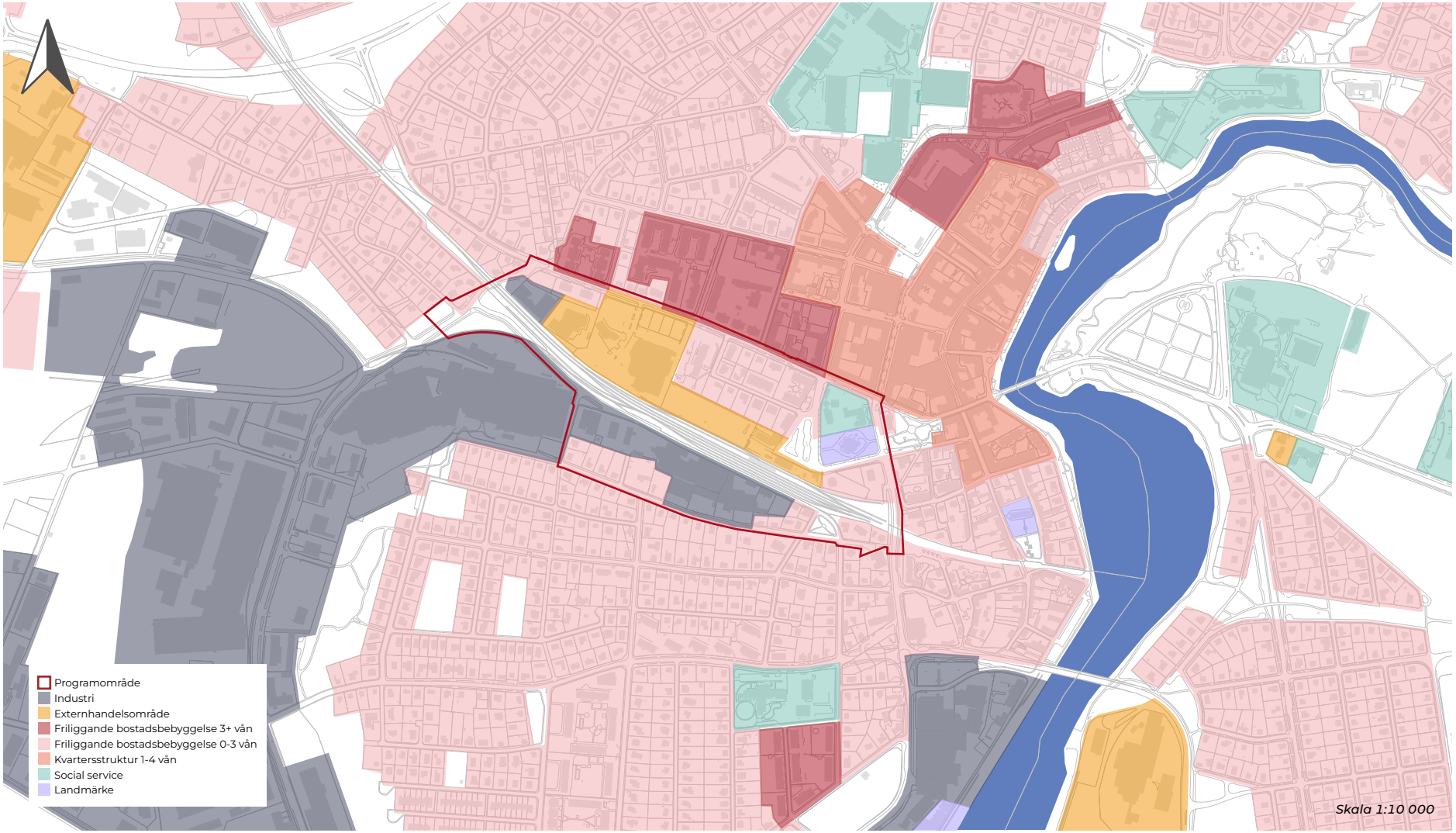
Busstationen med Kyrkan i bakgrunden



Schubergsvägen från öster



Spårområdet och bostadsbebyggelse utmot Schubergsvägen



Befintlig markanvändning i och kring programområdet

MÅLPUNKTER

Programområdet har ett strategiskt läge med flera viktiga målpunkter inom och i direkt anslutning till området. Arbetsplatser är inte inräknade. De främsta målpunkterna utgörs av handel, kollektivtrafik, vård och omsorg, kultur, fritid samt religiösa verksamheter. Centrum, Gamla stan, Vallarna samt skolor och förskolor är också viktiga målpunkter i närområdet. På kartan visas olika platser som skapar förutsättningar för möten.

Handel och service

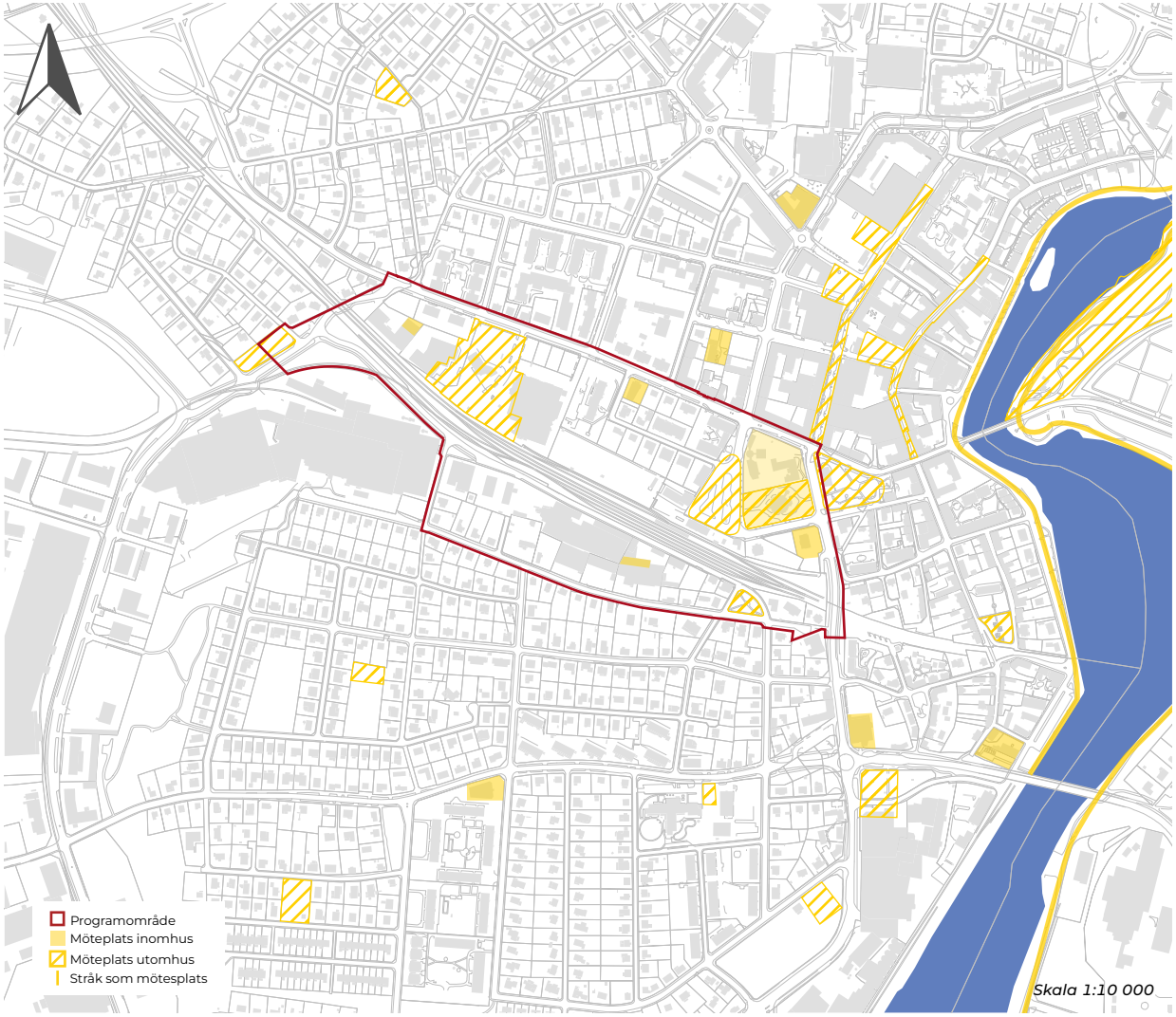
Handeln är främst koncentrerad till området kring Lokstallarna, med ett brett utbud av butiker. Restaurang Prashad, Nya Stationsgrillen och Säf erbjuder servering, medan Pallas Hotell söder om programområdet erbjuder övernattning.

Kollektivtrafik

Busstationen är en viktig knutpunkt för både stads- och regionbusstrafiken och utgör även en central mötesplats i området.

Vård och omsorg

Inom programområdet finns Laurentiuskliniken med läkar- och distriktssköterskemottagning samt Björkeborns tandvårdsklinik. På norra sidan av Sandgatan finns ett särskilt boende och ett trygghetsboende för äldre.



Platser för möten. Inomhus har främst offentliga verksamheter markerats men även privata verksamheter i anslutning till programområdet.

Kultur, fritid och ungdom

Söder om spårområdet ligger Motionshuset med gym och gruppträning samt Fysiohälsan. Ungdomsverksamhet bedrivs i UngFBG:s lokaler vid Stationsgatan. I det gamla badhuset finns bland annat scen, replokaler, musikstudio och musikaffär. I området finns även Fotomuseet Olympia, Teater Storan och Sagocaféet.

Religiösa verksamheter

Programområdet rymmer tre religionsbyggnader: Moské Bilal, Pingstkyrkan och Falkenbergs kyrka. Vid Falkenbergs kyrka finns även pastoratets lokaler och verksamheter, såsom öppen förskola och sopplunch.

- HANDEL
- BUSSTATION
- VÅRD- OCH FRISKVÅRD SAMT ÄLDREBOENDE
- GRÖNYTA
- KYRKA/RELIGIONSBYGGNAD
- MATSTÄLLE
- HOTELL

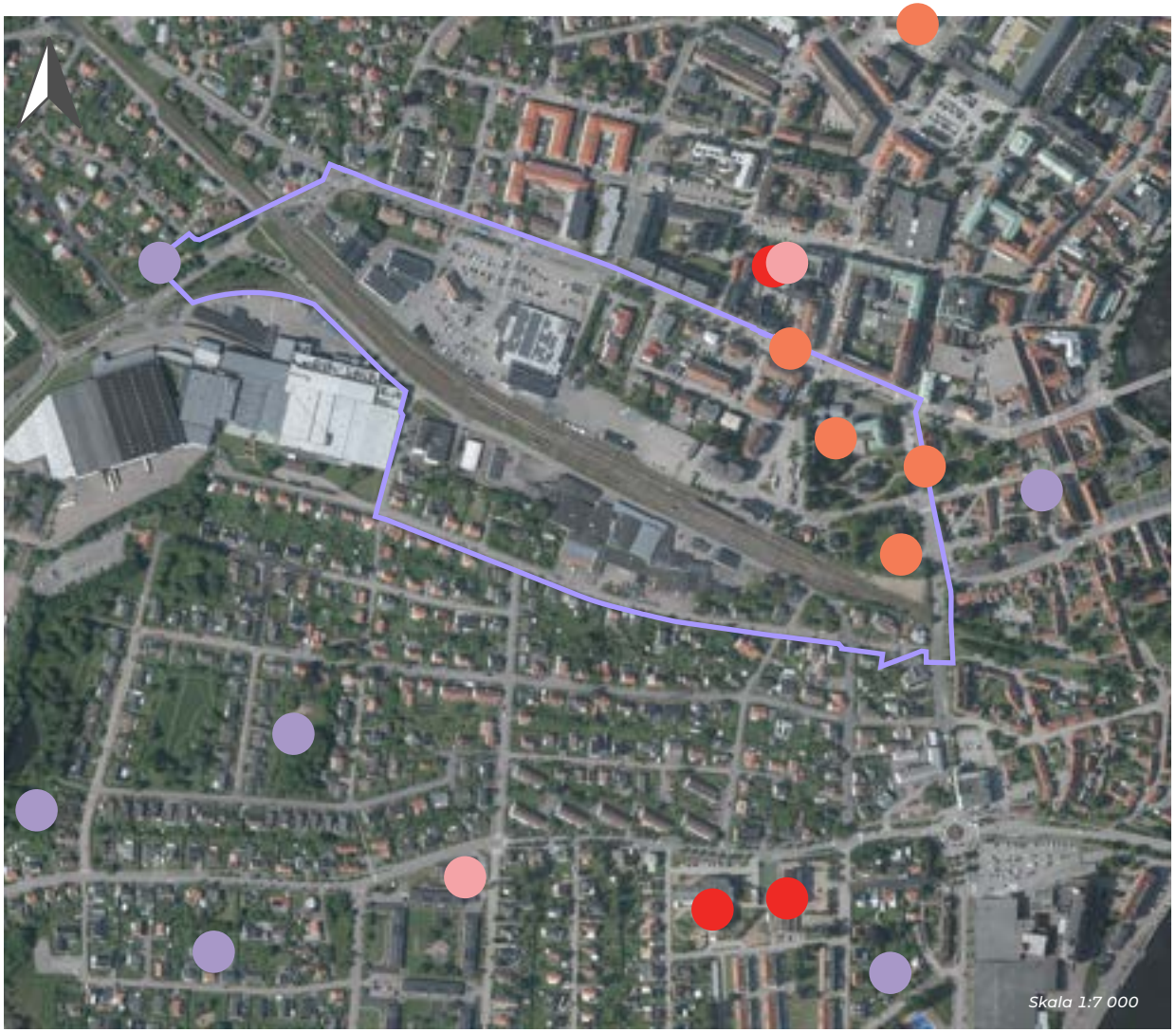


Programområdet med utpekade målpukter.

Målpunker

Målpunkter barn

Det finns cirka trettio barn mellan ett och sjutton år som bor inom planprogramsområdet. Barn har andra rörelsemönster och målpunkter än vuxna och rör sig, när de är själva, främst i sitt närområde och på trygga platser. Säkra skolvägar, gång- och cykelstråk samt miljöer som passar alla åldrar är därför viktiga. Även temperatur, möjlighet till lek och hur inbjudande platser upplevs påverkar barns användning av dem. Punkterna på kartan har valts ut av elever i årskurs 4 på Schubergstorpskolan inom ramen för den barnkonsekvensanalys som genomförts i den pågående detaljplanen för Rampen 36 m.fl.



CAFE

SKOLA / FÖRSKOLA

LEKPLATS

BARN- OCH UNGDOMSVERKSAMHET SAMT KULTUR

Programområdet med några utpekade målpukter.

TRAFIK OCH MOBILITET

Spårtrafik

Bangården fyller flera funktioner och möjliggör rangering och uppställning av vagnar samt växling till annat lok. Den fungerar även som överlämningsbangård och ger kortare tåg möjlighet att köra in på kommunens industrispår till industrier och Falkenbergs hamn. Industrispåret är inte elektrifierat.

Bangården är instängslad och används i dag för godstrafik till Falkenbergs hamn samt för enstaka uppställning av persontåg vid behov. Spårområdet ägs och drivs av Trafikverket.

En genomförd riskutredning visar att risknivån kring spårområdet är acceptabel utifrån dagens användning. Farligt gods får inte transporteras på det kommunala industrispåret till hamnen, vilket innebär att sannolikheten för transporter av farligt gods på bangården bedöms som låg.

Korsningen vid Kvekatorpsvägen och Sandgatan blir påverkad gällande viss köbildning i dag när tåg kommer vid plankorsningen och bommarna stängs. Det blir endast ett problem kring köbildning om ett tåg kommer vid rusningstid. Det finns även mindre, oövervakade plankorsningar utan bommar.

Spårområdet utgör en tydlig fysisk, social och mental barriär mellan Centrum och Västra gärdet och begränsar tillgängligheten och sambanden mellan stadsdelarna.

I tidigare utredningarkring spåren har spårens funktion samt möjliga alternativa sträckningar och placeringar av bangården studerats.

Biltrafik

Falkenberg har ett högt bilinnehav och många invånare är beroende av bilen. Transportsektorn står för cirka 75 procent av kommunens klimatutsläpp, varav personbilstrafiken står för merparten.

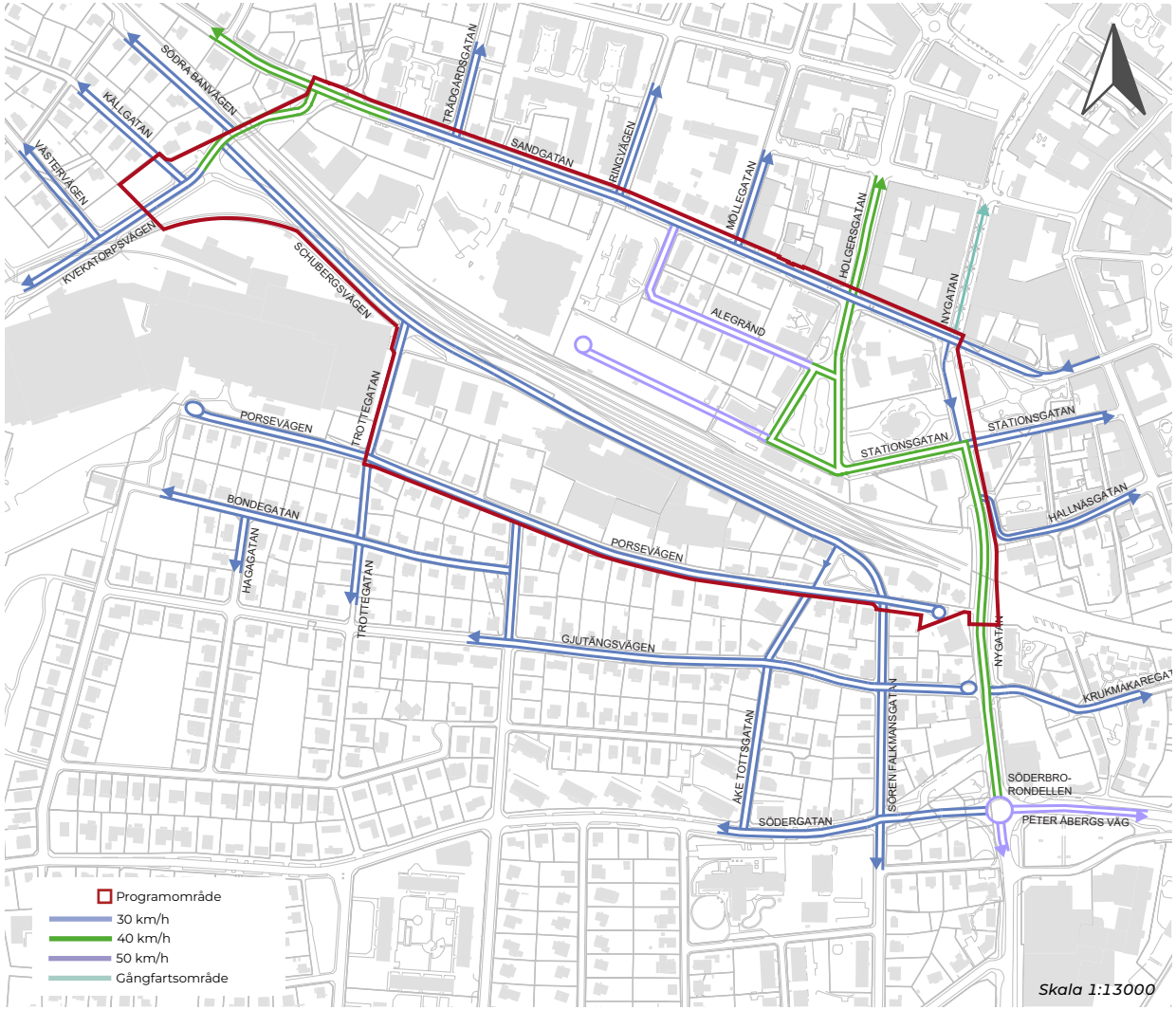
Tre viktiga öst–västliga stråk passerar området, medan järnvägen utgör en tydlig barriär. Nygatan och Kvekatorpsvägen är de enda förbindelserna mellan områdets norra och södra delar. Interna kopplingar är begränsade och består delvis av enkelriktade gator och återvändsgränder. Varför avstånden mellan Västra gärdet, Lokstallarna och busstationen blir långa.



Bild på röda punkter som illustrerar plankorsningar



Bild på perrongen



Gatunamn och hastighetsgränser i anslutning till planområdet

Gatusektioner och hastighetsbegränsningar

Dom tre tvärgående gatorna, Sandgatan, Schubergsvägen och Porsevägen har alla 6-6,5 meter bred körbana och ett gaturum som, med undantag för Schubergsvägens något smalare östra del, upplevs som väl tilltagna.



