



# Mobilitetsstrategi kvarteret Rampen

En färdplan för ett transporteffektivt  
kvarter



Mobilitetsstrategi för kvarteret Rampen,  
underlag till detaljplan. Samrådsversion.  
Ansvarig: Ylva S Åqvist, PlanM AB  
Datum: 2026-09-14  
Upplaga: PDF-fil för egen utskrift  
Formgivning: Patrik Lundberg

Dokumenthistorik:

Version

0.1 2026-06-01

0.2 2026-06-05

1.0 2026-09-14 Samrådsversion

## SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Mobilitetsstrategin för kvarteret Rampen utgör ett underlag till detaljplanearbetet och beskriver områdets förutsättningar för mobilitet, parkering och markanvändning. Strategin analyserar kvarterets lokala förutsättningar och redovisar de åtgärder som bedöms behövas för att skapa ett attraktivt, tillgängligt och transporteffektivt bostadsområde.

Analysen visar att kvarteret Rampen har andra förutsättningar än Falkenbergs kommun som helhet. Det centrala läget, närheten till handel, samhällsservice, arbetsplatser, kollektivtrafik och andra målpunkter ger god tillgång till flera transportalternativ och skapar förutsättningar för ett transporteffektivt vardagsliv.

Mobilitetsstrategins samlade bedömning är att kvarteret Rampen har förutsättningar för ett parkeringstal motsvarande parkeringsområde Centrum. Bedömningen grundas på områdets läge, tillgänglighet och planerade mobilitetsåtgärder samt på att kvarteret erbjuder god tillgänglighet för en bred grupp människor med varierande behov och resvanor.

För att stödja den föreslagna parkeringslösningen har ett mobilitetspaket tagits fram. Mobilitetspaketet omfattar bland annat cykelprioriterad utformning, högkvalitativa cykel-parkeringar, cykelfaciliteter, mobilitetstjänster, samordnade parkeringslösningar, informationsinsatser samt åtgärder för att stärka kopplingarna till kollektivtrafik tätortens cykelvägnät.

Strategin beskriver även hur mobilitetsåtgärderna ska genomföras, följas upp och förvaltas över tid. Genom en tydlig ansvarsfördelning mellan kommun, exploatörer, fastighetsägare och framtida förvaltare skapas förutsättningar för att de åtgärder som ligger till grund för den föreslagna parkeringsnivån kan säkerställas genom detaljplan, exploateringsavtal, bygglov och förvaltning.

Den samlade bedömningen är att kvarteret Rampen har goda förutsättningar att utvecklas till en attraktiv och transporteffektiv stadsdel där mark används mer yteffektivt, samtidigt som hög boendekvalitet, god tillgänglighet och långsiktigt hållbara mobilitetslösningar säkerställs.



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                                 |    |                                                    |    |
|-------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------|----|
| <b>SAMMANFATTANDE BEDÖMNING</b>                 | 3  | <b>LÖSNINGAR FÖR MOBILITET I KVARTERET RAMPEN</b>  | 15 |
|                                                 |    | Utgångspunkt                                       | 15 |
| <b>HÅLLBAR MOBILITET – en introduktion</b>      | 5  | Syfte                                              | 15 |
|                                                 |    | Målgrupp                                           | 15 |
| <b>VAD ÄR EN MOBILITETSSTRATEGI?</b>            | 6  | Målgruppens mobilitetsbehov                        | 15 |
| Mobilitetsstrategins syfte och mål              | 6  | Mobilitet och resval                               | 15 |
| Övergripande mål                                | 6  | Samlade mobilitetsåtgärder                         | 15 |
| Avgränsning                                     | 6  | Kvarteret Rampens mobilitetspaket                  | 16 |
| Ansvariga exploatörer                           | 6  | Mobilitetspaketets bidrag till parkeringslösningen | 17 |
| Summering                                       | 6  | Mobilitetspaketet i relation till parkeringsnormen | 18 |
|                                                 |    | Bedömda effekter                                   | 19 |
| <b>NULÄGE FALKENBERG KOMMUN</b>                 | 7  | <b>MOBILITETSPAKET I PRAKTIKEN</b>                 | 20 |
| Transporter och negativ klimatpåverkan          | 7  | Mobilitetsneutral parkering                        | 20 |
| Bilnehav                                        | 7  | Cykelprioriterat kvarter                           | 21 |
| Kollektivtrafik                                 | 7  | Marknadsföring och information                     | 22 |
| Pendling                                        | 7  | Välkomstpaket och försäljningsinformation          | 22 |
| Färdmedelsfördelning                            | 7  |                                                    |    |
| Cykeltillgänglighet                             | 8  | <b>IMPLEMENTERING, FÖRVALTNING OCH</b>             |    |
| Mobilitetstjänster                              | 8  | <b>FRAMTIDSSÅKRING</b>                             | 23 |
| Trygghet                                        | 8  | Exploatörsgrupp                                    | 23 |
| Kommunala mål och måloppfyllelse                | 8  | Etapputbyggnad                                     | 23 |
| Summering                                       | 8  | Ansvarsfördelning                                  | 23 |
|                                                 |    | Genomförande i praktiken                           | 23 |
| <b>NULÄGE VÄSTRA GÄRDET</b>                     | 9  | Ansvarsfördelning mobilitetspaket                  | 24 |
|                                                 |    |                                                    |    |
| <b>FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBAR MOBILITET</b>    |    | <b>PLANERINGSMÄSSIG BEDÖMNING OCH</b>              |    |
| <b>I KVARTERET RAMPEN</b>                       | 10 | <b>REKOMMENDATION</b>                              | 25 |
| Gång och cykel                                  | 11 | Genomförande i detaljplan och fortsatt process     | 25 |
| Kollektivtrafik                                 | 11 |                                                    |    |
| Bil                                             | 11 |                                                    |    |
| Analys och planeringsmässiga slutsatser         | 11 |                                                    |    |
|                                                 |    |                                                    |    |
| <b>PARKERINGSEFTERFRÅGAN I KVARTERET RAMPEN</b> | 12 |                                                    |    |
| Exploateringsvolym och utbyggnadsetapper        | 12 |                                                    |    |
| Falkenberg kommuns parkeringsområde             | 12 |                                                    |    |
| Parkeringsbehov                                 | 12 |                                                    |    |
| Behovstal cykel                                 | 13 |                                                    |    |
| Behovstal bil                                   | 13 |                                                    |    |

# HÅLLBAR MOBILITET

## – en introduktion

Utsläpp från transporter är Sveriges största klimatutmaning. Inrikes transporter står för drygt en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp och är den sektor som hade de högsta utsläppen år 2024. Hela 94 procent av kommer från vägtrafiken, där personbilstrafiken dominerar<sup>1</sup>. I ett europeiskt perspektiv är transportsektorn dessutom den enda sektor i Europa där utsläppen av växthusgaser har ökat de senaste tre decennierna<sup>2</sup>.

Utvecklingen gör sig tydligt påmind även på lokal nivå. I Falkenbergs kommun är transporterna den enskilt största klimatutmaningen, med utsläppsnivåer som är högre än i jämförbara kommuner. En stor del av kommunens koldioxidutsläpp kommer från inrikes transporter, där personbilen står för den största andelen. Körsträckan per person i bil är dessutom högre än snittet i Halland och i Sverige<sup>3</sup>. Utgångspunkten utgör också en betydande potential: förändringar i resbeteende får effekt på det samlade klimatavtrycket.

I Sverige har utsläppen från inrikes transporter visserligen minskat sedan 1990, men ökade återigen under 2024, bland annat till följd av sänkt reduktionsplikt. Trots högt ställda mål krävs ytterligare minskning av utsläppen för att uppnå etappmålet för inrikes transporter, enligt Naturvårdsverket<sup>4</sup>. Hittills har av fokus legat på fordon, teknik och drivmedel. Elbilens marknadsandelar ökar, i Falkenberg kommun var den 12 % 2024, men i långsam takt<sup>5</sup>. För att nå nödvändiga utsläppsminskningar krävs ett bredare an greppssätt, ett angreppssätt där samhällsplanering och fastighetsutveckling i större omfattning inkluderar transporteffektiv planering.