Sandgatan 15-16 meter bred. (Google maps 260710)



Schubergsvägen, 12-13 meter bred. (Google maps 260710)



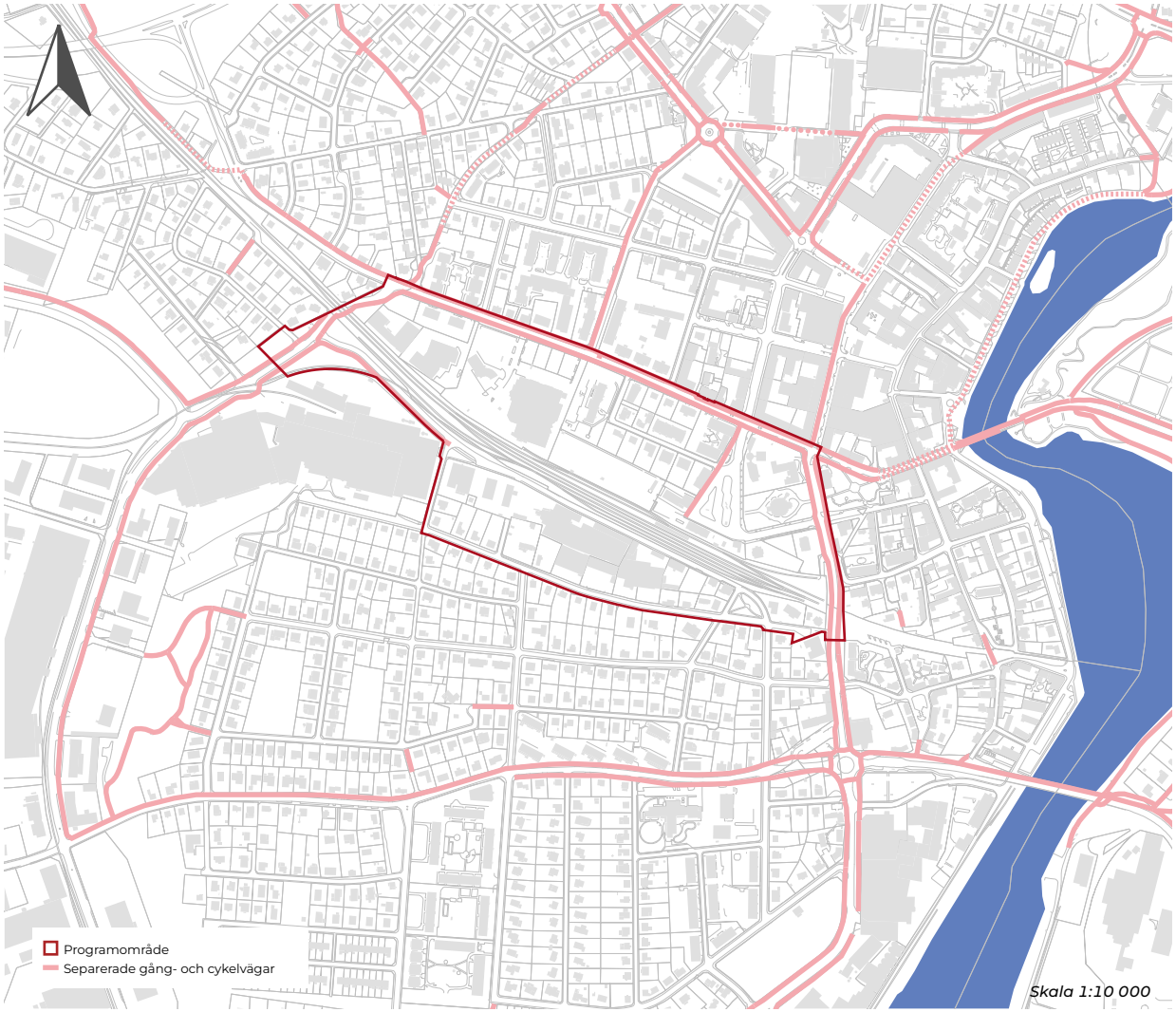
Porsevägen, 11-12 meter bred. (Google maps 260710)

Gång- och cykeltrafik

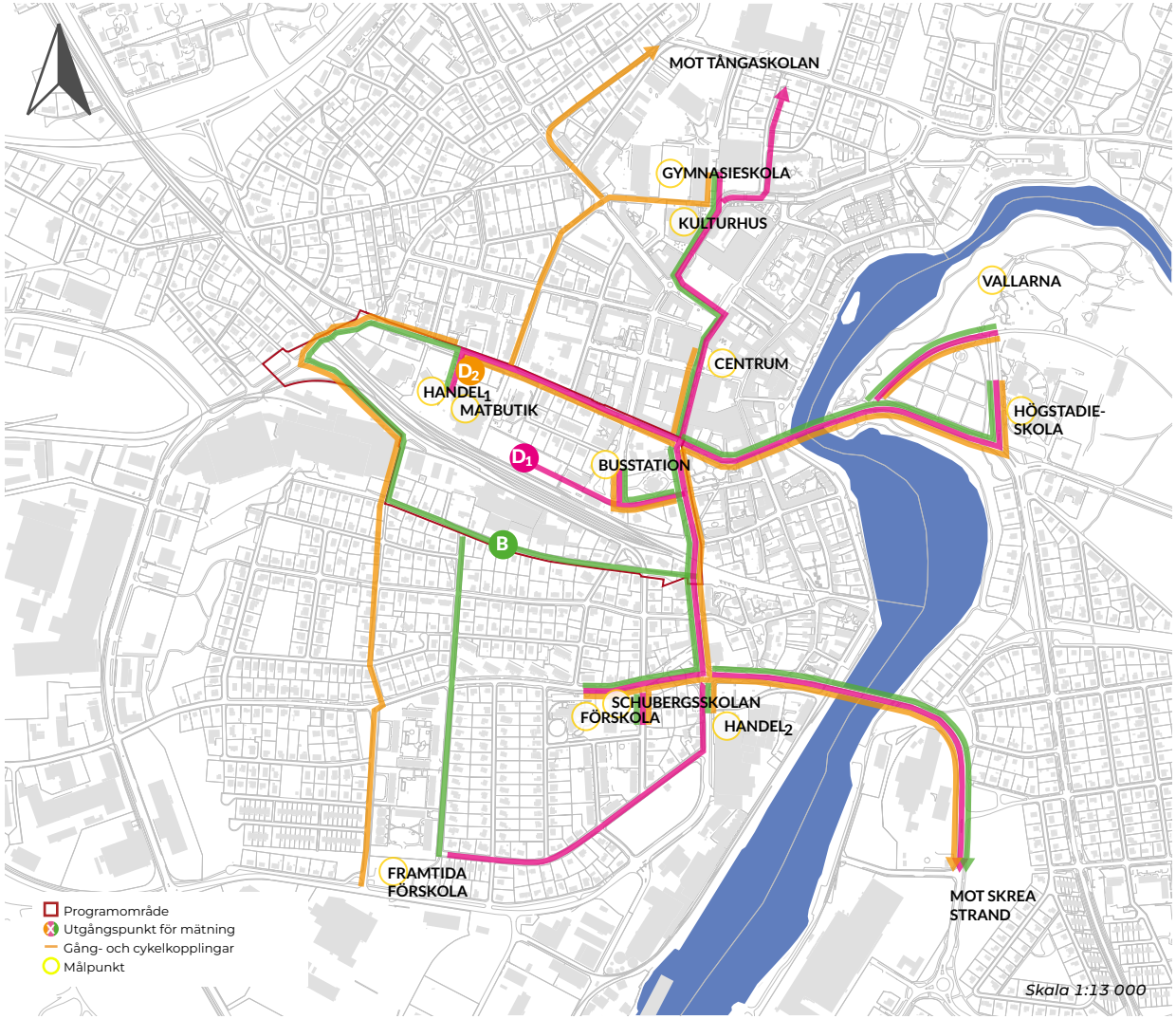
Gång- och cykeltrafik är prioriterade trafikslag i Falkenberg. Stadens flacka topografi, centrala läge och korta avstånd ger goda förutsättningar för hållbara resor. Inom en kilometer från programområdet finns flera viktiga målpunkter, bland annat busstationen, centrum, Gamla stan, Vallarna samt skolor och förskolor.

Gatustrukturen runt programområdet är finmaskig med goda gång- och cykelkopplingar, särskilt mot Nygatan och centrum. Inom området är gatunätet glesare.

Huvudstråken går längs Nygatan, Sandgatan och Kvekatorpsvägen. Söder om området ansluter Södergatan till flera gång- och cykelstråk. Inom området finns trottoarer och möjlighet att cykla i blandtrafik.



Gång- och cykelkopplingar



Målpunkter och avstånd i centrala Falkenberg

Avstånd målpunkter

En målpunktsanalys för gång och cykel har gjorts utifrån tre punkter inom programområdet: en i norr, en centralt och en i söder. Järnvägens barriäreffekt och bristen på gena kopplingar genom programområdet innebär i de flesta fall en lång omväg för delar av eller hela sträckan. Söder om planområdet tillhör elever Schubergstorpsskolan (förkortat som ST-skolan i tabellen) och norr om Tångaskolan.

Programområdet har goda kopplingar till övriga Falkenberg utanför programområdesgränsen.

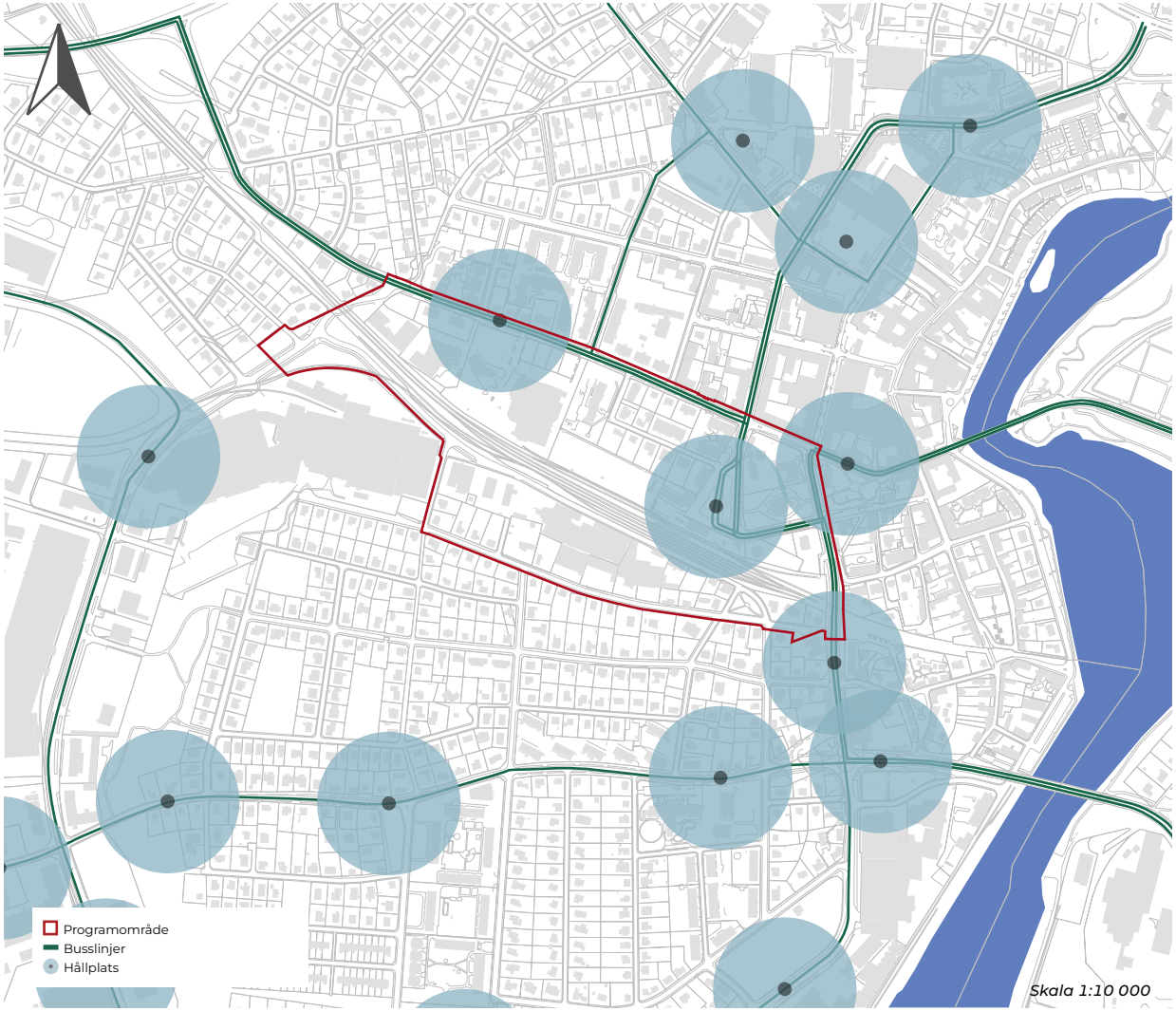
Målpunkt	B	D_1	D_2
Framtida fsk:	690 m	1370 m	1360 m
ST-skolan:	680 m		
Fsk:	740 m	870 m	1070 m
Centrum:	790 m	620 m	600 m
Gymnasium:	1230 m	1050 m	740 m
Vallarna:	1500 m	1400 m	1320 m
Högstadieskola:	1320 m	1220 m	1140 m
Busstation:	670 m	260 m	680 m
$Handel_1$:	1000 m	780 m	0 m
Tångaskolan:		1600 m	1500 m
$Handel_2$:	650 m	750 m	1000 m

Kollektivtrafik

Busstationen utgör en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och är en central mötesplats i staden. Här finns Hallandstrafikens kundservice, väntytor, cykelparkering, toaletter samt inslag av vegetation och offentlig konst. Den norra delen av programområdet har mycket god tillgång till kollektivtrafik genom busstationen och flera stads- och regionbusslinjer. Den södra delen har sämre tillgänglighet och är hänvisad till hållplatser längs Nygatan och Kvekatorpsvägen.



Cykelavstånd och cykelkopplingar inom Falkenbergs kommun



Busslinjer, hållplatser och gång- och cykelkopplingar

ARKITEKTUR, STADSBILD OCH KULTURMILJÖ

Bebyggelsestruktur och karaktär

Falkenberg präglas till stor del av låg bebyggelse, främst friliggande villor i en till två våningar, kompletterade med radhus och lägre flerbostadshus. Stadskärnan kännetecknas av en mer sammanhållen kvartersstruktur och bebyggelse i två till fem våningar, där bostäder och verksamheter blandas. Högre bostadsbebyggelse förekommer även i anslutning till centrum och i ett antal samlade bostadsområden.

Programområdet och dess omgivning speglar stadens varierade struktur. Söder om programområdet domineras bostadsbebyggelsen av villor från 1900-talets första hälft. I programområdets västra del finns ett område med motsvarande egnahemsbebyggelse. Resten av programområdet söder om järnvägen har en mer brokig karaktär, med en blandning av industribebyggelse som utgör en förlängning av stadens västra industriområde längs Schubergsvägen och Porsevägen, äldre industri- och verksamhetsbebyggelse samt villor från tidigt till sent 1900-tal. Industribebyggelsen varierar i byggnadshöjd, volym och ålder.

Norr om järnvägen omfattar bebyggelsen bostäder, verksamheter, handel och mindre industribyggnader. Bostadsbebyggelsen mellan järnvägen och Sandgatan består främst av lägre flerbostadshus och större villor, huvudsakligen i funkisstil.

Lynch-analysen visar att området präglas av tydliga stråk, barriärer, noder, distrikt och landmärken. Järnvägen liksom ån skapar barriärer medan de större trafikstråken utgör starka linjära element. Noder, där viktiga stråk möts, återfinns bland annat kring centrum och vid viktiga korsningspunkter. Stadskärnan samt de mer sammanhållna bostads- och industriområdena kan urskiljas som tydliga distrikt. Både platsspecifika och lokala landmärken har identifierats. De lokala landmärkena utgörs främst av högre byggnader, såsom kyrkor och silos, medan de platsspecifika landmärkena består av äldre karaktärsbyggnader, bland annat den tidigare stationsbyggnaden, tegelvillorna i anslutning till stationen och längs Schubergsvägen samt äldre industribyggnader. Tillsammans bidrar dessa element till områdets orienterbarhet och identitet.

Karaktärsbyggnader

De äldre karaktärsbyggnaderna speglar områdets historiska utveckling från järnvägsknut till modern småstad. Den tidigare stationsbyggnaden, tegelvillorna i anslutning till stationen och längs Schubergsvägen, Falkenbergs kyrka samt de äldre industribyggnaderna utgör tydliga historiska inslag i den befintliga stadsbilden. Byggnaderna skiljer sig i funktion, ålder och arkitektoniskt uttryck, men bidrar tillsammans till områdets varierade karaktär och berättar om dess historiska utveckling.

Karaktärsbyggnader:





Arkitekturanalys

GRÖN OCH BLÅ STRUKTURER

Landskap och grönstruktur

Utvecklingen av grönstrukturen i Falkenberg ska bidra till attraktiva livsmiljöer, stärka ekosystemtjänster och klimatanpassning. Programområdet är relativt plant, med nivåer från cirka +7 meter i öster vid Nygatan till +12 meter i väster vid Kvekatorpsvägen, och består främst av bebyggelse och hårdgjorda ytor.

Den stora andelen hårdgjorda ytor medför risk för värmeöeffekter. Enligt Värmekartering – Falkenberg och Ullared (2023) ligger större delen av området i värmekategori 3 och området kring Lokstallarna i kategori 4. Fler större träd, ökad vegetation, svalare material och vatteninslag kan förbättra mikroklimatet.

Inom området finns en allé vid Vinkeln 7 mot ICA som bedöms omfattas av biotopskydd. Skyddsvärda träd finns även kring busstationen och Falkenbergs kyrka.

Rekreation och gröna stråk

Viktiga rekreativa miljöer i centrala Falkenberg är Ätran, Vallarna, Badhusparken samt grönytorna kring Falkenbergs kyrka och Riagården. Ett grönt stråk löper från Nygatan längs det tidigare järnvägsspåret mot Ätran.

Programområdet har potential att utveckla ett sammanhängande nät av gröna stråk som knyter samman Badhusparken, kyrkans grönytor, Stationsgatan, fickparken vid Porsevägen och nya grönområden söder om spårområdet. Om spårområdet förändras kan även en grön koppling österut mot Nygatan skapas.

Parker och torg bidrar till stadsliv och trygga mötesplatser och bör gestaltas med hög kvalitet. Vid om- och nybyggnation bör vegetation, biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster stärkas. Någon naturvärdesinventering har inte genomförts, men området bedöms ha begränsade naturvärden. Fickparken vid Porsevägen och kyrkans utemiljö är de mest värdefulla gröna miljöerna.

Vid framtida utveckling bör god tillgång till lek- och grönytor säkerställas. Bostäder bör enligt kommunens riktlinjer för utomhus lek ha högst 300 meter till en iordningställd lekplats, ett grönområde på minst 1 hektar eller en skolgård med lekytor. Riktlinjerna bör beaktas vid placering och utformning av nya bostäder och offentliga miljöer.

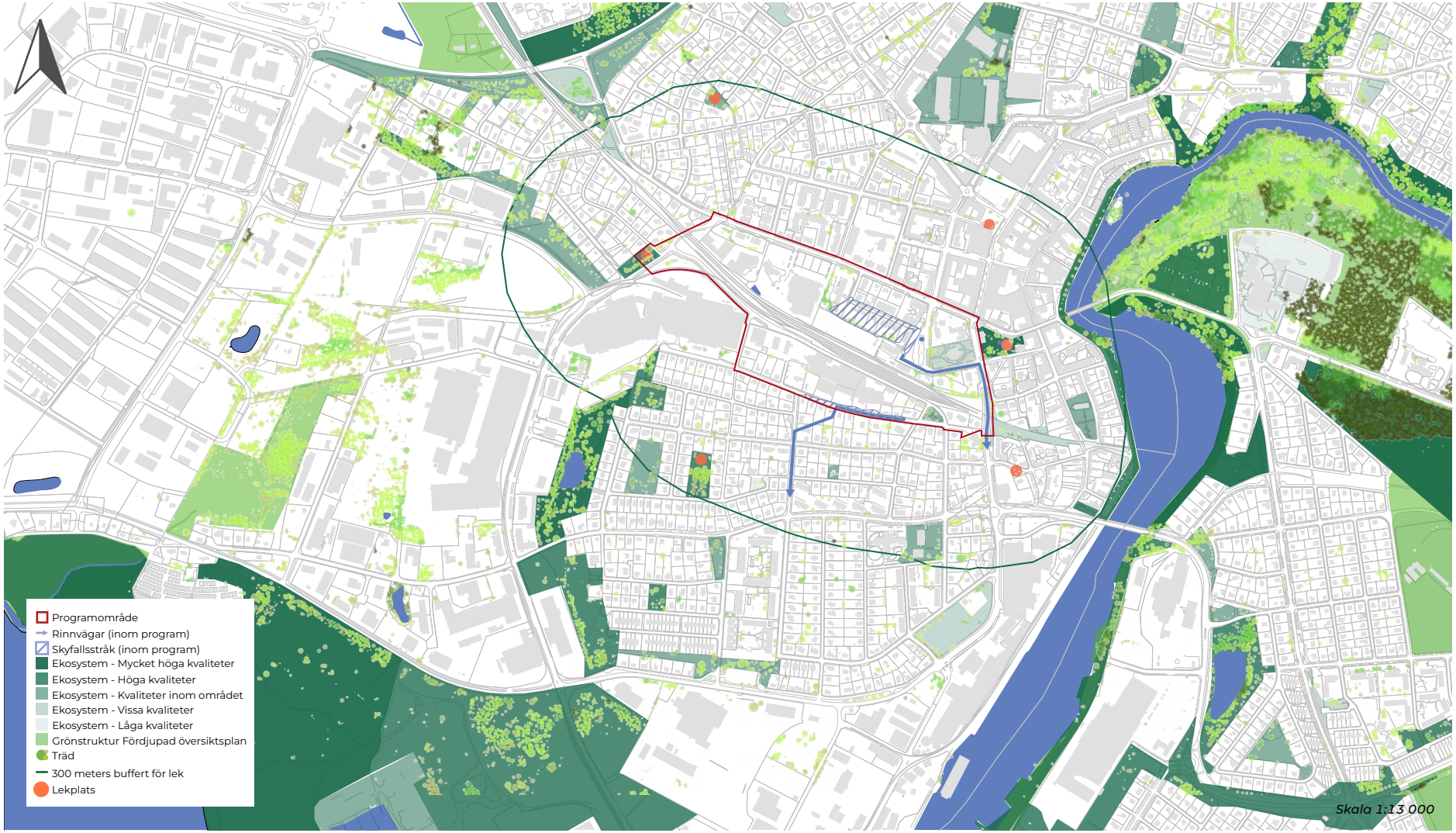
Kommunen tar fram en blågrön strategi som ska vägleda utvecklingen av grön- och vattenstrukturer. Planprogrammets förslag om gröna stråk, träd och öppna dagvattenlösningar ligger i linje med strategins inriktning.

Dagvatten

En översiktlig VA-utredning (Bilaga D) har tagits fram. Området ligger utanför vattenskyddsområde och bedöms inte påverkas av framtida havsnivåhöjningar. Avrinningen sker mot Ätran, som inte uppnår god kemisk status och har måttlig ekologisk status. Framtida exploatering behöver därför begränsa både vattenflöden och föroreningsbelastning.

Öppna lösningar ska eftersträvas enligt VA-policyn och kan bidra till rening, biologisk mångfald, klimatanpassning och attraktiva stadsmiljöer. Öppna och nedgrävda lösningar kan kombineras utifrån platsens förutsättningar, och dagvatten bör där det är möjligt ses som en resurs, exempelvis för bevattning. Sammanhängande blågröna stråk och naturbaserade lösningar kan ge flera funktioner och stärka ekosystemtjänster.

Bebyggelse, entréer och känsliga installationer ska höjdsättas för att minska översvämningsrisken. Sekundära avrinningsvägar behöver identifieras och inte blockeras eller byggas bort.



Befintlig grönstruktur

Gröna och blå strukturer

Skyfall

VA-utredningen visar att området har goda förutsättningar att hantera skyfall, men identifierar skyfallsstråk och kritiska lågpunkter som behöver beaktas i kommande detaljplanering. Avrinningen sker söderut mot ett hårt belastat avrinningsområde där bostadsområden historiskt har drabbats av källaröversvämningar. Möjligheten att skapa fördröjning söder om programområdet är begränsad, vilket behöver beaktas vid planläggning och framtida förändringar.

Utredningen utgår från 10-årsregn och klimatanpassat 100-årsregn med klimatfaktor 1,3. Framtida planering bör även arbeta förebyggande med skyfall och tydliggöra ansvar för olika skyfallssituationer.

Bussuppställningsplatsen, Alegränd och Porsevägen är särskilt utsatta vid större skyfall, med risk för vattenansamling som kan påverka framkomlighet och bebyggelse. Garage och nedfarter behöver utformas så att ytvatten inte rinner ned vid extrema regn, vilket ställer krav på höjdsättning av både kvartersmark och allmän platsmark.

Klimatanpassning

I rapporten om värmekartering från 2023 pekas stora delar av planprogramsområdet ut som värmeöar kategori 3. I rapporten beskrivs åtgärder som kan minska upplevelsen av värme. Byggnader som bland annat Falkhallen, biblioteket och Rådhuset kan anpassas för att erbjuda svala byggnader. Dessa byggnader kan även knytas samman genom ett grönt stråk längs Holgersgatan som är lämpligt att utföra. Andra studier visar att antalet dagar med värmebölja, det vill säga dygn med en medeltemperatur över 20 °C, förväntas öka kraftigt i Falkenberg. Svalkande grönområden samt natur- och vattennära stråk blir därför allt viktigare.

Planområdet bedöms inte pvåerkas av havsnivåhöjning eller översvämning från hav.



Värmeökartering, 2023



Avrinningsvägar och flödesriktning, VA-utredning BSV 2026-05-27



Lågpunkter och flödesvägar, VA-utredning BSV 2026-05-27



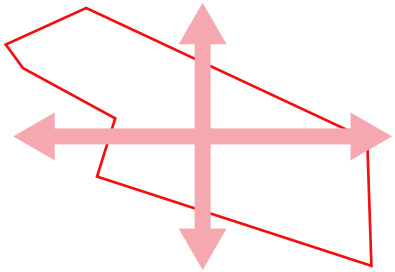
Programområdet i centrala Falkenberg. vy från nordväst. Drönarfoto 2026

Programförslag

Fokusområden

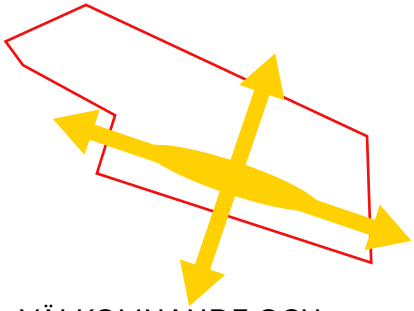
Arbetet med planprogrammet har utgått från fyra fokusområden för att nå målen. De har formulerats utifrån de möjligheter och utmaningar som identifierats under arbetets gång och bildar en stadsbyggnadsidé.

Tillsammans ska de bidra till en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Hållbarhet har inte fått en egen inriktning utan genomsyrar de olika inriktningarna på olika nivåer.



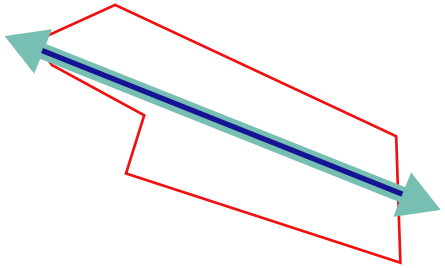
KNYTA IHOP STADEN

Genom att minska fysiska och mentala barriärer kan sambanden mellan stadens olika delar stärkas. Nya gång- och cykelkopplingar, i samspel med gröna och blå strukturer, ska förbättra tillgängligheten och främja hållbara resor.



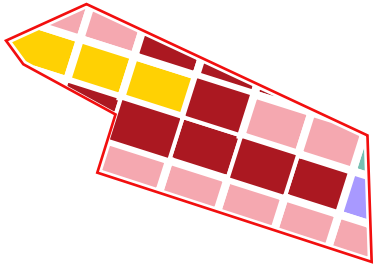
VÄLKOMNANDE OCH TRYGGA PLATSER

Genom att utveckla entréer, mötesplatser och offentliga rum kan en stadsdel skapas som välkomnar både boende och besökare. Omsorgsfull gestaltning och aktiva miljöer bidrar till ökad trygghet, attraktivitet och fler möjligheter till vistelse.



GRÖNBLÅ STRUKTURER OCH MILJÖER

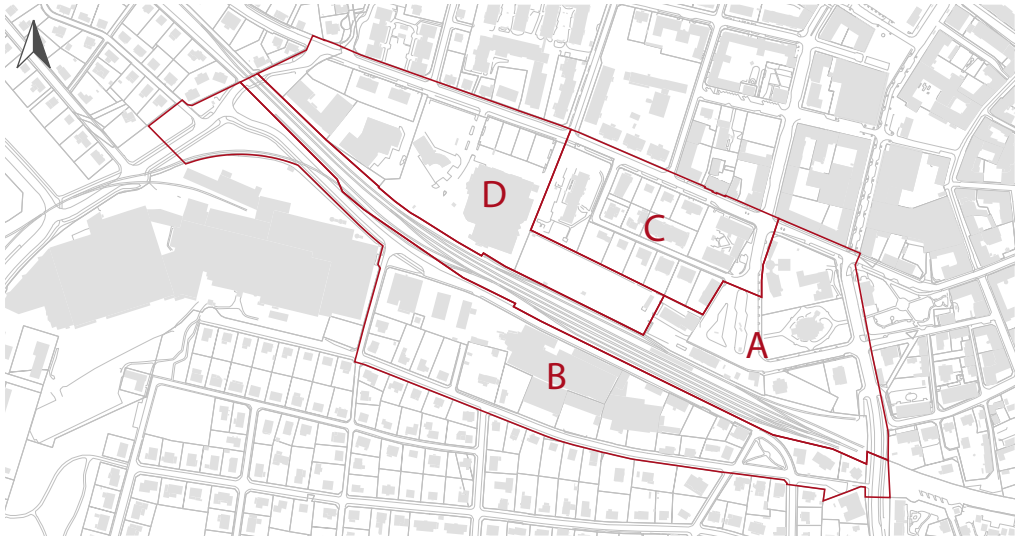
Genom att utveckla gröna och blå strukturer kan området bättre hantera skyfall, bidra till svalare stadsmiljöer och skapa utrymme för rekreation och rörelse. På sikt kan dessa miljöer knytas samman med omgivande grönstruktur och stärka ekologiska samband.



ARKITEKTONISK IDENTITET OCH LEVANDE STADSBILD

Genom att bevara områdets kulturhistoriska värden och komplettera med ny bebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet kan en stadsdel utvecklas med tydlig förankring i platsens historia. Nya årsringar ska stärka områdets identitet och bidra till en levande stadsbild.

Delområden



Indelning i delområden

Utvecklingsområden och byggnader



Områden och byggnader att bevara eller omvandla inom programområdet

FYRA DELOMRÅDEN

Planprogrammet är geografiskt uppdelat i fyra delområden för att underlätta orienteringen. Inom varje delområde finns en beskrivning av nuläget och möjliga framtida utvecklingsmöjligheter.

A- SPÅROMRÅDET OCH KYRKAN
B - SÖDER OM SPÅRET
C - PASSAREN OCH VINKELN
D - LOKSTALLARNA MFL

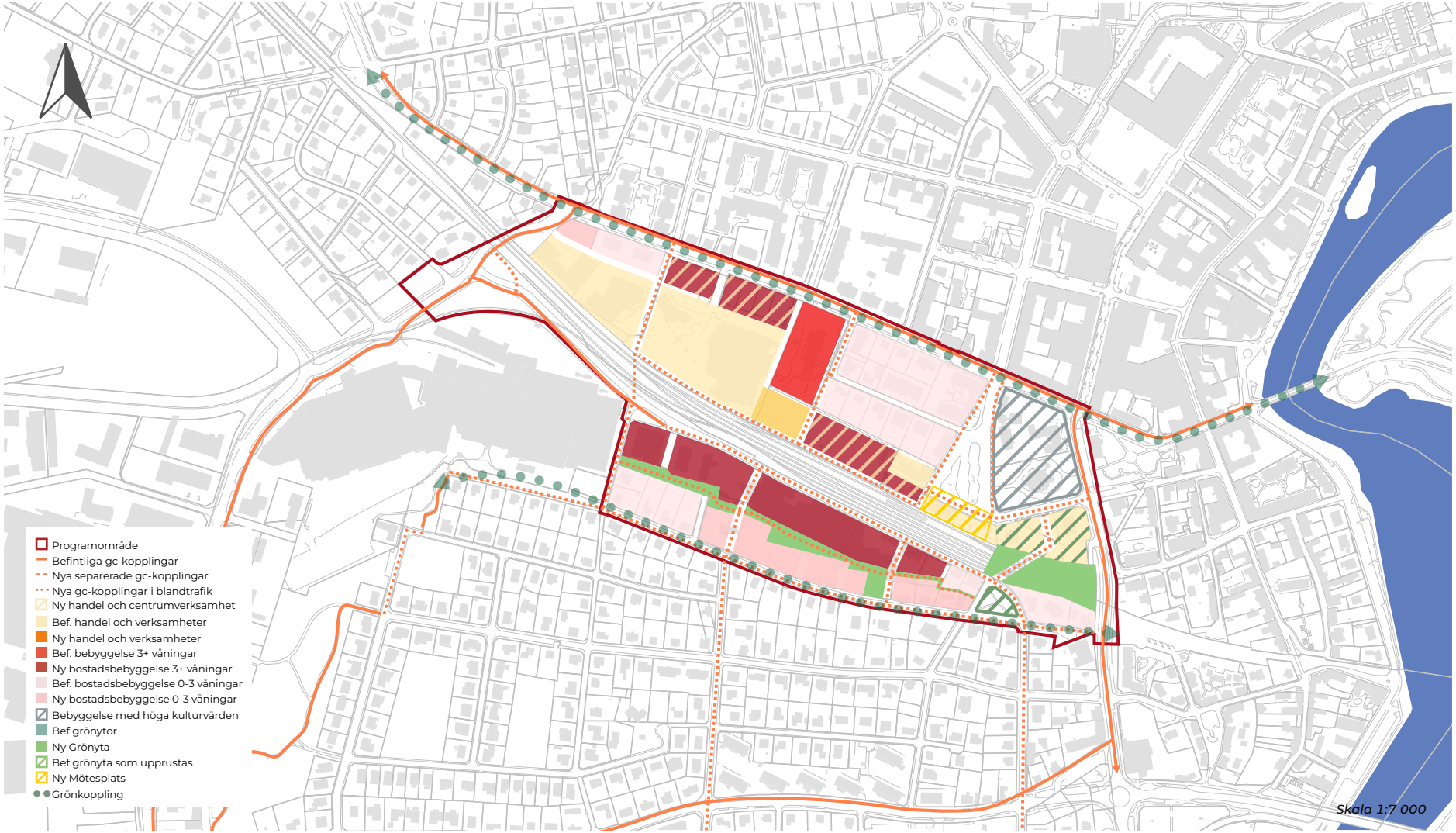
UTVECKLINGSOMRÅDEN

Den blåfärgade ytan illustrerar utvecklingsområden där omvandling, förtätning eller ny bebyggelse är lämplig. Vad som är föreslaget finns beskrivet inom respektive delområde.

NY ANVÄNDNING

Byggnader märkt med * föreslås bevaras. I vissa fall med ny användning och i andra fall med bibehållen användning.

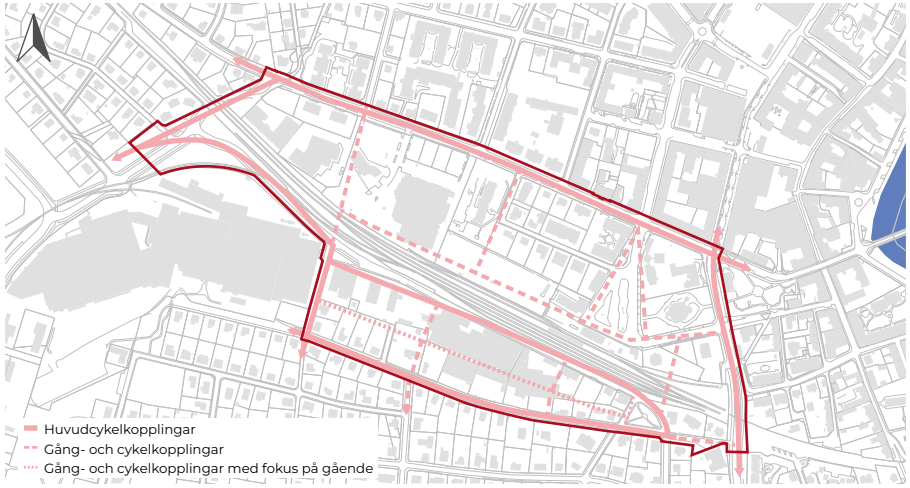
Markanvändning framtid



Markanvändning framtid

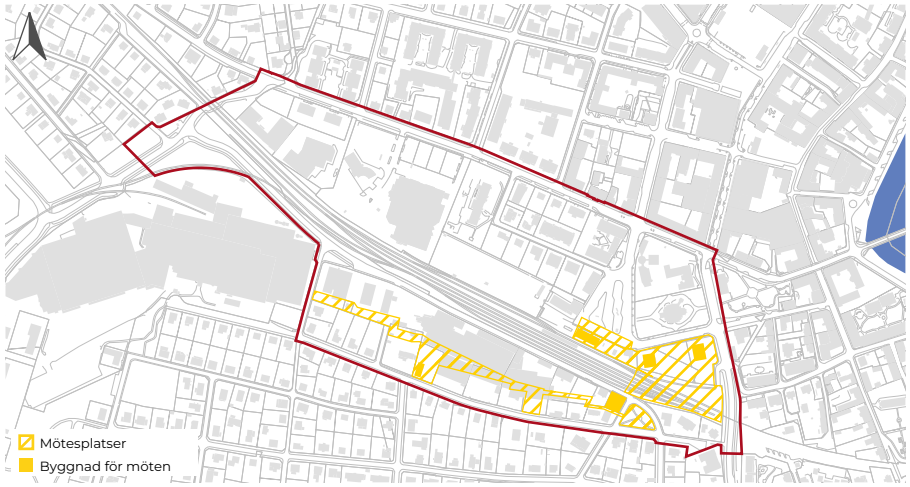
Stadsbyggnadsidé

KNYTA IHOP STADEN



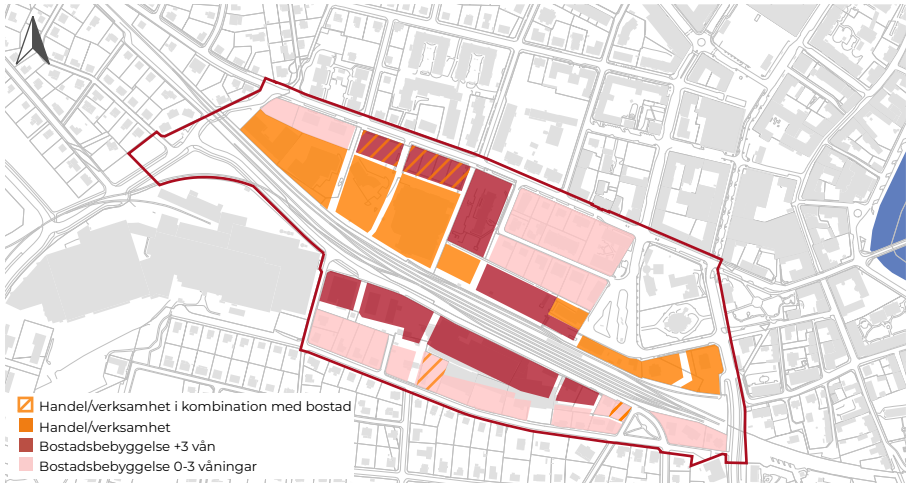
Ett finmaskigare vägnät skapar genare kopplingar ut mot redan befintliga vägar och därmed bättre kopplingar till resten av staden

VÄLKOMNANDE OCH TRYGGA PLATSER



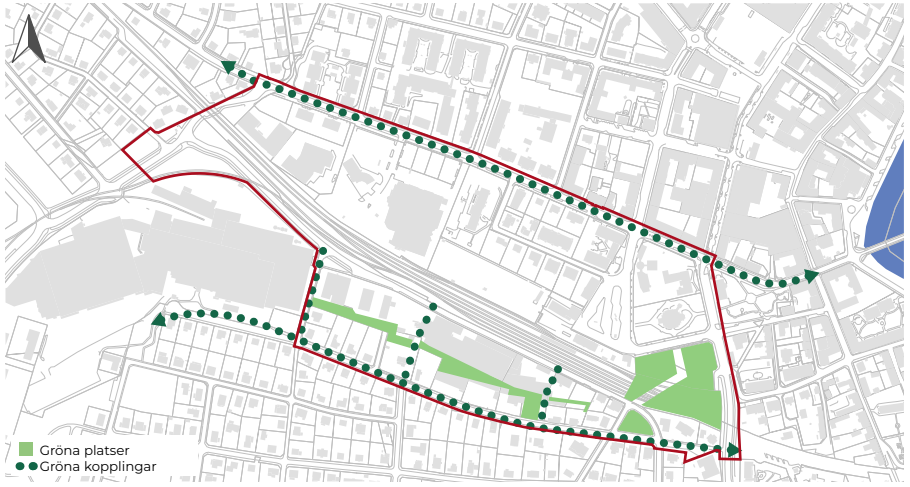
Platser för möten inomhus placers med fördel i, eller i anslutning till platser för möten utomhus för en mer flexibel användning.

ARKITEKTONISK IDENTITET OCH LEVANDE STADSBILD



Både skala och användning varierar inom området med fokus på främst bostäder i söder och en större variation i norr.

GRÖNBLÅ STRUKTURER OCH MILJÖER



Gröna och blå strukturer samverkar för tillskapandet av infiltration och skugga men även plats för rekreation och lek.

Målpunkter

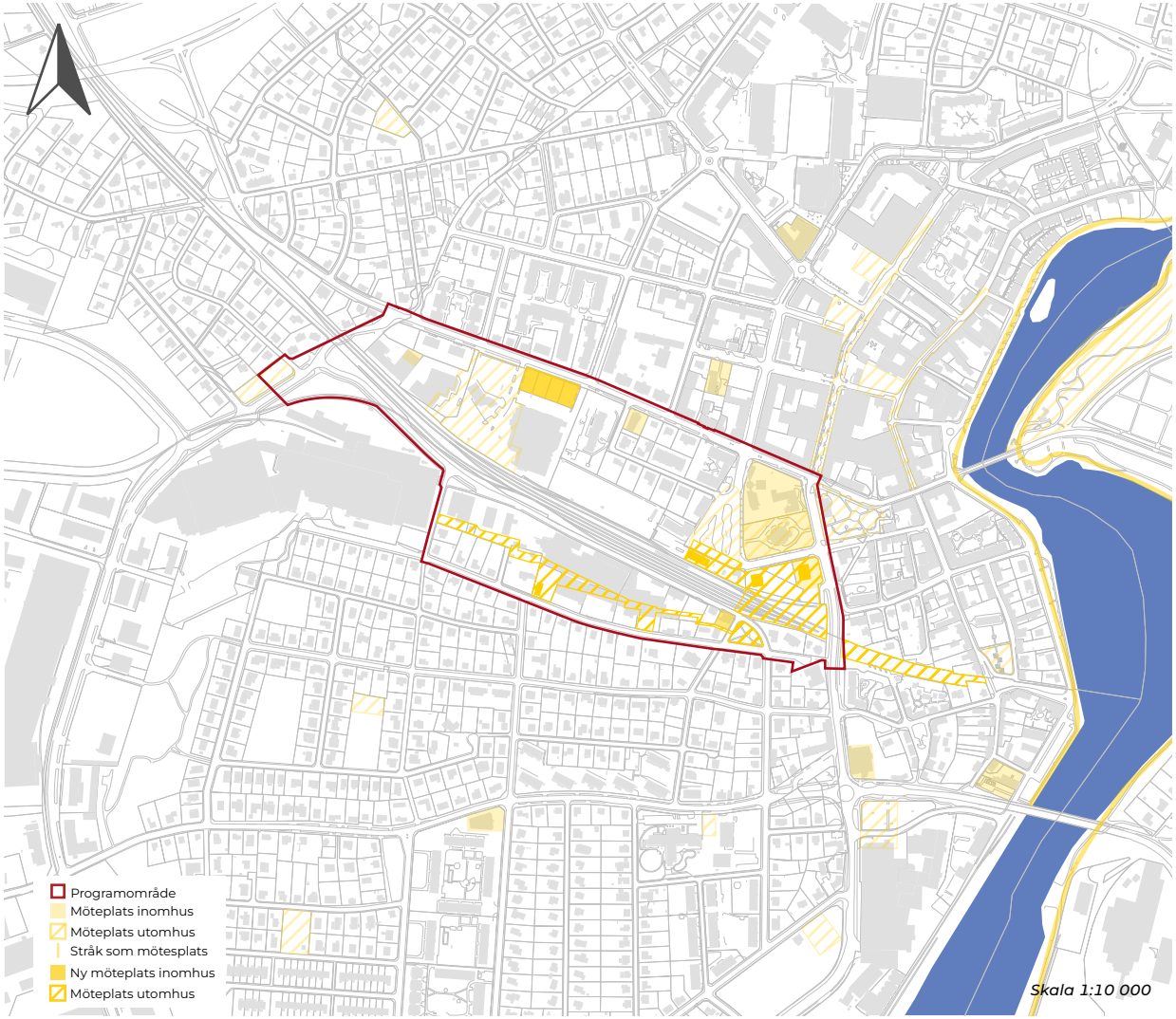
Söder om järnvägen

När de befintliga gröna ytorna sammankopplas blir det öst-västliga parkstråket som kan utformas med flera mindre mötesplatser för lek, vila och rekreation en mötesplats som sedan fortsätter österut mot Ätran. I samband med områdets omvandling bör möjlighet för centrumverksamhet tillskapas. Genom gym kan området få ett mer varierat utbud av funktioner och aktiviteter. Även ett café eller annan mindre verksamhet kan vara lämplig, särskilt mot det västra tvärstråket och parken i öster.