Nationella myndigheter<sup>6</sup> pekar allt tydligare på behovet av ett transporteffektivt samhälle, där planering för strukturer och närhet till viktiga målpunkter minskar det faktiska behovet av bilresor. Här har kommuner och fastighetsägare en särskilt viktig roll. Alltför stort fokus på bilparkering inom stadsutveckling riskerar att motverka dessa ambitioner. Studier<sup>7</sup> visar att god tillgång till parkering leder till högre bilinnehav och fler bilresor, medan begränsad tillgång, högre pris och längre avstånd ger motsatt effekt. Exploatörer och fastighetsägare kan bidra till att skapa förutsättningar för transporteffektiva kvarter genom planering och gestaltning.

Varje resa börjar och slutar i en fastighet. Hur bostäder, arbetsplatser och service utformas och lokaliseras bidrar till att påverka val av färdmedel i vardagen. Att skapa miljöer där det är lika enkelt – eller enklare – att gå, cykla eller resa kollektivt som att ta bilen är en grundförutsättning för omställningen. Ambition ligger i linje med planeringsprincipen 15-minutersstaden<sup>8</sup> som utgår från principen att staden planeras utifrån möjligheten att nå viktiga målpunkter inom 15 minuter till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Principen 15-minuters staden är applicerbar på kvarteret Rampen, vars centrala läge skapar förutsättningar för hög boendekvalitet med närhet till service, arbetsplatser och kollektivtrafik.

Mot denna bakgrund behöver mobilitetsfrågor hanteras som en integrerad del av stadsutvecklingen. För kvarteret Rampen innebär det att områdets lokala förutsättningar för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik analyseras och att lämpliga åtgärder identifieras för att skapa god tillgänglighet, effektiv markanvändning och hög boendekvalitet. Mobilitetsstrategin utgör därmed ett underlag för den fortsatta planeringen och bedömningen av områdets parkeringsbehov och mobilitetslösningar.

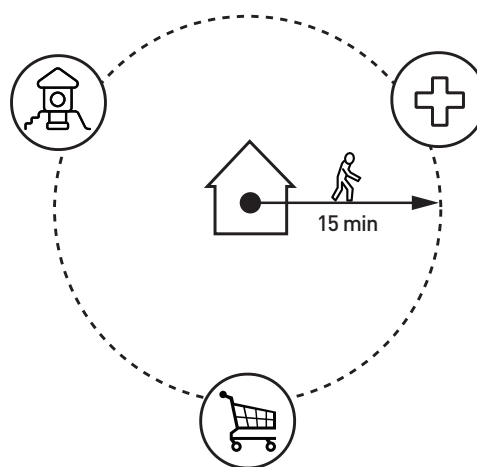


Bild 1: 15-minutersstaden där viktiga målpunkter ligger inom 15 minuters gångavstånd.

1 Naturvårdsverket/inrikestransporter, utsläpp av växthusgaser, uppdaterad 2025-12-1  
2 Europaparlamentet, senaste uppdateringen 2024-12-09. Hämtat 2026-04-28 <https://www.europarl.europa.eu/topics/sv/article/20190313ST031218/koldioxidutslapp-fran-bilar-i-siffror-nyhetsgrafik>  
3 Falkenberg kommun Hållbarhetsbarometer, uppdaterad 2025-09-24 Naturvårdsverket/inrikestransporter, utsläpp av växthusgaser, uppdaterad 2025-12-16  
4 Naturvårdsverket/inrikestransporter, utsläpp av växthusgaser, uppdaterad 2025-12-16

5 Falkenberg kommun Nuläge, beskrivning – Hållbarhetsbarometern – Falkenbergs kommun  
6 Trafikanalys. Åtgärdsplanering för klimatomställning. Åtgärdsbehov och finansieringsmöjligheter i transportinfrastrukturen för att nå klimatmålen för inrikes transporter. Trafikverket 2021 + Förslag som leder till transport sektorns klimatomställning, Trafikanalys 2022  
7 Boverket  
8 Arkitektur 2020-09-30

## VAD ÄR EN MOBILITETSSTRATEGI?

En mobilitetsstrategi beskriver förutsättningarna för mobilitet inom ett område samt de åtgärder som bedöms behövas för att skapa god tillgänglighet, effektiv markanvändning och en attraktiv boendemiljö.