Norr om järnvägen

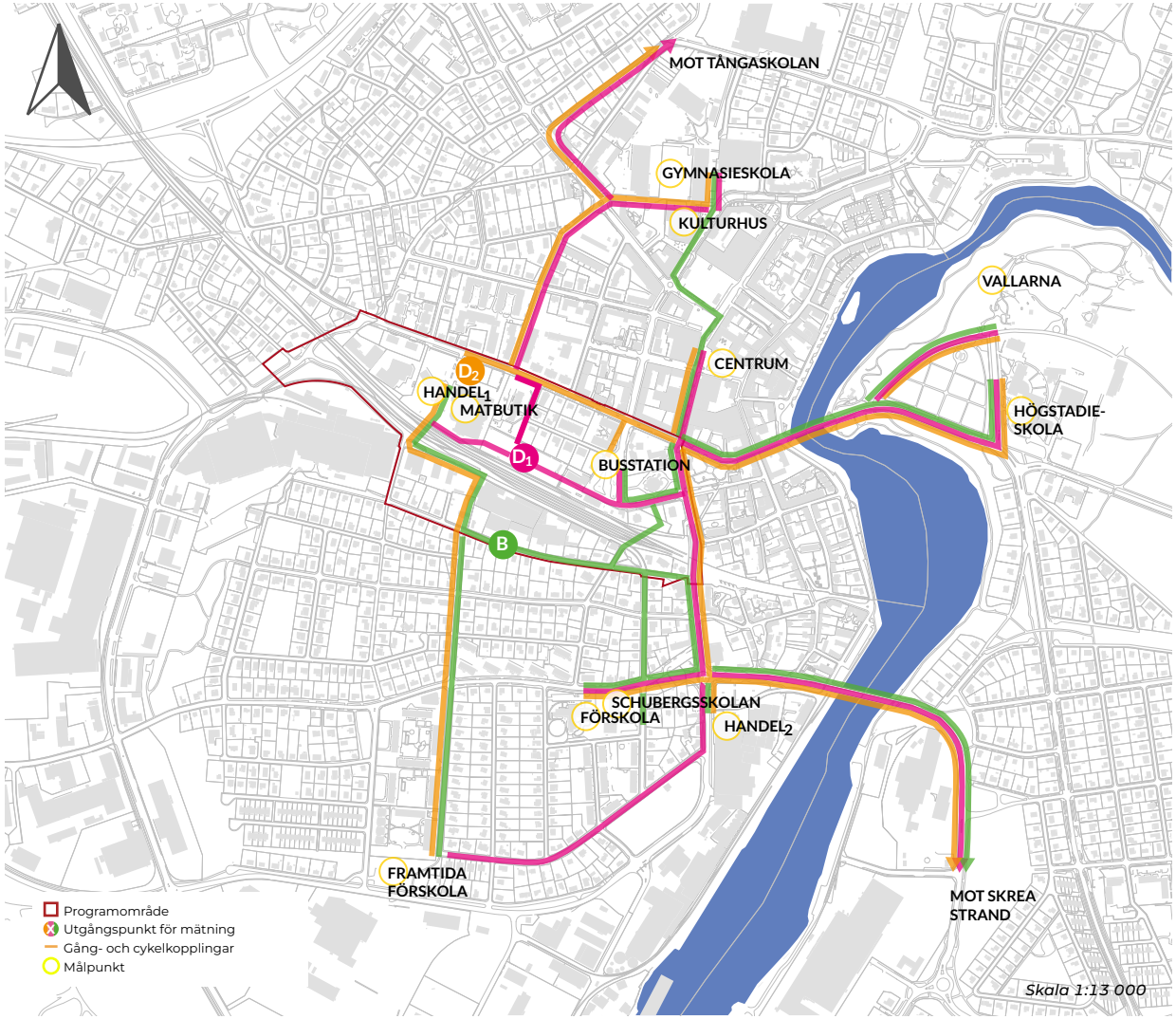
Längst i öster föreslås en utveckling och omvandling av verksamheterna i stationsbyggnaden och de båda tegelhusen. Byggnadernas trädgårdar och utomhusmiljöer föreslås nyttjas som park eller trädgård för verksamheterna. Även föreslagen parkyta på delar av den tidigare banvallen utgör en plats för möten, liksom förlängningen av parkstråket österut.

Närmast Sandgatan vid Lokstallarna föreslås förtätning vid befintlig bebyggelse där ny byggnad ut mot Sandgatan föreslås få en variation av användningar, som parkering eller publika bottenvåningar med handel eller verksamheter, exempelvis biograf, högre upp. Även bostäder i övre plan är lämpligt.



Platser för möten. Inomhus har främst offentliga verksamheter markerats men även privata verksamheter i anslutning till programområdet.

Målpunkter och avstånd



Målpunkter och avstånd i centrala Falkenberg

Avstånd målpunkter

Ett finmaskigare vägnät för gående och cyklister har skapat genare kopplingar inom programområdet, vilket medför kortare avstånd till vissa målpunkter i Falkenbergs centrala delar. Järnvägens bibehållna funktion och gång- och cykelövergångarnas placering i relation till övriga stråk i centrala Falkenberg innebär dock att avståndet till de flesta målpunkter förblir oförändrat, trots de nya kopplingarna.

Avståndet från framtida utbyggnadsområden till identifierade målpunkter redovisas nedan. Där avståndet har minskat jämfört med före utbyggnaden av de nya kopplingarna redovisas skillnaden. Där avståndet inte påverkas står ett x. Rader utan siffror har inte jämförts.

Målpunkt	B	D_1	D_2
Framtida fsk:	x	x	- 300 m
ST-Skolan:	x		
Fsk:	x	- 110 m	x
Centrum:	x	x	x
Gymnasium:	- 90 m	- 200 m	x
Vallarna:	- 90 m	- 200 m	x
Högstadieskola:	x	x	x
Busstation:	- 210 m	x	- 230 m
$Handel_1$:	- 540 m	- 530 m	x
Tångaskolan:		-100 m	x
$Handel_2$:	x	x	x

Mobilitet

Biltrafik

I den södra delen skapar nya tvärstråk i nord-sydlig riktning möjligheter att ta sig genom området. Trafikutredningen visar att ny bebyggelse inom området medför en ökning på cirka 990–2 120 fordon/dygn år 2050. Tre korsningar har studerats:

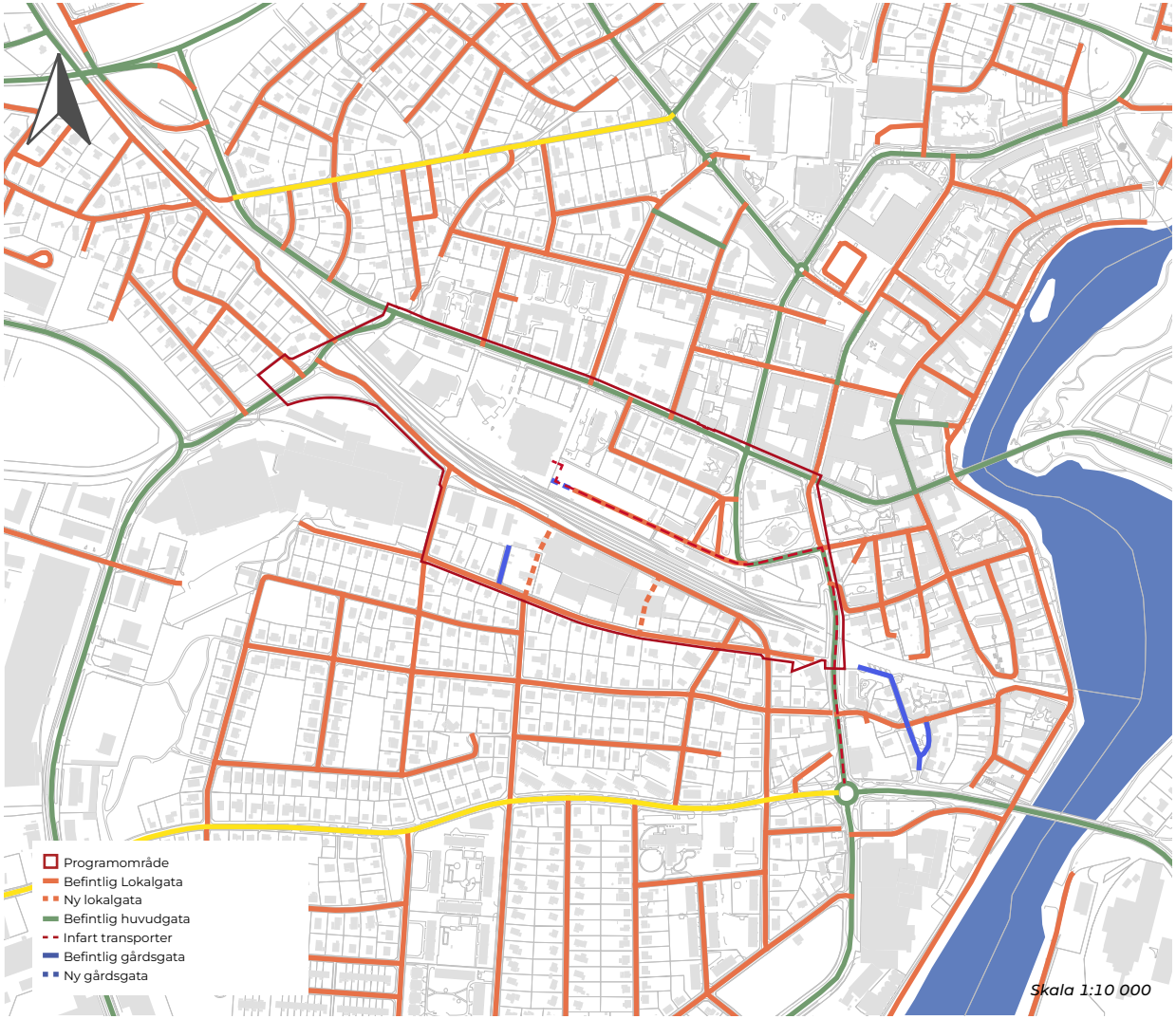
Sandgatan mot väg 767: Trafikflöde, kapacitet och framkomlighet bedöms som goda eller acceptabla.

Sandgatan mot Kvekatorpsvägen: Två svängfält behöver markeras för att hantera ökad trafik från ny bebyggelse i söder. Köbildningen bedöms inte påverka trafiken mer än i dag.

Mitten av Lokstallarna mot Sandgatan: Trafikflöde, kapacitet och framkomlighet bedöms som goda. Genom att låta in-/utfarten från framtida parkeringshus (med verksamheter eller bostäder) ansluta till den befintliga mittutfarten från markparkeringen, i stället för direkt till Sandgatan, minskar risken för köbildning på Sandgatan.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen nära programområdet är god. Nya gång- och cykelkopplingar skapar genare och mer tillgängliga förbindelser till befintliga hållplatser.



Funktionell vägklassning - befintlig och framtida

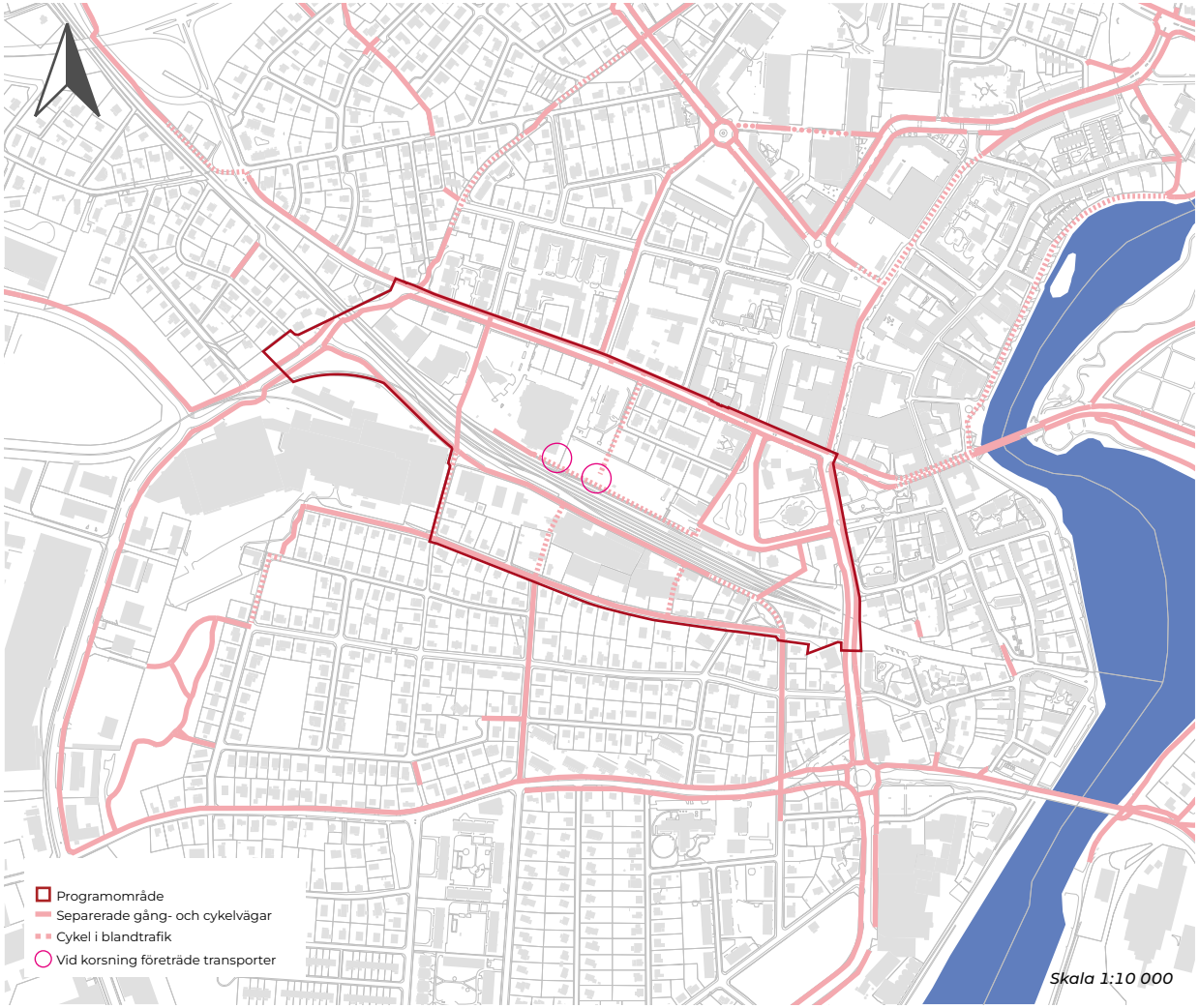
Mobilitet

Ett fortsatt arbete med att stärka kollektivtrafiken samt mobilitetsåtgärder kan bidra till att öka andelen resor med hållbara transporter. Inga nya busshållplatser föreslås inom planprogrammet. Längs Sandgatan finns befintliga busshållplatser med väderskydd. Dessa kan behöva ses över i framtiden, för att säkerställa en väl fungerande trafikmiljö och ett effektivt trafikflöde.

Gång- och cykeltrafik

Gena, trygga och säkra gång- och cykelstråk är en viktig del av utvecklingen av området. Programförslaget innebär att befintliga stråk kompletteras och förbättras samt att nya kopplingar skapas. En ny gång- och cykelkoppling föreslås mellan Schubergsvägen och Nygatan genom en förlängning av Schubergsvägen. Även lägs Porevägen föreslås en ny gång- och cykelväg. Kopplingarna kan skapa ett tydligare öst-västligt stråk och förbättra sambanden mellan området söder om spåret, centrum och omgivande stadsdelar.

Förbättrade gång- och cykelförbindelser skapar bättre förutsättningar för hållbara resor och minskar beroendet av bilen. Fler och strategiskt placerade cykelparkeringar är också en åtgärd som kan stärka förutsättningarna för cykling.



Framtida gång- och cykelnätverk inom och från programområdet

Grönblå strukturer

Parker

Söder om järnvägen föreslås en grön länk mellan befintlig fickpark vid Schubergsvägen, Porsevägen och Åke Tottsgatan och parkområdet öster om programområdet. Den nya parken och den upprustade fickparken innehåller ytor för lek, rekreation och svalka. Vid stationshuset omvandlas befintliga gräsytor och delar av banvallen till park, och öster om Nygatan föreslås ett parkstråk mot Ätranpromenaden.

Stråk

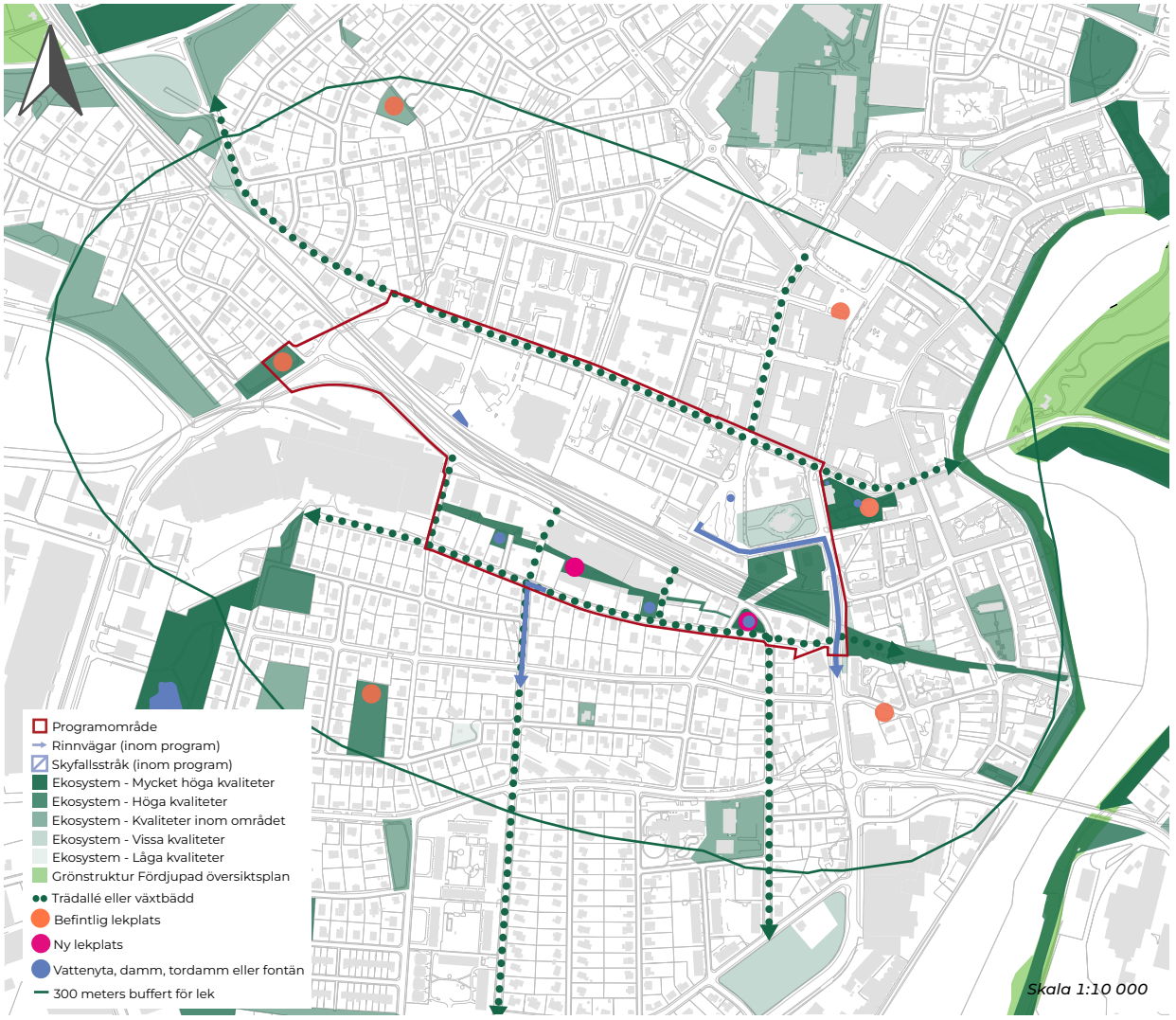
Gröna länkar i form av växtbäddar eller trädplanteringar längs flera gator skapar ett attratktivt gaturum, stärker den biologiska mångfalden och bidrar till dagvattenhantering.

Skyfall och dagvatten

Porsevägen och Alegränd bör utformas med lutning och växtlighet för att leda bort skyfallsvatten.

Lek och barn

Nya lekplatser söder om järnvägen förbättrar tillgången till lek inom 300 meter. Parkytorna, både söder och norr om järnvägen, ska utformas för att komma så nära som möjligt ambitionen om en hektar grönyta inom 300 meter. Befintlig park i sydost föreslås få inslag av lek.



Framtida blå- och grönstruktur med, grönytor, gröna kopplingar och rinnvägar från programområdet

A - Spårområdet och kyrkan

Området kring busstationen är en viktig målpunkt i Falkenberg med funktioner kopplade till kollektivtrafik, service, handel och samhällsverksamhet. Verksamheter som Hallandstrafikens servicekontor, Laurentiuskliniken, restauranger och annan service bidrar till områdets funktion som offentlig nod.

Kyrkans verksamheter utgör tillsammans med busstorget även en viktig mötesplats. Den lägre tegelbyggnaden med den runda entrén mot Stationsgatan och busstorget används i dag bland annat för öppen förskola. I andra delar av området finns även sopplunch och församlingsverksamhet. Byggnaden Kyrkan 5 mot Sandgatan har tidigare varit bibliotek och är kulturmiljöklassad med klass B*.

När järnvägen användes för persontrafik fanns en tydlig koppling mellan stationshuset, perrongen och de omgivande tegelbyggnaderna. Den tidigare perrongen med trätak finns fortfarande kvar, men är idag inte tillgänglig för allmänheten. Stationshuset från 1886, som förändrades i funktionalistisk anda 1937, används i dag som kontor för busoperatören Nobina.

*Klass B som motsvarar byggnader med unikt egenvärde och mycket högt kulturhistoriskt värde. Dessa objekt är ofta mycket välbevarade och motsvarar särskilt värdefull bebyggelse eligt plan- och bygglagen (bebyggelseinventeringen halland 2005-2009)

Tillsammans med de omgivande tegelbyggnaderna längs Stationsgatan, som byggdes som bostäder för järnvägstjänstemän, samt prästgården, utgör stationshuset en viktig del av områdets identitet. Tegelbyggnaderna (Innerstaden 3:1 och Prästgården 2), kyrkan, f.d. tingshuset och stationshuset är utpekade i Kulturmiljöprogram Falkenberg stad (2021) med klass A*.

Kulturmiljöprogrammet lyfter den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen samt gårdsmiljöer, trädrader, murar, staket och äldre belysningsdetaljer som viktiga delar av områdets karaktär. Det finns även en B-klassad komplementbyggnad i tegel.

Området präglas i dag generellt av en hög andel hårdgjorda ytor och begränsad tillgång till grönska. Värmekarteringen för Falkenberg och Ullared (2023) visar att delar av området har förhöjd risk för värmeöeffekter. Framtida utveckling behöver därför skapa bättre förutsättningar för träd, grönska och vatten som kan bidra till svalare miljöer, ekosystemtjänster och mer attraktiva offentliga rum.

*Klass A som motsvarar byggnader med särskilt högt kulturhistoriskt värde som är oersättliga och ofta välbevarade både exteriört och interiört (byggnadsinventeringen halland 2005-2009)



Innerstaden 3:1



Stationshuset och Hallandstrafikens servicekontor



Orienteringskarta område A

Utvecklingspotential

Områdets utvecklingspotential är kopplad till två befintliga byggnader. Den ena är stationshuset från 1886, vars användning skulle kunna vidareutvecklas. Även en framtida möjlighet att skapa en koppling till perrongen innanför stängslet skulle vara värdefull, om det är möjligt. Mellan perrongen och stationshuset finns ett spår.

Den andra byggnaden är Rianhuset (Innerstaden 3:1), vars användning skulle kunna vidareutvecklas. En bro över spåret mot Lokstallarna eller en gång- och cykelväg i öster skulle kunna minska den fysiska barriären.

En förändring som innebär en minskning av spårområdet, oavsett om det handlar om att ta bort ett ytterspår mot norr invid perrongen, minska spårområdet i öster där spåren tar slut eller skapa möjlighet för ett gent stråk över spåren, skulle kunna ge stor effekt för staden. Det skulle dock kräva utredningar och dialog med Trafikverket för att bedöma om något av dessa alternativ är möjliga.



Ung Fbgs lokal med kyrkan i bakgrunden



Spårområdet från Nygatan



Spåren från Kvekatorpsvägen



Kyrkans ingång för vissa verksamheter från busstationen

Arkitektonisk identitet och levande stadsbild

Stationshuset från 1886 används i dag som kontor för bussföretaget Nobina och har tidigare inrymt en ungdomsmottagning. Huset ligger i anslutning till träperrongen, som är belägen innanför spårområdets stängsel. Stationshuset ska bevaras, men skulle kunna användas som kontor eller för en verksamhet som riktar sig till besökare. Om möjligt skulle även ett café kunna inrymmas för att skapa en publik verksamhet.

Rianhuset (Innerstaden 3:1) har tidigare inrymt second hand-verksamhet i källaren och kontor i övriga delar. I dag står huset tomt i väntan på nya hyresgäster. Huset ska bevaras och kan med fördel användas som kontor eller för en verksamhet som tar emot besökare.

Knyta ihop staden

För att stärka sambanden mellan stadsdelarna och över spåren samt bättre förutsättningar för hållbara resor föreslås nya kopplingar för gång- och cykeltrafik. En bro över spårområdet från Schubertsvägen vid Mattsons Madrassfabrik till området vid Lokstallarna skulle ge boende söder om spåren närmare tillgång till viktiga målpunkter, såsom handel och service, utan att järnvägens funktion påverkas. En bro med ramp i stället för hiss och trappa skulle stärka gång- och cykeltrafikens attraktivitet och minska spårens barriäreffekt. Bron behöver ges tillräcklig höjd för att inte störa spårens funktion. Genomförandet kräver fortsatt utredning och nära samverkan med Trafikverket, där även kostnadsfördelning och investering behöver studeras.



Foto från Helsingborg med bro som har en ramp som avslut.

En ny gång- och cykelkoppling mot Stationsgatan (eller Nygatan) skulle ge en genare koppling mot kyrkan, busstationen och centrum. För att en koppling över spårområdet ska fungera krävs en plankorsning eller en minskning av stationsområdet längst i öster. Det sker mindre aktivitet i detta läge som skulle kunna motivera en sådan åtgärd.

Den gröna ytan i den östra delen av spårområdet innebär en mindre förkortning, med förhoppningen att tillräckligt långa tåg kan lastas om för att sedan köra ner till hamnen (där tåglängden är begränsad). Tåg- och spårlängden behöver utredas så att funktionen med överlämning på spåren kan vara kvar och fungera. Detta kräver långtgående kommunikation och överenskommelse med Trafikverket samt en stor investering.

Åtgärden bedöms vara välgörande för staden, minska upplevelsen av bangårdens barriär och skapa genare kopplingar. På sikt skulle den även kunna leda till att grönytorna (Rianhusen, kyrkan och Badhusparken) norr om spåren kopplas samman med fickparken söder om spåren.



Sektionen illustrerar ett möjligt scenario för nya bro över spåret, söder till norr

Välkomnande och trygga platser

Busstationen är en viktig målpunkt och mötesplats som även i framtiden bedöms ha en central funktion i området. Busstorget har potential att utvecklas till en mer välkomnande och levande plats där människor vistas, möts och passerar under hela dagen.

För att stärka platsens attraktivitet kan stationshuset och de båda tegelbyggnaderna öster om stationen fortsätta utvecklas med publika verksamheter exempelvis service, servering, kontor eller andra centrumfunktioner. Aktiva bottenvåningar med entréer och publika verksamheter mot torget, tillsammans med stärkt koppling mellan grönytor och ett mindre ianspråktagande av spårområdet, kan bidra till ökad rörelse och social närvaro i området.

Vid förändring av torget och den närliggande utemiljön bör fokus ligga på god orienterbarhet, tillgänglighet och trygga vistelsemiljöer. Fler målpunkter och mötesplatser, aktiva fasader och attraktiva vistelseytor kan göra området till en naturlig entré till stadsdelen för både boende och besökare.

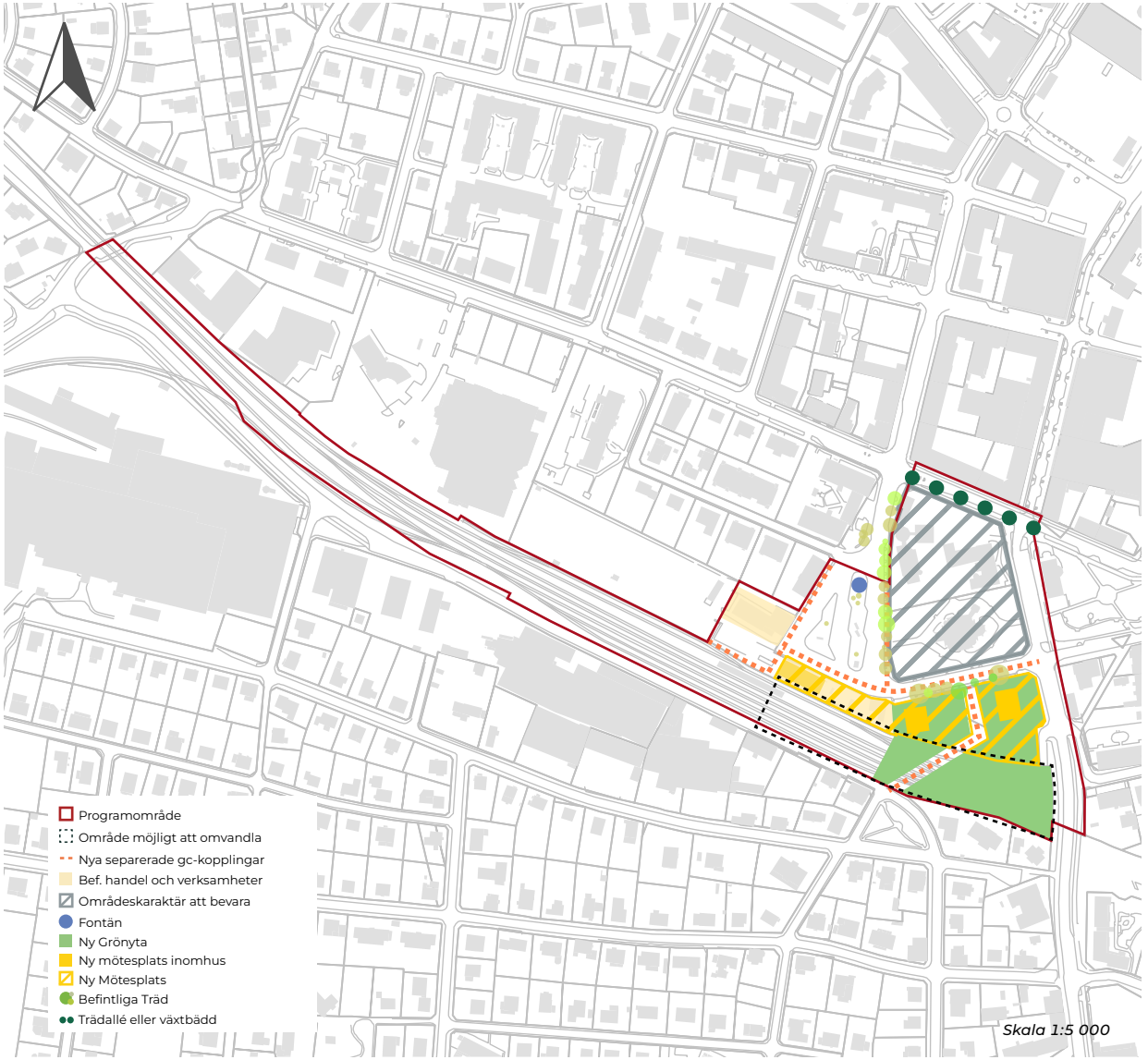
Grönblå strukturer och miljöer

Befintliga gröna miljöer inom och i anslutning till delområdet, såsom Badhusparken och kyrkans gröna miljöer, ska värnas. Sammankoppling av grönytorna kring de båda tegelbyggnaderna samt delar av spårområdet längst i öster föreslås. Vid framtida utveckling är det viktigt att ta hänsyn till kulturmiljö, hantering av dagvatten och skyfall samt allmänhetens möjlighet att vistas och röra sig genom området.

Vid kraftiga regn riskerar vatten att samlas på bussuppställningsplatsen. Vid utveckling av området ska dagvatten- och skyfallshanteringen förbättras genom bland annat lutningar på vägar och infiltrationsytor för dagvatten.

Särskilt viktiga frågor vid fortsatt planering och detaljplanering:

- Utreda finansiering och utformning av en framtida gång- och cykelbro.
- Säkerställa utrymme för en framtida bro i kommande detaljplaner.
- Utreda möjligheten till en alternativ gång- och cykelkoppling tillsammans med Trafikverket.
- Fortsatt dialog med Trafikverket om spårområdets och hamnens långsiktiga utveckling



Planprogramsförslag område A

B - Söder om spåren

Västra gärdet består av bostäder, industri och mindre verksamheter. Äldre bostäder från 1930-talet ligger ofta nära gatan och är uppförda i trä och tegel, medan senare industribyggnader ligger längre in på fastigheterna och främst har plåtfasader.

I Stadens yttre årsringar (2005) beskrivs området som typisk egnahemsbebyggelse med flera välbevarade hus. Varierande byggnadsutformning och material, enhetliga avstånd till gatan, lummiga trädgårdar och utblickar mot Falkenbergs kyrka skapar områdets sammanhållna karaktär.

Flera byggnader har kulturhistoriska värden. Rampen 34 är en B-klassad tegelvilla från början av 1900-talet med höga kulturhistoriska värden, Pistolen 4 har välbevarad funkisarkitektur och Pistolen 1 är en C-klassad villa som tilldelats Falkenbergs kommuns byggnadsvårdspris. Dessa byggnader bör beaktas vid framtida förändringar.

Rampen 18 är inte kulturmiljöklassad men uppfördes före 1920 och speglar områdets utveckling genom sin tidigare användning som persiennfabrik och nuvarande tapetserarverkstad. Villor från 1930- och 1940-talen i väst föreslås bevaras som tidstypisk egnahemsbebyggelse, med bibehållna fasader, tak, byggnadsvolymer, entréer, dörrar och fönster. Rampen 8, ett bostadshus från 1925 utan bedömda kulturhistoriska värden, planeras att rivas för ett nytt tvärstråk.

Granbergs och Mattsons madrassfabrik är exempel på kvarvarande verksamheter. Lager, upplag, hårdgjorda ytor, plank, staket och breda körbanor präglar industrimiljön. Järnvägen förstärker barriäreffekten och vissa platser kan upplevas som otrygga kvälls- och nattetid, medan Motionshusets verksamheter skapar trygghet genom aktivitet under stora delar av dygnet.

En störningsutredning visar att delar av verksamhetsmarken kan avvecklas för nya bostäder, men hänsyn krävs till kvarvarande verksamheter och störningar. Buller och skyddsåtgärder behöver därför utredas i framtida detaljplanering.

Skyddsrum behöver bevaras eller ersättas vid omvandling, medan parken i öster saknar tydlig funktion och utgör en outnyttjad resurs.

Omvandlingen av området söder om spåret bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

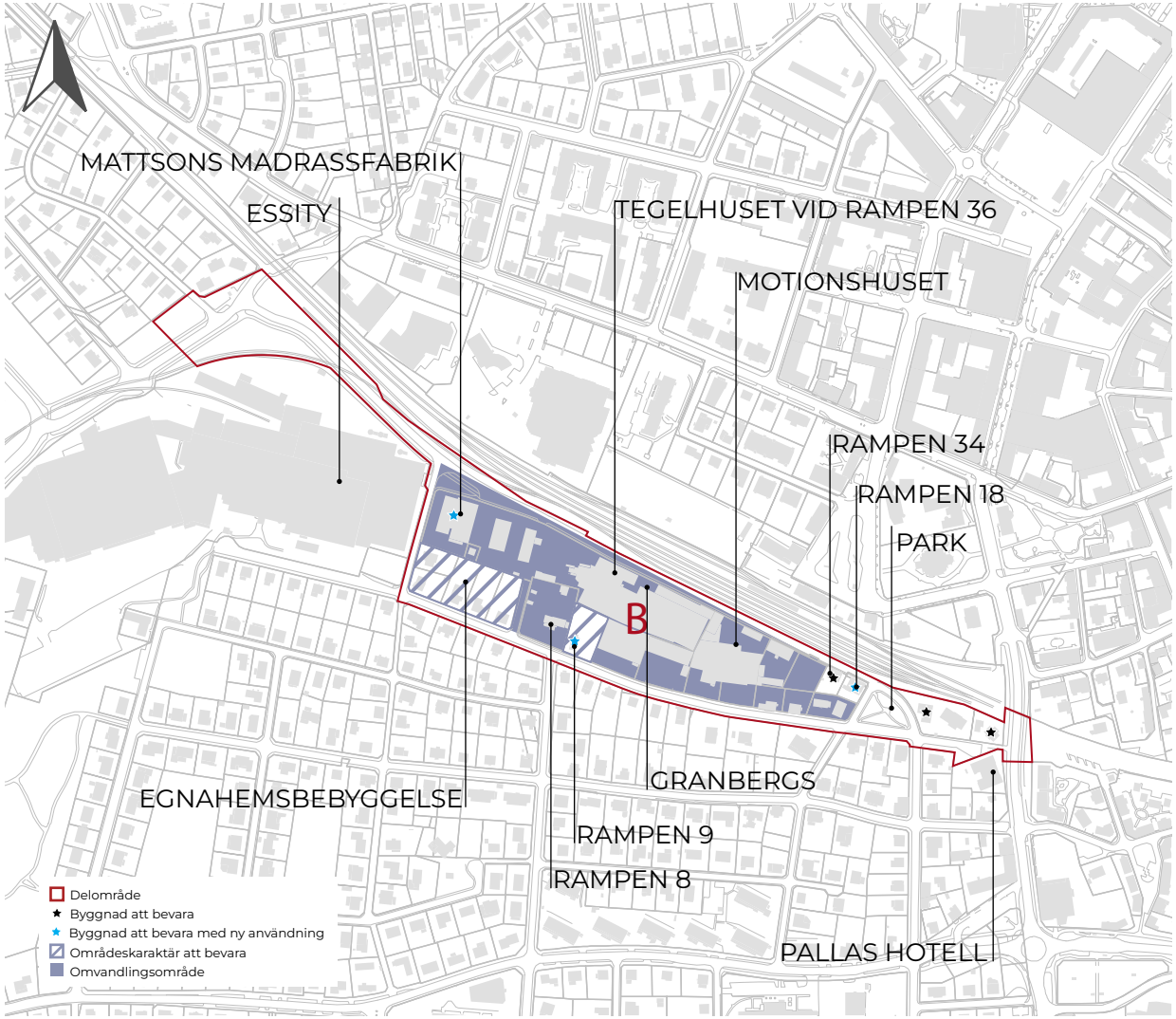


Tegelbyggnad på Rampen 36, fd arbetsförmedlingen



Schubertsvägen och dåvarande persienfabrik, Falkenbergs arkiv 1991

*Klass B motsvarar hus med tydligt egenvärde som ofta är välbevarade. Klass C som motsvarar lokalt intressanta och tidstypiska hus (byggnadsinventeringen halland 2005-2009)



Orienteringskarta område B

Utvecklingspotential

Området söder om spåren föreslås omvandlas från verksamheter och industri till bostäder, i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Staden. Området lämpar sig för en blandning av bostäder, men inte för ytterligare villabebyggelse eftersom denna redan finns i närområdet. Flerbostadshus i varierande höjd, kompletterade med rad- eller kedjehus mot Porsevägen, bedöms som lämpligt. Den blå ytan visar föreslagen omvandling.

Byggnader markerade med en stjärna indikerar att ändrad eller kompletterad användning kan vara lämplig. Mattsons madrassfabrik har en tålig konstruktion och föreslås omvandlas till mobilitetshus.

Tegelhuset vid Rampen 36 kan bevaras och få en ny användning, alternativt kan teglet återbrukas. Villan Rampen 9, med sin fruktträdgård, kan kompletteras med småskalig verksamhet. Rampen 18 (Möbel-Peja), med sin koppling till parken, kan utveckla sin småskaliga verksamhet.

Egnahemsbebyggelsen i väst samt byggnader uppförda före 1920 är inte markerade med blå yta och avses bevaras. Befintliga villor i öst kan behållas i nuvarande form eller på sikt utvecklas, men med fortsatt användning som bostäder.


Villor ut mot Porsevägen

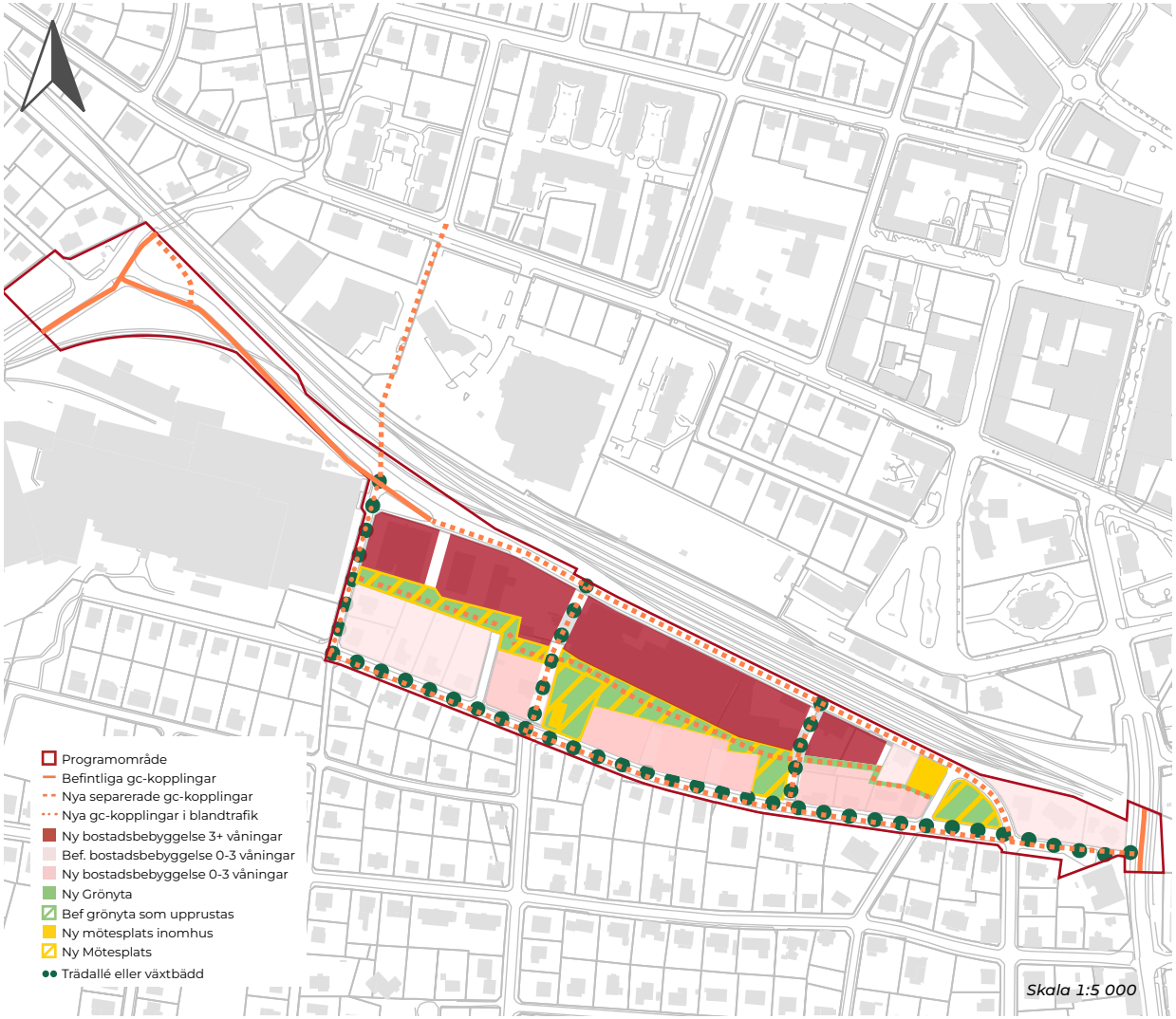

Röda huset på Rampen 9 (bild från google maps)


Fickparken vid Schubergsvägen / Porsevägen


Rampen 19 - funkisbyggnad


Mattsons madrasfabrik


Motionshusets lokaler



Planprogramsförslag område B

Trygga och välkomnande platser

Vid omvandlingen finns möjlighet att skapa ett mer varierat innehåll genom att komplettera bostäder med verksamheter, grönstuktur och mötesplatser. Flera befintliga byggnader kan ges nya publika funktioner.