För kvarteret Rampen utgör mobilitetsstrategin ett underlag till detaljplanearbetet. Strategin analyserar områdets förutsättningar för mobilitet, bedömer behovet av parkering och redovisar de åtgärder som bedöms behövas för att stödja en transporteffektiv utveckling av området.

Ett transporteffektivt kvarter kännetecknas av att vardagliga målpunkter kan nås genom flera transportalternativ och att områdets utformning ger god tillgänglighet för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik utifrån olika behov och resesituationer.

Mobilitetsstrategin ska ge svar på följande frågor:

- Vilka förutsättningar och utmaningar finns i området?
- Vilka mål och ambitioner ska vägleda utvecklingen?
- Vilka åtgärder behövs för att nå målen?
- Hur säkerställs genomförande, uppföljning och långsiktig funktion?

Strategin ska fungera som ett stöd för ansvariga aktörer genom plan-, bygg- och förvaltningsprocessen.

### Mobilitetsstrategins syfte och mål

Syftet med mobilitetsstrategin är att analysera kvarteret Rampens mobilitetsförutsättningar och redovisa de åtgärder som bedöms behövas för att skapa ett attraktivt, tillgängligt och transporteffektivt bostadskvarter i centrala Falkenberg.

I ett transporteffektivt kvarter är följande planeringsprinciper av särskild betydelse:

- effektiv markanvändning där ytor för parkering balanseras mot bostäder, grönska, vistelsezoner och andra stadskvaliteter
- resurseffektiv användning av mark och infrastruktur
- minskad negativ påverkan på klimat, luftkvalitet och dagvattenhantering
- goda förutsättningar för biologisk mångfald och klimatanpassning
- attraktiva, trygga och tillgängliga miljöer för människor som bor, verkar och vistas i området
- god tillgänglighet genom flera transportalternativ och en genomtänkt parkerings- och mobilitetslösning

Den utgör ett underlag för bedömningar kopplade till bland annat parkering, markanvändning, mobilitetsåtgärder, ansvarsfördelning och uppföljning.

### Övergripande mål

Det övergripande målet för kvarteret Rampen är att skapa förutsättningar för hög boendekvalitet och god tillgänglighet där klimatpåverkan från vardagsresor är lägre jämfört med jämförbara bostadsområden.

Två år efter inflyttning är målsättningen att:

- bilnehavet är lägre än i jämförbara bostadsområden med motsvarande läge och upplåtelseformer
- andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik är högre än genomsnittet för Falkenbergs kommun
- parkeringslösningarna används i den omfattning som planerats
- mobilitetspaketets tjänster och åtgärder är etablerade och fungerar enligt intentionerna

Målen följs upp årligen under de fem första åren efter inflyttning.

### Avgränsning

Den geografiska avgränsningen för mobilitetsstrategin är kvarteret Rampen med tillhörande mobilitetspaket.

Den processrelaterade avgränsningen omfattar detaljplan, projektering, bygglov, genomförande och förvaltning.

### Ansvariga exploatörer

Exploatörer är *Centrumgården Utveckling* och *Holgerfastigheter*.

### Summering

Mobilitetsstrategin utgör ett kompletterande planeringsunderlag till detaljplanearbetet för kvarteret Rampen. Strategins analys, bedömningar och rekommendationer ska fungera som stöd för beslut om parkeringsbehov, markanvändning, mobilitetsåtgärder och ansvarsfördelning.

Strategin redovisar de åtgärder som bedöms behövas för att den föreslagna parkeringslösningen ska fungera över tid. Dessa åtgärder behöver omhändertas och säkerställas genom detaljplan, exploateringsavtal, bygglov, genomförande och förvaltning.