Rampen 18, som tidigare varit missionshus och persiennfabrik, har potential för annan användning. Läget intill parken gör den särskilt lämpad för en funktion som kompletterar bostadsområdet. Ett café skulle kunna vara en lämplig funktion. Även den röda villan med fruktträd bör tas tillvara och skulle exempelvis kunna rymma ett café eller annan publik verksamhet.

Motionshuset skapar aktivitet under stora delar av dygnet, och publika verksamheter bör även fortsättningsvis möjliggöras inom området eller på annan lämplig plats.

Parkstråket möjliggör olika typer av mötesplatser. Grönstråkets långsmala karaktär medför att en sekvens av olika platser kan tillskapas, exempelvis ytor för lek eller rekreation. Den befintliga fickparken i områdets östra del kopplas samman med resten av parken och utvecklas.

Arkitektonisk identitet och levande stadsbild

Omvandlingen ligger i linje med kommunens förtätningsstrategi genom att utveckla redan ianspråktagen mark och bygga vidare på staden inifrån och ut. Ett centrumnära tillskott av bostäder stärker underlaget för handel, service och kollektivtrafik samt bidrar till att knyta samman stadsdelar.

Den nya bebyggelsen bör utformas med en tydlig egen identitet och samtidigt ta avstamp i platsens historia. Området har goda förutsättningar att utvecklas med robust arkitektur, hållbara material och attraktiva offentliga rum. Den centrala lokaliseringen motiverar en relativt hög exploateringsgrad, vilket skapar underlag för stadsliv samtidigt som utrymme kan ges för gröna gårdar och vistelsemiljöer. Högre bebyggelse föreslås närmast spårområdet och trappas ned mot den befintliga villabebyggelsen i öster och söder.

Den industriella historien bör vara en tydlig del av områdets framtida identitet. Genom att bevara och återbruka karaktärsskapande byggnader och material, exempelvis tegel, kan platsens historia leva vidare och bidra till en omsorgsfull gestaltning.

Staketet mot järnvägen utgör i dag en tydlig barriär och kan vid framtida utveckling ges en mer omsorgsfull gestaltning genom exempelvis grönska, konst eller andra identitetsskapande inslag.

Karaktären hos egnahemsbebyggelsen i områdets västra del föreslås bevaras, liksom flera specifika byggnader byggda för 1920. Genom att bevara skyddad och karaktärsskapande bebyggelse skapas förutsättningar för ett område som boende och besökare känner igen sig i, samtidigt som kulturvärden bevaras, övergången mot omkringliggande villabebyggelse blir mjukare och det framtida området blir en blandning av nytt och gammalt.



Sektionen illustrerar ett möjligt scenario för nya byggnader väster till öster

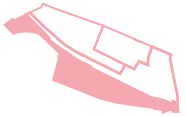
Gröna och blå strukturer och miljö

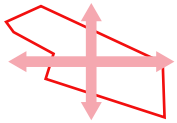
Området har idag stor andel hårdgjorda ytor och begränsade gröna kvaliteter. Vid framtida utveckling finns möjlighet att skapa ett sammanhängande grönt nätverk som stärker områdets attraktivitet och bidrar med ekosystemtjänster.

Ett öst-västligt grönstråk föreslås genom området med gång- och eventuell cykelväg, träd, vistelseytor, lekplatser samt belysning och sittmöbler som kan bidra till en trygg och attraktiv miljö. Nya gröna ytor bör utformas med dagvattenlösningar för rening och fördröjning samt bidra till svalka, skugga och biologisk mångfald.

Den befintliga parken vid Porsevägen och Åke Tottsgatan föreslås bevaras och utvecklas, gärna med lekinslag med den uppvuxna vegetationen som en viktig kvalitet.

Porsevägen är ett skyfallsstråk där vattendjup på upp till cirka 20 centimeter kan uppstå vid extrema regn. Dagvatten- och skyfallshantering behöver integreras tidigt i planeringen, Kvartersmark, entréer och eventuella garage behöver höjdsättas så att ytvatten kan avledas utan att orsaka skador.





Knyta ihop staden

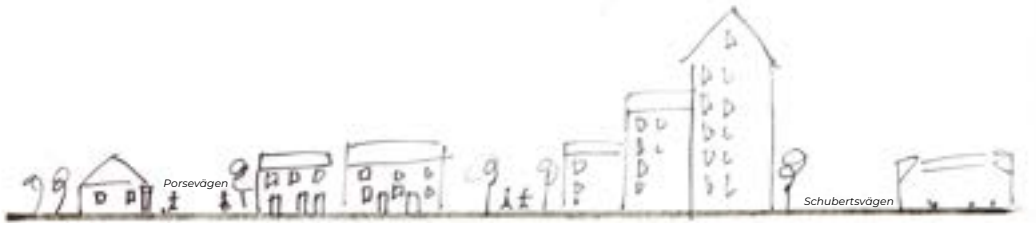
Genom en bro eller en gång- och cykelväg i öster skapas nya stråk och en tydligare gatustruktur som göra att området bättre kan kopplas samman med omgivande bebyggelse och stadskärnan.

En översiktlig trafikutredning visar att den mest belastade punkten i området är korsningen Sandgatan/Kvekatorpsvägen, framför allt för trafik som ska svänga västerut mot väg 767. En åtgärd för att förbättra trafikflödet i korsningen är att skapa två tydliga kör/svängfält. Det krävs för att kunna hantera trafikökningen fränd et södra området. I övrigt bedöms gatunätet kunna hantera utvecklingen med fler bostäder och annan byggnation utan att skapa kapacitetsproblem. Trafikökningen på väg 767 bedöms bli låg och framkomligheten som acceptabel även under rusningstid se trafikutredning (bilaga B). Kvekatorpsvägen fungerar i dag som en viktig länk för verksamheter och tung trafik mot hamnen, samtidigt som den på sikt kan utvecklas till ett stadsmässigt stråk närmare Sandgatan.

Vid framtida förändringar bör möjligheten att förbättra järnvägsöverfarten, skapa bättre siktförhållanden och tydliggöra trafikmiljön studeras. Kvekatorpsvägen kan med fördel kompletteras med tydligare gång- och cykelstråk samt grönska för att skapa en bättre koppling mellan området och omgivande stadsstruktur.

Schubertsvägen föreslås utvecklas till ett sammanbindande stråk längs spårområdet och möjliggöra trafik för både bil, gång och cykel. Gatan föreslås utformas med dubbelriktad trafik och en separat gång- och cykelväg. Där utrymmet är begränsat kan gatan utformas som ett gångfartsområde eller en lågfartsgata där trafikanterna delar ytan, med prioritet för gående och cyklister.

Porsevägen får en viktig funktion som sammanbindande stråk mellan befintlig och ny bebyggelse. Tydligare gång- och cykelstråk samt växtlighet i form av träd eller regnbäddar kan skapa ett mångfunktionellt och attraktivt gaturum.



Sektionen illustrerar ett möjligt scenario för nya byggnader söder till norr

Tvärstråk genom området bör skapas för att möjliggöra rörelse och allmänhetens tillgång till området. Dessa stråk skulle på sikt kunna ansluta till norra sidan av spåren om järnvägen en dag avvecklas.

Nygatan är ett viktigt stråk mellan södra Falkenberg och stadskärnan. Gatan har i dag varierande karaktär, där vissa delar har en tydlig stadsgestaltning medan andra mer upplevs som en genomfartsväg.

Söder om planprogramsområdet finns ett område som pekas ut som möjligt förtätningsområde i stadens fördjupade översiktsplan, områd F8. På sikt kan befintlig bebyggelse kompletteras eller ersättas med radhus eller mindre flerbostadshus i 2–3 våningar. Förtätningens bedöms inte vara lämplig i nutid och påverkan på befintliga hus och områdets karaktär behöver beaktas.

Särskilt viktiga frågor vid fortsatt planering och detaljplanering:

- Trafik, gång och cykelvägar
- Kopplingar mot norr
- Gröna frågor och vattenfrågor
- Anpassning till befintliga villor

C - Passaren / Vinkel

Kvarteren Passaren och Vinkeln har i huvudsak behållit sin bebyggelsestruktur sedan området utvecklades under 1930-talet. Flera byggnader är ritade av arkitekten Carl Landsten och har klassats som kulturhistoriskt värdefulla (klass B och C). Den välbevarade bebyggelsen gör området till en viktig del av Falkenbergs bebyggelsehistoria.

Området har historiskt rymt en blandning av bostäder, samlingslokaler och mindre verksamheter och har samtidigt lyckats bevara sina värden. I den södra delen av kvarteret Vinkeln fanns en golv- och mattbutik fram till slutet av 1990-talet. Under denna period fanns en koppling mellan tomterna i söder och en omlastningsplats vid spårområdet. Odd Fellow-logen var tidigare baptistkyrka och Pingstkyrkan var tidigare biograf.

Områdets struktur har under senare år förändrats genom en ökad avskärmning mot spårområdet. Runt 2003 uppfördes plank kring villorna när bussuppställningen etablerades på fastigheten i samband med ICA:s etablering. Två villatomter ersattes av ett flerbostadshus 2013. Vinkeln 6 har under 2025 ändrats från bostadsanvändning till vaktmästeri, där delar av gården har omvandlats till parkering.

*Klass C som motsvarar lokalt intressanta och tidstypiska hus (byggnadsinventeringen halland 2005-2009)

*Klass B motsvarar hus med tydligt egenvärde som ofta är välbevarade. Klass C som motsvarar lokalt intressanta och tidstypiska hus (byggnadsinventeringen halland 2005-2009)



Vinkeln 5 och 6



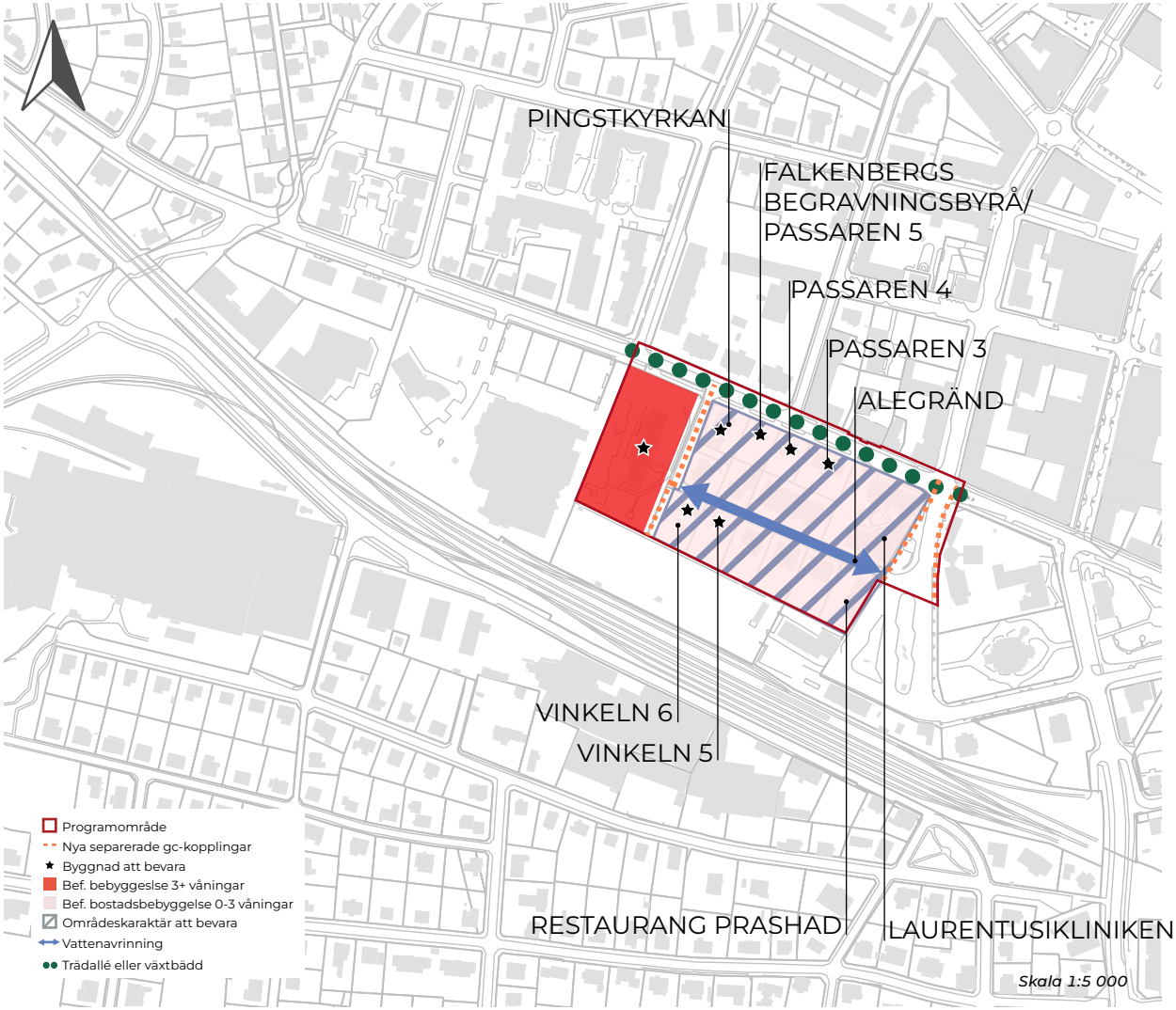
Pingstkyrkan från Sandgatan



Passaren 3,4 och 5



Korsningen Holgersgatan/Alegränd



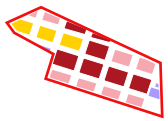
Planprogramsförslag och orienteringskarta område C

Utvecklingspotential

Vid kraftiga regn riskerar vatten att samlas i Alegränd. Vid utveckling av området ska dagvatten- och skyfallshanteringen förbättras genom bland annat lutning på vägar och infiltrationsytor för dagvatten.

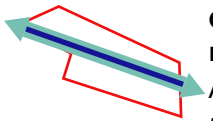
Området har både en tydlig områdeskaraktär och ett flertal särskilt värdefulla byggnader och andra karaktäristiska element som ska bevaras. All förändring inom området ska utföras varsamt så att inte enskilda eller det totala värdet för kvarteren går förlorade.

Nya gång- och cykelkopplingar föreslås i samband med att bussuppställningsplatsen tas i anspråk för att bättre koppla ihop det nya området med Sandgatan och busstorget och andra delar av Falkenberg. Eller att åtgärden sker i samband med att spårområdet avvecklas och tvärstråket på den södra sidan förlängs över spårområdet.



Arkitektonisk identitet och levande stadsbild

Området kring Passaren och Vinkeln, med vyer från Sandgatan och Alegränd, bedöms vara känsligt för förändringar. Befintliga byggnader och karaktärsskapande element ska bevaras i enlighet med kulturmiljöprogrammet. Särskillt viktigt är gaturummen ut mot Sandgatan. Kring Sandgatan har många byggnader rivits men detta kvarter har genomgått få förändringar och skapar en viktig årsring som vittnar om byggnadsideal som ska vara synligt. Ingen förändring föreslås inom denna del. Angränsande fastigheter vid bussuppställningen måste ta hänsyn till kv Passaren och Vinkeln vid om- eller tillbyggnad.

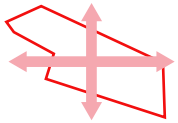


Grönblå strukturer och miljöer

Alegränd utgör en lågpunkt som tar emot avrinning från ett större område. Enligt VA-utredningen är platsen ett identifierat skyfallsstråk där det vid framtida 100-årsregn finns risk för påverkan på framkomlighet och befintlig bebyggelse.

Vid ett 100-årsregn är lågpunkterna inom utredningsområdet mättade och sekundära avrinningsvägar sker i östlig och sydlig riktning. Platsen är därför viktig att beakta i fortsatt planering med avseende på dagvattenhantering, skyfall, höjdsättning och säkra rinnvägar.

Vid framtida utveckling finns möjlighet att kombinera tekniska lösningar med kvalitativa utemiljöer genom exempelvis ytlig vegetation, trädplanteringar, genomsläppliga ytor och fördröjningslösningar som även bidrar till ett bättre lokalklimat och ökade ekosystemtjänster.



Knyta ihop staden

Sandgatan har på denna sträcka inslag av trädplantering vilket är viktigt att bevara och utveckla. Området har god koppling till stadskärnan, busstationen, handel med mera men bibehåller karaktären av den småskaliga villastaden.

Särskilt viktiga frågor vid fortsatt planering och detaljplanering:

- Lågpunkter och skyfall
- Kulturmiljö



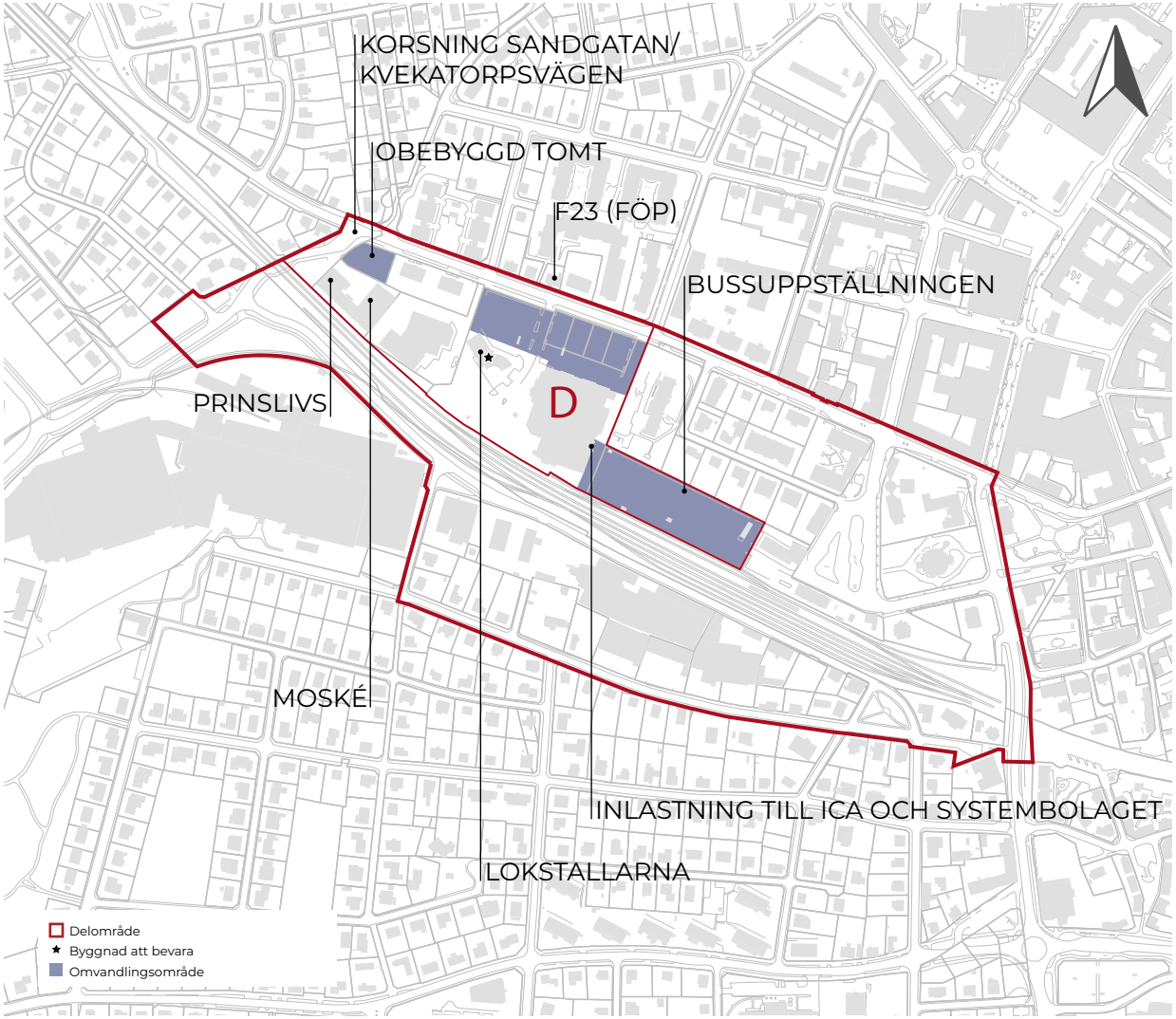
Sektionen illustrerar ett möjligt scenario för ny koppling över spåret söder till norr

D -Lokstallarna mfl

Området har historiskt rymt flera olika verksamheter, bland annat bensinmack, snickerifabrik, isoleringsfabrik och lagerverksamhet.

Området kring Lokstallarna har i dag utvecklats till en viktig handels- och verksamhetsnod i Falkenberg. Lokstallarna rymmer flera butiker och verksamheter, och Systembolaget etablerade sig i området 2018. Tillsammans med ICA och övriga verksamheter skapas ett varierat utbud som lockar många besökare. Området kan visuellt uppfattas som ett externt handelsområde, men har samtidigt en central placering och en viktig funktion för staden. Närheten till centrum och goda möjligheter att nå platsen med hållbara transportmedel stärker områdets attraktivitet.

ICA har i dag omkring 5 000 besökare per dag och Systembolaget omkring 2 500. Inlastning sker från baksidan mot spårområdet, på den plats där den tidigare omlastningsplatsen låg. Leveranserna sker i dag med lastbilar upp till 24 meter och transporterna effektiviseras successivt genom färre men större leveranser. Ytan för inlastning kan på sikt behöva utvecklas för att underlätta framtida logistiklösningar.