## NULÄGE FALKENBERG KOMMUN

Falkenbergs kommun har haft en stadig befolknings-tillväxt sedan andra halvan av 1900 talet, med en ökning under det senaste decenniet. Tillväxten sker framför allt i Falkenbergs stad och kustnära tätorter. År 2019 bodde drygt 47 000 personer i kommunen och befolkningen beräknas passera 50 000 invånare omkring 2029–2030<sup>9</sup>.

### Transporter och negativ klimatpåverkan

Transporterna utgör Falkenbergs största klimatutmaning. Inrikes transporter står för cirka 76 % av kommunens koldioxidutsläpp, vilket är högre än riksgenomsnittet (36 %). För att kommunens koldioxidbudget ska ligga in linje med Parisavtalet hade en minskning med cirka 22 % krävts. Personbilar är den dominerande utsläppskällan. Körsträckan per person är högre än i både Halland och riket i stort, och andelen fossiloberoende personbilar uppgår till 18 %, vilket ligger under både regionalt och nationellt snitt.<sup>10</sup>

Utsläpp av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM2,5) har minskat i Falkenberg kommun sedan 1990. Transporter är fortsatt en av de största utsläppskällorna, särskilt i tätorter, och halterna av PM2,5 ligger fortfarande högre i Falkenberg än i många andra delar av landet<sup>11</sup>.

### Bilnehav

Biltätheten i Falkenberg har ökat under de senaste 30 åren, från 466 bilar per 1 000 invånare år 1990 till 557 år 2025/2026<sup>12</sup>. Ökningen fortsatte fram till 2020 därefter har en viss avmattning skett.

### Kollektivtrafik

77 % av kommunens invånare har tillgång till kollektivtrafik med minst timmestrafik inom 500 meter från bostaden, vilket är något lägre än riksgenomsnittet. Den lägre tillgängligheten på landsbygden drar ner snittet. År 2023 låg 60 % av nybyggda bostäder inom 500 meter från kollektivtrafik, med stora variationer mellan åren<sup>13</sup>.

### Pendling

Halland präglas av omfattande regional pendling. Drygt 30 % av de sysselsatta pendlar över en kommungräns och drygt 20 % över en länsgräns, med särskilt starka samband mellan kuststäder som Falkenberg, Varberg och Halmstad<sup>14</sup>.

### Färdmedelsfördelning

Resandet i Falkenbergs kommun domineras av bil. Inom Hallands län varierar bilandelen mellan att vara 63 % i Halmstad kommun till 75 % i Laholm kommun<sup>15</sup>.

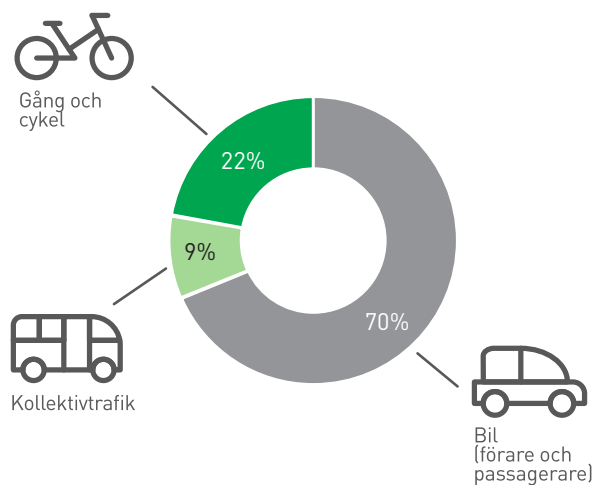


Bild 2: färdmedelsfördelning i Falkenberg kommun 2024.

<sup>9</sup> Falkenberg kommun invånarregister 250819

<sup>10</sup> Framtid – Falkenbergs koldioxidbudget

<sup>11</sup> Utsläpp av kväveoxider, totalt – Hållbarometern – Falkenbergs kommun, Utsläpp av partiklar, totalt – Hållbarometern – Falkenbergs kommun

<sup>12</sup> Falkenbergs parkeringsnorm, bilaga samt Regionfakta <https://www.regionfakta.com/hallands-lan/infrastruktur/personbilar-i-trafik/>

<sup>13</sup> Falkenbergs kommun Nuläge, beskrivning – Hållbarometern – Falkenbergs kommun

<sup>14</sup> Trivector Traffic 2024:120 Stråkstudie Region Halland\_vers 1.0.pdf sid 4

<sup>15</sup> Trivector Traffic 2024:120 Stråkstudie Region Halland\_vers 1.0.pdf sid 61:85

## Cykeltillgänglighet

Falkenbergs tätorts cykelvägnät är väl utbyggt med få brutna länkar, särskilt i tätortens centrala delar. Kommunen har mer cykelväg per invånare än riksgenomsnittet, men det är osäkert om uppsatta mål för gång- och cykelinfrastruktur nås till 2030<sup>16</sup>.

En stor andel av kommunens arbetstagare har goda förutsättningar att cykla: omkring 31–40 % kan nå sin arbetsplats inom 15 minuter med cykel, enligt SCB analysverktyg<sup>17</sup>.

## Mobilitetstjänster

Falkenbergs kommun saknar i dagsläget mobilitetstjänster såsom bilpooler och cykelpooler men i tätorten finns det tillgång till flertalet hyrbilsaktörer.

## Trygghet

Den upplevda otryggheten är relativt hög i Falkenberg kommun: 27 % av invånarna (16–84 år) avstår från att gå ut ensamma, jämfört med 24 % i Halland som helhet<sup>18</sup>.

## Kommunala mål och måloppfyllelse

För att hålla Falkenbergs koldioxidbudget till 2045 bedömer kommunen att cirka var femte fossilberoende aktivitet behöver ersättas med ett fossilfritt alternativ redan till 2026.<sup>19</sup> Uppföljningen av Agenda 2030 visar att målen kopplade till hållbara transporter (delmål 11:2) och klimat (mål 13) är svåra att nå, särskilt vad gäller inrikes transporter. För mål 3 (hälsa och välbefinnande) konstateras att fysisk aktivitet minskar i kommunen<sup>20</sup>.

## Summering

De förutsättningar som beskrivs ovan avser Falkenbergs kommun som helhet och påverkas i hög grad av kommunens geografiska struktur, landsbygdens omfattning och den regionala pendlingen. Bilinnehav och bilanvändning varierar dock mellan olika delar av kommunen beroende på tillgång till service, arbetsplatser, kollektivtrafik och andra målpunkter. För att bedöma förutsättningarna för kvarteret Rampen är det därför relevant att analysera områdets lokala förutsättningar, som i flera avseenden skiljer sig från kommunen i stort.

<sup>16</sup> Falkenberg kommun Cykelväg i kommunen – Hållbarometern – Falkenbergs kommun

<sup>17</sup> SCB Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter

<sup>18</sup> Falkenberg kommun Invånare som avstår från att gå ut ensam – Hållbarometern – Falkenbergs kommun

<sup>19</sup> Nuläge Falkenbergs koldioxidbudget <https://www.climatevisualizer.com/falkenberg/overview>

<sup>20</sup> Falkenberg kommun, Hållbarhetsbarometern 2026-04-29 <https://kommun.falkenberg.se/bygga-bo-och-miljo/hallbar-omstallning/globala-mal/mal-11-hallbara-staeder-och-samhaellen>

## NULÄGE VÄSTRA GÄRDET

Kvarteret Rampen ligger på Västra Gärdet är till övervägande del ett tidigare industriområde. Området pekas i den fördjupade översiktsplanen ut som ett strategiskt exploateringsområde. Läget är centralt med närhet till Falkenbergs stadskärna och god tillgång till handel, samhällsservice, arbetsplatser och fritidsaktiviteter. Området nås enkelt via Schubergsvägen/Kvekatorpsvägen samt Porsevägen och Nygatan.

Västra Gärdets centrala läge gör att det finns goda förutsättningar att enkelt nå ett stort antal vardagliga målpunkter till fots, med cykel eller genom kollektivtrafik. Det centrala läget innebär att behovet av bil för vissa vardagsresor förväntas vara lägre än i kommunen som helhet, där längre avstånd och landsbygdens struktur bidrar till upplevelsen att bilen är nödvändig i vardagen.