Orienteringskarta område D

Bussuppställningen finns inom området och bedöms vara en funktion som behöver finnas kvar på medellång sikt. Det innebär att bussar, transporter till handel och besökstrafik delar samma ytor och infart från busstationen.

Områdets struktur har förändrats i de norra delarna genom att fyra villor längs Sandgatan, nära Lokstallarna, revs mellan 2016 och 2022 för att möjliggöra fler parkeringsplatser. Detta har påverkat kopplingen mellan Lokstallarna och Sandgatan negativt genom att gaturummet blivit öppnare och mindre stadsmässigt. Sandgatan är samtidigt en viktig entré till Falkenberg genom kopplingen till väg 767 och har en stark relation till centrum.

Den vita, halvcirkelformade byggnad som tidigare nyttjas som lokstall är i dag klassad som en kulturhistoriskt värdefull byggnad (klass C*) med rivningsförbud. Gällande detaljplan innehåller även bestämmelsen k, vilket innebär att byggnadens särdrag ska beaktas vid om- och tillbyggnad. Byggnaden är uppförd i en välvd form som vänder sig mot spårområdet och skapar en naturlig torgyta.

*Klass C som motsvarar lokalt intressanta och tidstypiska hus (byggnadsinventeringen halland 2005-2009)

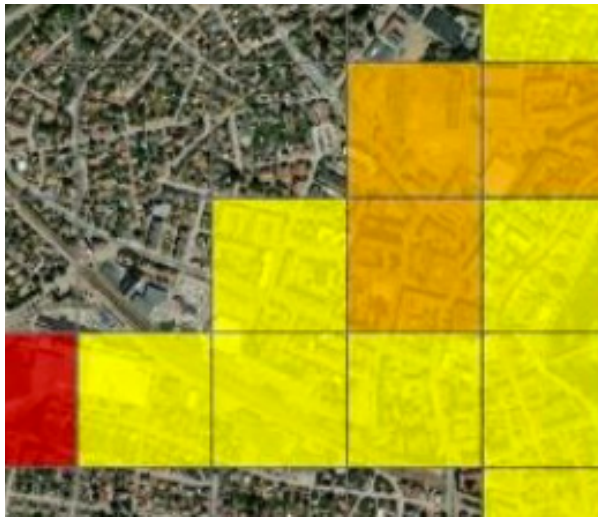
Området är utpekat i den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad (2022) för framtida bostäder och kompletterande användningar. En omvandling förutsätter dock att bussuppställningen kan omlokaliseras till en annan plats. Busstationens funktion bedöms kunna kvarstå även om uppställningsplatsen flyttas längre bort. Norr om Sandgatan finns ett större område som i den fördjupade översiktsplanen pekas ut som lämpligt för förtätning (F23), med flerbostadshus i två till fyra våningar och möjlighet till verksamheter i bottenvåningar. En detaljplan pågår för delar av detta område.

I området finns en befintlig dagvattenanläggning med damm och fördröjningskassetter i höjd med Systembolaget och ICA Kvantum. Anläggningen är viktig för områdets dagvattenhantering och bör bibehållas. Fördröjningskassetterna är dock inte dimensionerade för större belastningar, exempelvis från tunga fordon.

Vid korsningen Kvekatorpsvägen/Sandgatan finns även en obebyggd tomt med gällande detaljplan (84, 1960) som medger bostäder i två våningar. Närmast spårområdet finns i dag Prinslivs och moskén Bilal med tillhörande parkering.



Lokstallarnahuset



Kartering av olika värmeöar där rött indikerar en varmare plats

Nutid



Parkering i väster mot Sandgatan



Trädrad i fastighetsgräns



Parkering utanför Systembolaget



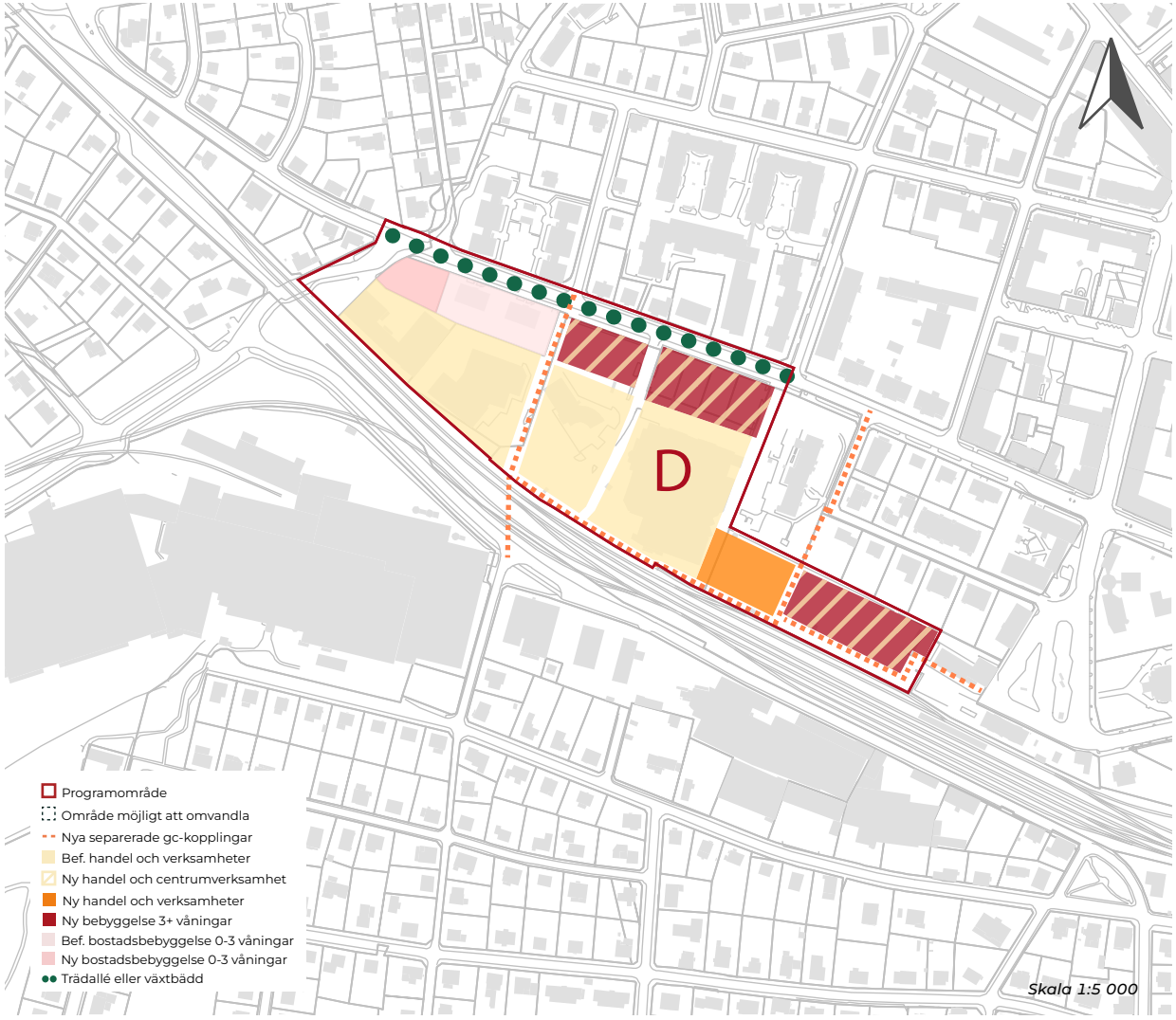
Gångstråk mellan entré till Ica och Lokstallarna



Entré till Ica



Äldre flygbild över området



Planprogramsförslag område B

Utvecklingspotential

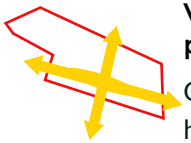
Vid Lokstallarna finns flera ytor med potential för ny bebyggelse. Närmast Sandgatan finns en yta utpekad för möjlig ny bebyggelse, liksom en yta inom dagens bussuppställningsplats. Vid korsningen Kvekatorpsvägen/Sandgatan finns en obebyggda tomt där gällande detaljplan medger bostadsändamål.

En ny byggnad mot Sandgatan, där parkering kan integreras med möjlighet till mer handel eller andra centrumfunktioner, exempelvis biograf, verksamheter eller bostäder.

Särskilt viktiga frågor vid fortsatt planering och detaljplanering:

- Anpassning till Lokstallarna och befintlig bebyggelse
- Koppling och möte med Sandgatan
- Trafiksituation



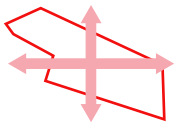


Välkomnande och trygga platser

Området kring Lokstallarna har i dag en viktig funktion som handels- och servicepunkt i Falkenberg. Verksamheterna bidrar till liv och rörelse under stora delar av dagen och bör ges möjlighet att utvecklas.

Ytorna mot Sandgatan är viktiga för områdets framtida karaktär. I dag upplevs delar av området mer som ett externt handelsområde trots sitt centrala läge, bland annat på grund av stora parkeringsytor och svaga samband mellan verksamheterna och gaturummet. Vid framtida förändringar finns möjlighet att skapa en mer välkomnande entré till området genom en tydligare koppling till Sandgatan, bättre orienterbarhet och mer attraktiva vistelsemiljöer. Områdets utveckling bör ta tillvara de verksamheter som idag finns inom området och komplettera dem med nya målpunkter, vistelseytor och gröna offentliga miljöer. På så sätt kan Lokstallarna vidareutvecklas till en mer välkomnande mötesplats i staden.

En alternativ parkeringslösning, exempelvis mobilitetshus eller parkeringsgarage, skulle kunna frigöra mark för andra användningar och skapa bättre förutsättningar för grönytor, verksamhetslokaler och offentliga miljöer. Samnyttjande av ytor och funktioner är viktigt för att skapa en flexibel och levande stadsdel.



Knyta ihop staden

Sandgatan är ett viktigt stadsstråk och en av Falkenbergs entréer från väg 767 in mot centrum. Gatan har idag flera kvaliteter, med tydliga zoner för trafik, gång och cykel samt trädplanteringar på delar av sträckan, men har även potential att utvecklas till ett mer attraktivt och stadsmässigt stråk.

Vid en framtida utveckling av området kring Lokstallarna finns möjlighet att stärka kopplingen mellan området och centrum genom fler målpunkter, tydligare entréer och förbättrade gång- och cykelförbindelser. Även placering och utformning av busshållplatser är något som kan förbättras på sträckan. En utveckling med lokaler för handel, service och annan centrumverksamhet i bottenvåningarna mot Sandgatan skulle kunna bidra till ett mer aktivt gaturum och stärka kopplingen mot stadskärnan.

En möjlig gång- och cykelbro över spårområdet skulle skapa en genare koppling mellan Västra Gärdet och området kring Lokstallarna. Bron skulle minska spårområdets barriäreffekt, förbättra tillgängligheten till handel och service samt skapa bättre förutsättningar för hållbara resor. På den norra sidan av järnvägen behöver bland annat parkeringsytor och befintliga tekniska anläggningar beaktas.

Transporterna till ICA och Systembolaget, som idag sker via Stationsgatan till inlastningen på baksidan, behöver studeras vidare i samband med framtida detaljplanering. Då behöver även möjligheten att samordna transporter med angöring till eventuell ny bostadsbebyggelse utredas. Även en eventuell gång- eller cykelkoppling till Systembolaget/Lokstallarna längs med spåret behöver utredas, liksom om den kan utföras trafiksäkert med hänsyn till både fordon och oskyddade trafikanter.

Arkitektonisk identitet och levande stadsbild

Lokstallarna är en viktig bärare av områdets historia och identitet och visar platsens tidigare funktion som järnvägsmiljö. Byggnaden har en central roll i Falkenbergs stadsbild och ny bebyggelse ska därför ta hänsyn till Lokstallarnas skala, materialitet och karaktär.

Utvecklingen bör bygga vidare på platsens historia genom att bevara och synliggöra befintliga kvaliteter, exempelvis genom återbruk av material, bevarande av industriella uttryck och samspel mellan ny och befintlig bebyggelse. Offentlig konst kan samtidigt bidra med funktionella och sociala mervärden för boende och besökare.

Vid ny bebyggelse mot Sandgatan ska särskild hänsyn tas till skala, placering och höjd. Bebyggelsen kan bidra till ett tydligare stadsrum och en mer sammanhållen entré till Falkenberg.

Området kring bussuppställningen kan på sikt utvecklas med bostäder mot busstationen, samtidigt som funktioner för in- och urlastning behöver säkerställas. Bussuppställningen bedöms behöva finnas kvar på medellång sikt och framtida utveckling ska hantera samspelet mellan bostäder, busstrafik och transporter. Angöring och transporter till ny bebyggelse behöver utredas, liksom transporterna till ICA och Systembolaget via Stationsgatan i kommande detaljplanering.

Grönblå strukturer och miljöer

Området kring Lokstallarna och verksamhetsområdet består idag till stor del av hårdgjorda ytor. Vid framtida utveckling finns därför potential att stärka områdets gröna struktur genom fler träd, planteringar och genomsläppliga ytor.

Ytan kring Lokstallarna innehåller redan vissa gröna inslag, men de behöver kompletteras för att minska effekterna av höga temperaturer och skapa mer attraktiva vistelsemiljöer. Delar av området är utpekat som värmekänsligt och har uppmätta marktemperaturer på cirka 32–34 grader.

Nya gröna inslag kan bidra med flera funktioner samtidigt; exempelvis skuggning, förbättrat lokalklimat, ökad biologisk mångfald och bättre hantering av dagvatten. Vid framtida förändringar behöver befintliga dagvattenlösningar, inklusive dammar och underjordiska magasin vid Lokstallarna samt i anslutning till ICA och Systembolaget, beaktas och så långt som möjligt bibehållas. Dessa anläggningar fördröjer stora vattenflöden och har en viktig funktion i dagvattenhanteringen. Vid förändrad markanvändning behöver även den ökade belastningen från nya funktioner och trafik utredas för att säkerställa en långsiktigt fungerande dagvattenhantering.



Prinslivs lokal inom delområde D



Plankorsning kvekatorpsvägen, vy från nordöst

Planeringsförutsättningar, bilaga och konsekvenser

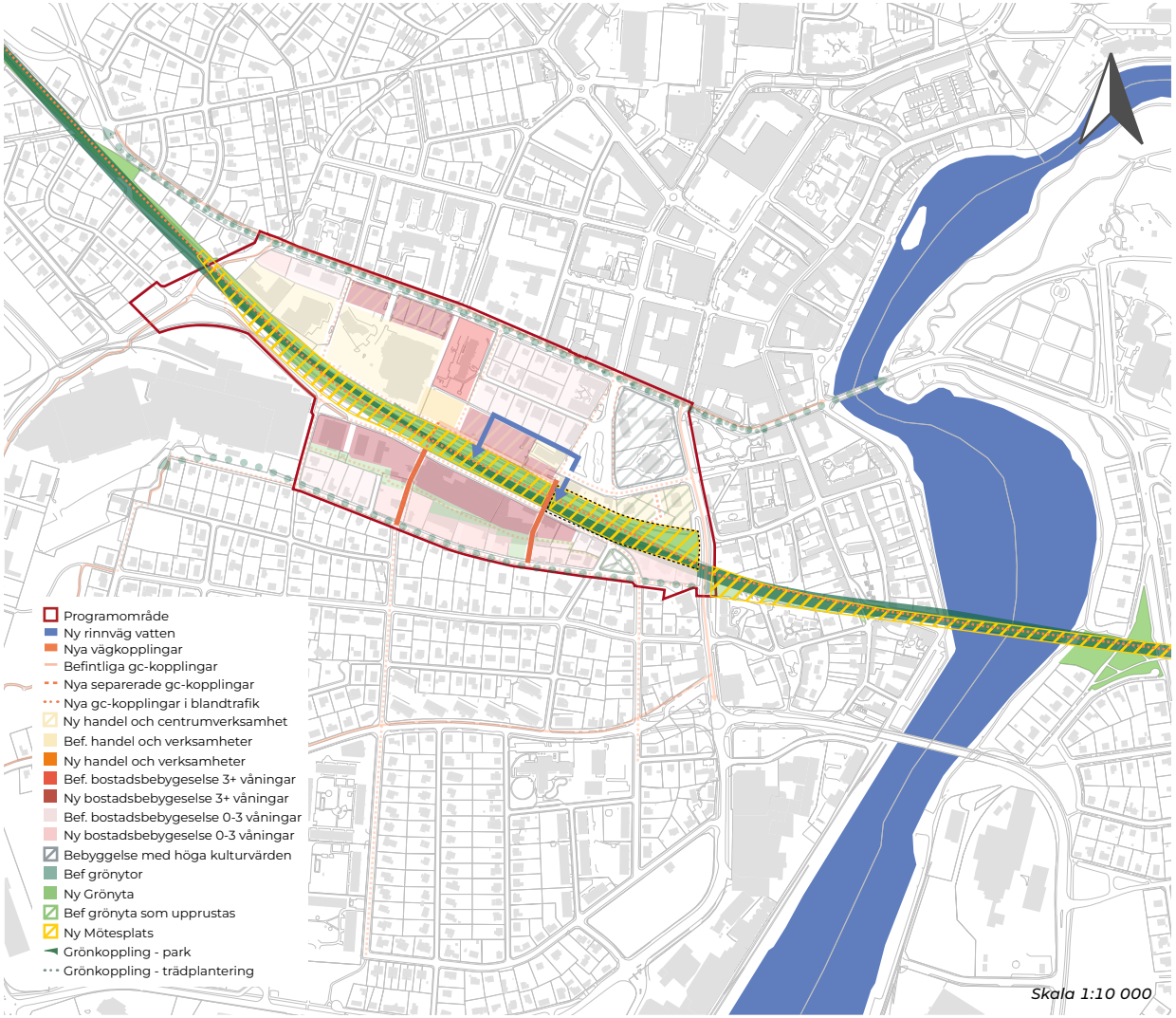
Bilaga

Utveckling när järnvägen tagits bort
Detta är ett långsiktigt framtidsscenario där den fördjupade översiktsplanen kan genomföras om spårområdet avvecklas. För detta krävs att överlämningsfunktionen och åtkomsten till industrispåret löses på annan plats. Innan dessa frågor hanterats ska bilagan ses som ett teoretiskt framtidsscenario. Kostnader och eventuell marksanering är också viktiga frågor att beakta.

Den prickade linjen visar ett förslag till förkortat spårområde (Aldurén 2015). En nedkortning med cirka en tredjedel möjliggör fortsatt trafik med kortare tåg till hamnen, men kräver en ny överlämningsbangård på annan plats.

Ett förslag där spårområdet försvinner möjliggör för:

- Nya trafikkopplingar: Bilstråk i Rampenområdet och nord-sydliga gång- och cykelvägar.
- Säkrare anslutning: Plankorsningsfri koppling mellan Kvekatorpsvägen och Sandgatan.
- Grönblå banvall: Sammanhängande ströv- och GC-stråk med plats för ledningar.
- Bro över Ätran: Koppling via gamla tågbron till Norra Åstranden.
- Sammanhängande grönska: Stärkta gröna samband åt väster och öster.



Framtida utveckling programområde

Planeringsförutsättningar

VILJEINRIKTNING

Falkenbergs vision och mål

Falkenbergs kommuns vision är "Vi växer för en hållbar framtid". Visionen uttrycker kommunens ambition att förena tillväxt med ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Sedan 2023 har kommunen en politisk viljeinriktning med tre övergripande målområden:

- Utbildning och omsorg med hög kvalitet
- Ett föredöme inom hållbarhet och trygghet
- Sveriges bästa näringslivskommun

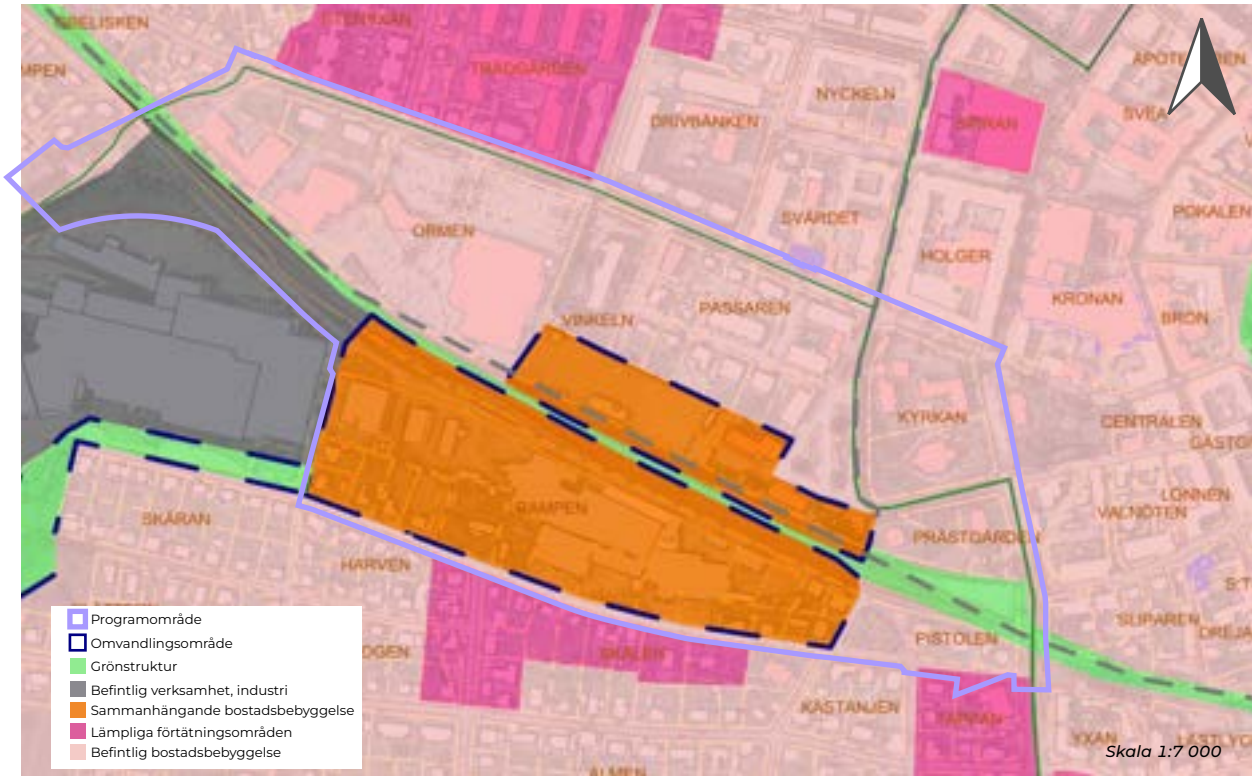
Planprogrammet bidrar till samtliga målområden genom att skapa förutsättningar för hållbar stadsutveckling, attraktiva livsmiljöer och ett varierat utbud av bostäder och verksamheter.