Kvarteret Rampen har idag relativt god tillgång till kollektivtrafik med hållplatser inom cirka 300 till 600 meters avstånd och förbindelser till både lokala och regionala målpunkter. Denna tillgänglighet, tillsammans med närheten till service och målpunkter, ger området särskilt goda förutsättningar för ett vardagsliv där bilen är en möjlighet men inte ett förutsättning.

Området präglas idag av låg täthet, brist på gröna ytor och begränsade mötesplatser. Den planerade utvecklingen syftar till att skapa en mer sammanhållen stadsmiljö där bostäder, vistelseytor och mobilitetslösningar samverkar för att stärka områdets attraktivitet och tillgänglighet.

Analysen visar att trots att Falkenbergs kommun som helhet har ett högt bilinnehav och en omfattande bilanvändning finns betydande lokala variationer. Centrala delar av Falkenberg uppvisar generellt lägre bilinnehav och bättre tillgång till alternativa färd sätt. Mot denna bakgrund bedöms kvarteret Rampen ha andra förutsättningar än kommunen i stort att erbjuda ett vardagsliv med god tillgång till flera transportalternativ.

## FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBAR MOBILITET I KVARTERET RAMPEN

För att skapa förutsättningar för boende att välja rimligaste färdmedel utifrån given situation är det av betydelse att vardagslivets målpunkter nås enkelt och utan avgörande fysiska eller upplevda hinder. Resvanor formas både av hur samhället är planerat, hur närområdet är utformat, tillgång till alternativ till bil och av sociala normer.

Bil användning påverkas av faktorer på flera nivåer utöver de faktorer som styr stadsutvecklingen: politiska beslut, styrmedel, kostnader för bränsle och parkering, arbetsmarknad, skatteregler och inte minst individers attityder. Faktorer som inte stadsutvecklingsprojekt ensamt har rådighet över. Forskning visar att kvinnor generellt är mer positiva till klimatåtgärder och i högre grad väljer alternativa färdmedel när de finns, medan män, högt utbildade och frekventa bilanvändare oftare är mer skeptiska till bilreducerande åtgärder<sup>21</sup>. Synen på vad som utgör ett behov av bil varierar därmed mellan grupper.

Exploatörer kan däremot bidra till att förbättra de fysiska förutsättningarna för mobilitet genom områdets utformning, tillgången till olika transportalternativ samt utbudet av mobilitetstjänster. Ett kvarter som planerats utifrån principer som stödjer ett hållbart resbeteende skapar bättre förutsättningar för människor att välja alternativ till bil.

Kvarteret Rampen planeras för att skapa god tillgänglighet till viktiga målpunkter genom att bilen är ett av flera transportalternativ. Områdets centrala läge, närhet till målpunkter och tillgång till kollektivtrafik ger förutsättningar för att vardagsresor kan genomföras med gång, cykel, kollektivtrafik eller bil beroende på behov och situation. För boende i kvarteret Rampen nås vardagens viktiga målpunkter enkelt inom 15 minuters promenad, vilket gör kvarteret till ett exempel på 15-minutersstaden.

### BUSSHÅLLPLATSER I URVAL

#### H1: KRUMMAKARGATAN

- 4 REGIONBUSSAR MOT

HALMSTAD, SIA GLASS, CARLSBERG

- 2 STADSBUSSAR

#### H2: HOLGERSPLAN

- 5 REGIONBUSSAR MOT VARBERG, GEKÅS ULLARED

- 2 STADSBUSSAR MOT FALKENBERGS STATION

### MÅLPUNKTER/ARBETSPLATSER I URVAL

M1: TÅGSTATION, GC-VÄG CA 3,4 KM

M8: INDUSTRIOMRÅDE (SMEDJEHOLMEN)

M3: VÅRD CENTRAL (CAPIO)

M4: VÅRD CENTRAL (LAURENTIUS)

M7: HAMNOMRÅDE

M5: HANDELSOMRÅDE

M6: ESSITY

M2: RÅDHUSTORGET/KOMMUNHUSET

M9: STORA COOP

M10: CARLSBERG, GC-VÄG 4 KM

M11: ARLA FOODS, GC-VÄG 4 KM



Bild 3: Målpunktskarta visar över kvarteret Rampens förutsättningar att nå lokala och regionala målpunkter med gång och cykel.