Fördjupad översiktsplan

I den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad (2022) benämns programområdet Bangårdsområdet. Området pekas ut som ett utvecklingsområde för tät och stadsmässig bebyggelse med bostäder, service, kontor, fritidsanläggningar samt park- och naturmiljöer. Den långsiktiga inriktningen bedöms möjliggöra omkring 400 bostäder samt en centrumnära förskola.

Den fördjupade översiktsplanen anger också att om området utvecklas etappvis genom flera detaljplaner ska arbetet föregås av ett övergripande planeringsunderlag för hela området. Detta planprogram utgör ett sådant underlag.

Till den fördjupade översiktsplanen hör även en förtätningsstrategi med principer för stadens utveckling. Kommunstyrelsen har beslutat att dessa principer ska vara vägledande vid förtätningsprojekt och utgör därmed en viktig utgångspunkt för planprogrammets ställningstaganden.



Markanvändningskarta från FÖP staden 2022. Programrådet är markerat med lila linje.

KOMMUNALA STYRDOKUMENT

Nedan listas några av de kommunens styrdokument som varit viktiga för planprogrammet. De utgör viktiga ramar för planering och utveckling av Falkenberg. De knyter an till lokala, nationella och internationella mål. Arbetet med en arkitekturstrategi, parkeringsstrategi samt grönblå strategi pågår.

Hållbart byggande och anläggning (2024) anger att all byggnation ska bidra till ett ekologiskt balanserat, socialt inkluderande och ekonomiskt robust samhälle. Ekologisk hållbarhet ses som grunden för utvecklingen: biologisk mångfald och ekosystemtjänster ska stärkas samtidigt som klimatpåverkan och resursförbrukning minskas. Återbruk, livscykelperspektiv och cirkulära flöden ska prägla materialval och byggprocesser.

Kulturstrategin (2024) framhåller kulturens egenvärde och dess betydelse för hållbar utveckling. Kulturarvet – byggnader, platser och berättelser – ska tas till vara och utvecklas som en del av Falkenbergs identitet.

Stadens yttre årsringar (2005) ger riktlinjer för varsam hantering av olika stadsdelars karaktärer. Dokumentet betonar bevarandet av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer, särskilt längs järnvägen och bland stadens funktionalistiska bostadshus. Ska updatteras hösten 2026.

Grönstrukturinventeringen (2018) lyfter betydelsen av parker och naturområden i stadsplaneringen. Tre huvudmål pekas ut: god tillgång för invånare, bevarande av biologiska och sociala värden samt skydd av värdefulla grönområden vid exploatering. Grönstrukturen ses också som viktig för ekosystemtjänster, rekreation och klimatanpassning.

Handelspolicyn (2013) framhåller stadskärnan som Falkenbergs primära handelsplats. Centrum ska utvecklas till en attraktiv, levande och blandad stadsmiljö med handel, service, restauranger och mötesplatser i gatuplan. Attraktiva gång- och cyelstråk med målpunkter stärker flödet till stadskärnan och centrum.

Trafikplanen (2015) anger mål om tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och stadsmiljö. Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras, genomfartstrafik dämpas och gator i centrum främst betjäna lokala målpunkter. Parkeringsytor ska styras till lämpliga lägen, med korttidsparkering i centrum och arbetsparkering i ytterområden.

Parkeringsstrategin (2023) och parkeringsnormen (2011) konkretiserar hur parkering ska stödja hållbar stadsutveckling. Målen är att öka tillgänglighet, effektiv markanvändning och främja hållbara resor. Parkeringslösningar ska i första hand samlas i effektiva anläggningar och kompletteras med cykelparkeringar.

Cykelstrategin (2015) har visionen att Falkenberg ska vara en cykelvänlig kommun där cykel är det självklara transportvalet för både vardag och fritid. Målet är att cykeltrafikens andel ska öka och utgöra 21 % av resandet år 2025.

Klimatanpassningsplanen (2020) framhåller grönstrukturens roll i att dämpa värme, ta hand om vatten och minska riskerna vid skyfall. Planen betonar behovet av långsiktiga dagvattenlösningar kopplade till förtätning och klimatförändringar.

Dagvattenanvisningarna (2017) föreskriver lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i första hand. Planeringen ska tidigt avsätta utrymme för fördröjning och rening, och dagvattnet ses som en resurs i stadsbyggandet. Ansvarsfrågan tydliggörs i enlighet med plan- och miljölagstiftning.

VA-policy (2014) fastställer strategiska vägval och prioriteringsgrunder för kommunens VA-arbete. Målet är en långsiktig hållbar dricksvattenförsörjning och avloppshantering. Dagvatten ska lyftas fram som en resurs och synliggöras för att berika bebyggelsemiljön, samt att kommunen ska eftersträva kretsloppsanpassade VA-system.

Lokal Agenda 2030 visar hur kommunen arbetar för att bidra till FN:s globala mål. Fokus ligger på jämställdhet, hållbar konsumtion, klimatåtgärder och socialt hållbara livsmiljöer.

TEKNIK OCH UTREDNINGAR

Teknisk försörjning och ledningsstruktur

Programområdet ingår, med undantag för spårområdet, i Vivabs verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten, medan Falkenbergs Energi ansvarar för elförsörjning samt flera tekniska ledningar, bland annat el, tele, fiber och fjärrvärme. Vid framtida exploatering kan transformatorstationer behöva byggas om, byggas ut eller kompletteras med nya anläggningar. Hänsyn behöver tas till ledningskapacitet, miljökvalitetsnormer, brandvatten, brandposter samt befintliga och framtida ledningsstråk, som vid behov kan säkerställas genom U-områden i detaljplan. Tekniska anläggningar kan regleras genom E-områden. Även tillgång till brandposter, brandvatten och uppställningsplatser för brandbilar behöver beaktas.

Skyddsrum

Det finns skyddsrum inom programområdet som ska bevaras eller ersättas om möjligt. Förutsättningarna för skyddsrum behöver beaktas vid framtida planering. Uppgifter om befintliga skyddsrum finns hos Myndigheten för civilt försvar (MCF).

Geoteknik

En översiktlig geoteknisk och markmiljöteknisk utredning har tagits fram som underlag för planprogrammet och bygger på tidigare geotekniska undersökningar. De ytliga jordlagren består huvudsakligen av postglacial sand med ett jorddjup på cirka 10–20 meter, medan jorddjupet i nordvästra och sydöstra delen är cirka 3–5 meter. Sandlagren bedöms ha låg risk för sättningar, medan underliggande gyttja och lera kan vara sättningskänsliga vid ökade laster. Mer detaljerade geotekniska undersökningar behöver därför genomföras i samband med kommande detaljplaner.

Markmiljö

Den översiktliga markmiljöutredningen redovisar tidigare verksamheter, kända eller misstänkt förorenade områden samt genomförda undersökningar och saneringsåtgärder. Inför framtida detaljplaner behöver kompletterande markundersökningar med provtagning och analyser genomföras, och för bostäder ska marken uppfylla riktvärden för känslig markanvändning (KM). Radonförhållanden behöver också utredas. Föroreningssituationen inom spårområdet är osäker, och eftersom bangårdar kan vara förorenade av bland annat oljeprodukter, metallslitage och spill från dieseldrivna fordon ska markförhållandena utredas särskilt vid exploatering.

Buller och störningar

Bullerutredningen visar att riktvärdena klaras inom större delen av området, men att vissa bostadsfastigheter behöver placera uteplatser på mindre bullerutsatta sidor, eller ha flera uteplatser. Bebyggelsens struktur och utformning samt möjlig avskärmning kan bidra till att minska bullerstörningar, gällande riktvärden för bostäder och uteplatser ska uppfyllas. Essity är en viktig arbetsplats och industri med cirka 360 anställda, och verksamheten omfattas av riktvärden och begränsningar för verksamhetsbuller. En genomförd störningsanalys visar att verksamheter kan samlokaliseras med nya och befintliga bostäder, alternativt bedrivas parallellt med bostäder. Buller från spårtrafik bedöms som trafikbuller eftersom något underhåll av tåg inte förekommer på platsen utan endast vändning av tåg eller byte av lok. På det kommunala spåret är det reglerat att tågtrafik inte får förekomma nattetid. Någon motsvarande begränsning finns inte för Trafikverkets spår. Det kan därför inte uteslutas att godståg skulle kunna ankomma och tillfälligt ställas upp på bangården under natten för att därefter fortsätta mot hamnen när det kommunala spåret öppnar för trafik. Detta påverkar inte bullerriktvärdena. Busstationen bedöms som trafikbuller. Bullret inom området bedöms huvudsakligen uppstå från bussarnas ankomst och avgång.

RIKSINTRESSEN OCH DETLJPLANER

Riksintressen

Programområdet berörs av flera riksintressen. Falkenbergs innerstad omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, där den äldre stadskärnan med sitt medeltida gatunät och småskaliga bebyggelse utgör viktiga kulturhistoriska värden.

Järnvägen (spår mellan Kungsbacka-Halmstad-Eldsberga), järnvägsanläggningen samt Sandgatan och Kvekatorpsvägen ingår i riksintresse för kommunikation. Området omfattas även av riksintresse för högexploaterad kust och riksintresse för turism och friluftsliv enligt miljöbalken.

Planprogrammet kan genomföras utan negativ påverkan på riksintresserna. Särskild hänsyn ska beaktas avseende riksintresset för spårområdet och kulturmiljövården.

Gällande detaljplan

Programområdet omfattas av flera gällande detaljplaner. De äldsta planerna är från 1935, medan den senaste antogs 2023 för kvarteret Trädgården. Samtliga detaljplaner är juridiskt bindande tills de ersätts eller ändras. En ny detaljplan för delar av området pågår parallellt med arbetet med planprogrammet.



Placering av skyddsrum inom programområdet



Gällande detaljplaner



Potentiella föroreningskällor inom planprogramsområdet Bilaga X Geo och Markmiljöutlåtande)

OMRÅDETS HISTORIA

För att förstå vart vi ska är det viktigt att både se till dagens situation och till områdets historiska utveckling. Falkenberg har en lång historia som handels- och hantverksstad vid Ätrans mynning, där Falkenbergs kyrka, invigd 1892 i nygotisk stil, länge utgjorde stadens geografiska och symboliska mittpunkt. Runt kyrkan växte ett sammanhållet gatunät fram, där Nygatan och Sandgatan blev viktiga stråk som band samman centrum med det framväxande stationsområdet. Under 1900-talet moderniserades infrastrukturen genom utveckling av vägnätet och ombyggnad av broarna över Ätran.

Järnvägen och stationsområdet

Järnvägens etablering skapade nya förutsättningar för handel, industri och befolkningstillväxt. Järnvägen mellan Helsingborg, Halmstad och Varberg öppnades 1886 och stationshuset stod klart samma år, varefter banan senare blev en del av Västkustbanan med trafik mellan Malmö och Göteborg. Stationsområdet blev en viktig knutpunkt för varutransporter och resande och bidrog till att centrum expanderade österut. År 2008 stängdes den gamla stationen för persontrafik när Västkustbanan moderniserades och järnvägen drogs i en ny sträckning öster om staden, samtidigt som den nya stationen invigdes cirka två kilometer från centrala Falkenberg.

Västra Gärdet

Västra Gärdet, som tidigare låg i stadens utkant, började bebyggas under efterkrigstiden och har under senare år fått ökad betydelse i stadsbilden. De norra kvarteren började bebyggas mot järnvägen och har därefter kompletterats med byggnader från 1930-talet och framåt, där några välbevarade exempel på tidig 1900-talsvillaarkitektur finns kvar. Området planlades under 1930-talet, då det rådde stor brist på arbetarbostäder, och många av de boende arbetade på varvet under industrialismens glansdagar. Området har fortfarande ett tydligt samband med stadens större vägar och industriområden.

Lokstallarna

Lokstallet för den så kallade Pyttebanan byggdes 1894 och byggdes till 1899. Den smalspåriga järnvägen gick mellan Falkenberg och Limmared och var i bruk mellan 1894 och 1961. Byggnaden finns bevarad och används idag som handelslokaler.

Kvarteren Passaren och Vinkeln

Området var tidigare obebyggt, med undantag för en brädgård som ägdes av byggmästaren och arkitekten Carl Landsten, som ritade flera av byggnaderna i kvarteren. Flera av dessa byggnader finns fortfarande kvar och är välbevarade, med tydliga kulturhistoriska värden.



Falkenbergs gamla stationshus. Bilden är tagen runt år 1920.



Falkenbergs gamla järnvägsstation fotograferat 18 aug 1944. Till vänster skymtas perrongen med trätak.

Konsekvenser och genomförande

KONSEKVENSER

Kapitlet redovisar möjliga konsekvenser av programförslaget samt förutsättningar för genomförandet. Konsekvenserna bedöms utifrån kommunens riktlinjer för hållbart byggande och anläggning samt de tre dimensionerna av hållbarhet: ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Ekologisk hållbarhet

Programområdet består idag till stor del av hårdgjorda ytor och verksamhetsområden med begränsade ekologiska värden. Programförslaget ger möjlighet att stärka områdets ekologiska funktioner genom fler gröna och blå strukturer, ökad vegetation och en genomtänkt dagvattenhantering. Träd, grönytor och genomsläppliga ytor kan bidra till bättre lokalklimat, ökad infiltration och hantering av kraftigare regn och skyfall. Gröna miljöer kan även skapa nya livsmiljöer för växter, pollinatörer och andra arter samt stärka ekosystemtjänsterna. Eventuella behov av kompensationsåtgärder och lämpliga gröna lösningar behöver studeras vidare i kommande detaljplanering.

Social hållbarhet

Programförslaget kan bidra till en mer sammanhängande och tillgänglig stadsdel genom förbättrade gång- och cykelkopplingar och minskade barriäreffekter från järnvägen. Nya kopplingar mellan områden norr och söder om spåren kan förbättra tillgängligheten till centrum, service och andra målpunkter. Nya gröna miljöer, mötesplatser och vistelseytor kan skapa bättre möjligheter för rekreation, lek och rörelse samt bidra till ökad aktivitet och upplevd trygghet.

Omvandlingen av verksamhets- och industriområden söder om järnvägen innebär samtidigt förändringar för befintliga bostäder i Västra Gärdet. Fler bostäder och verksamheter kan stärka underlaget för handel och service, men förändrad bebyggelsestruktur, nya rörelsemönster och ändrade siktförhållanden kan också påverka befintliga boendemiljöer. Utvecklingen kring stationsmiljön kan öka rörelsen i området, förbättra orienterbarheten och stärka sambanden mellan olika stadsdelar.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomiskt hållbart byggande och anläggande bör utgå från ett livscykelperspektiv där resurser används effektivt och byggnader och anläggningar utformas för lång livslängd, flexibilitet och förändrad användning över tid. Vid framtida utveckling bör återbruk, hållbara materialval och cirkulära lösningar främjas. Ett övertagande av hela eller delar av spårområdet samt utbyggnad av en gång- och cykelbro innebär omfattande investeringar och kan kräva medfinansiering. Genomförandet är beroende av fortsatt dialog och samverkan med berörda aktörer, Trafikverket och verksamheter som är beroende av järnvägens funktion.

Bedömning av Betydande miljöpåverkan

Planprogrammet bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan, eftersom den föreslagna utvecklingen huvudsakligen sker på redan ianspråktagen mark och inte bedöms påverka några större naturvärden. Någon strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte vara nödvändig. En ny bedömning av betydande miljöpåverkan ska dock göras i samband med varje kommande detaljplan.

GENOMFÖRANDE

Genomförande och tidsperspektiv

Planprogrammet är ett strategiskt och visionärt dokument som utgör underlag för kommande detaljplaner. Vissa delar, exempelvis detaljplanering söder om spårområdet, kan genomföras inom en närmare framtid, medan andra utvecklingsområden saknar fastställd tidplan. Utvecklingen bedöms ske etappvis i takt med att förutsättningarna för markägande, investeringar, tekniska lösningar och detaljplanering klarläggs.

En möjlig utbyggnadsordning söder om järnvägen är detaljplanering vid Rampen 36, följt av utveckling vid Lokstallarna mot Sandgatan och bebyggelse på den befintliga tomma tomten. Därefter kan området vid bussuppställningen utvecklas. Utbyggnaden behöver samordnas med utbyggnad av el- och VA-infrastruktur.

Delområden

Utbyggnaden enligt planprogrammet kommer att pågå under en längre tid och genomföras etappvis inom olika delområden. Vid framtagandet av planprogrammet finns inga fastställda tidplaner för planläggning och utbyggnad av delområdena A, C och D.

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planprogramsområdet och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Finansiering av utbyggnaden kommer delvis att ske genom de exploateringar som kommer att genomföras. Behov, finansiering och utformning av en eventuell bro över spårområdet behöver utredas ytterligare.

Delområde A

Eventuella åtgärder på allmän plats inom området kan behövas i samband med nya detaljplaner inom delområdet.

Delområde B

Detaljplanearbete för delar av område B sker parallellt med framtagandet av detta planprogram. Området omfattar bostäder och grönstråk. Utbyggnaden beräknas pågå under en längre tid och ske etappvis med byggstart i de nordvästra delarna av området under 2028.

Ut- och ombyggnad av allmän plats inom område B, *utanför pågående detaljplan*, bedöms rymmas inom gällande detaljplaner. Åtgärder i korsningen Kvekatorpsvägen/Sandgatan som krävs till följd av bostadsutbyggnaden inom område B sker i samband med utbyggnadsstarten.

De åtgärder på allmän plats som föreslås *inom detaljplanen* för område B sker i samband med utbyggnaden av området.

Delområde C

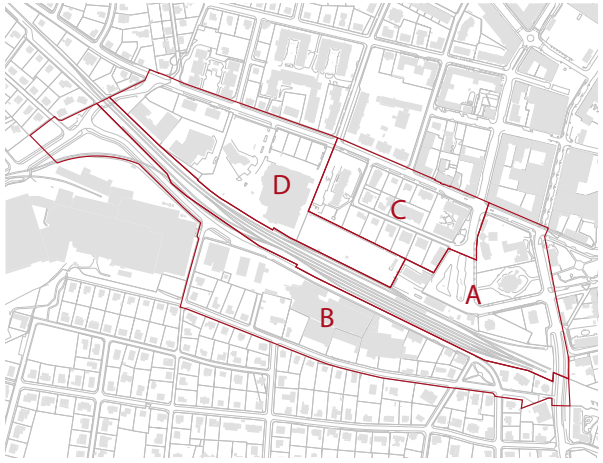
Eventuella åtgärder på allmän plats inom området kan behövas i samband med nya detaljplaner inom området.

Delområde D

Utbyggnad av område D kan delvis kräva nya detaljplaner. Området omfattar verksamheter och bostäder. Utbyggnaden beräknas pågå under en längre tid och ske etappvis.

De åtgärder på allmän plats som föreslås inom detaljplanen för område D sker i samband med utbyggnaden av området.

Åtgärder i korsningen Kvekatorpsvägen/Sandgatan som krävs till följd av bostadsutbyggnaden inom område B sker i samband med utbyggnadsstarten för den detaljplanen. Åtgärderna bedöms rymmas inom gällande detaljplan.



Konsekvenser och genomförande

Exploateringskostnader

Kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar både inom och utanför detaljplaneområdet, som krävs för genomförande, kommer till stor del att finansieras genom kommande exploatering med så kallat exploateringsbidrag som erläggs av respektive exploatör. Exempel är kostnader för allmänna anläggningar (exempelvis lokalgator, trafiklösningar, grönområden, lekplatser med mera).

Kostnader för framtagande av detaljplaner, fastighetsindelning, utredningar med mera som erfordras för att genomföra byggnationen enligt programförslaget tillkommer.

Exploateringsavtal som reglerar genomförande och kostnader kommer att ingås mellan kommunen och exploatören vid varje detaljplaneläggning.

Gång- och cykelbro

En kostnads-nyttoanalys behöver genomföras för att se över fördelning av kostnader för en eventuell bro inom planprogramsområdets olika detaljplaner.

Investeringskostnader

Allmän plats

Framtida investeringskostnader i samband med utvecklingen av planprogramsområdet kan komma att uppstå längs med Kvekatorpsvägen och Sandgatan. Omfattning är beroende av omfattning i kommande detaljplaner.

Gång- och cykelbro

Kostnader för bro kan delvis behöva hanteras som en investering då nytta av bro delvis sker för boende utanför planprogramsområdet.

VA- & dagvattenkostnader

Området kommer att ligga inom kommunalt verksamhetsområde för vatten, spill och dagvatten. Samtliga ledningar och dagvattenanläggningar inom allmän plats byggs ut av kommunen. Kommunen står även för framtida drift. Utbyggnaden finansieras genom anslutningskostnader och framtida taxor.

Fastighetsrättsliga frågor

Programförslaget berör flera befintliga fastigheter, verksamheter och infrastrukturanläggningar. Genomförandet kan medföra behov av fastighetsreglering, markförvärv, servitut eller andra rättsliga åtgärder beroende på framtida detaljplaners utformning. Särskild hänsyn behöver tas till befintliga verksamheter, ledningsägare, järnvägsanläggningen och Trafikverkets intressen. De fastighetsrättsliga konsekvenserna behöver därför utredas i samband med framtida detaljplanering.

Vad händer nu?

Planprogrammet är inte juriskt bindande utan är ett vägledande dokument. Samtliga förändringar och åtgärder som presenterats behöver utredasvidare genom tex detaljplaneprocesser där frågor om exempelvis utformning, omfattning, trafik, teknisk försörjning, kulturmiljö och genomförbarhet studeras mer ingående. Planprogrammet innebär inte i sig någon direkt förändring av markanvändning eller bebyggelse, utan utgör ett strategiskt underlag för kommande detaljplaner och beslut om områdets fortsatta utveckling.

Falkenbergs kommun

Falkenbergs kommun

Planprogram för utveckling av Gamla stationsområdet

Falkenbergs kommun, oktober 2026