<sup>21</sup> Vinnova Jämställdhet och transportsystemet, 2020.

Kvarteret Rampen har, genom sitt centrala läge och sin närhet till service, arbetsplatser, kollektivtrafik och rekreation, andra mobilitetsförutsättningar än stora delar av Falkenbergs kommun. Området bedöms därför ha förutsättningar för en transporteffektiv utveckling. Dessa förutsättningar ligger till grund för mobilitetsstrategins mål, bedömningar och rekommenderade mobilitetsåtgärder.

## Gång och cykel

59% av anställda som idag bor i Västra Gärdet kan cykla till arbetet inom 15 minuter, enligt SCB analysverktyg som jämför faktiska förutsättningar (folkbokföringsadress och arbetsplatser) för att cykla till arbetet i 15 minuter.<sup>22</sup> Det innebär att Västra Gärdet har betydligt bättre förutsättningar för att pendla med cykel än Falkenberg kommun som helhet, där 31–40 % kan cykla till arbetet på 15 minuter.

Idag finns kommunala gång- och cykelbanor längs Nygatan, Kvekatörpsvägen samt delar av Sandgatan. Gång- och cykelbanorna binder ihop kvarteret Rampen med kommunens utbyggda cykelvägnät. Inom ramen för detaljplanearbetet utreds möjligheten att underlätta kopplingen för gående och cyklister mellan kvarteret Rampen och resten av Falkenbergs centrala delar.

Inom kvarteret Rampen premieras gående och cyklister, dels genom att gång och cykel underlättas på Vega- och Holgerstråken, dels genom att markanvändningen premierar grönska, attraktiva cykelparkeringsytor och sociala ytor framför markparkeringar.

## Kollektivtrafik

Boende i kvarteret Rampen har goda förutsättningar att resa till de flesta av regionens stora arbetsplatser med kollektivtrafik. Inom 600 meter har boende i Rampen förbindelse med Falkenbergs och regionens största arbetsplatser. Till närmsta hållplatsen Krukmakargatan är det ca 300 meter, vilket innebär att hållplatsläget uppfyller Agenda 2030 – indikatorn Tillgänglighet till kollektivtrafik med god turtäthet (en avgång i timmen under vardagar)<sup>23</sup> inom 500 meter från bostaden. Från Krukmakargatan avgår regionbussar till Halmstad, Sia glass, Arla samt fem stadsbusslinjer. Till busstationen på Holgersplan är det ca 600 m, därifrån avgår regionbussar till bland annat Varberg och Halmstad – Falkenbergs stora pendlingsorter – men även till Gekås Ullared och stadsbussar till Falkenbergs station.

Falkenberg station binder ihop regionen med Västra Götalandsregionen och Skåne. Det är 3,6 km cykelvägen till Falkenberg station från kvarter Rampen, en sträcka det tar 13 minuter att cykla. Cykelsträckan består av asfalterade cykelfält hela vägen med ett fåtal vägvägsnitt inne i centrum där cyklister cyklar i blandtrafik.

## Bil

Tillgängligheten med bil från olika delar av tätorten eller från kringliggande regioner är god till och från kvarteret Rampen. Området kopplas ihop med stadens övergripande gatunät via Schubergsvägen och Porsevägen. Områdets bilparkering har planerats utifrån principen att markytor i hög utsträckning avsätts för grönska och sociala ytor medan majoriteten av bilparkeringen placeras i mobilitetshuset och i nergrävda garage. Detta ger ytor för grönska och mötesplatser prioritet framför hårdgjord markparkering samtidigt som parkeringsbehovet tillgodoses och parkeringsnormen uppfylls.

## Analys och planeringsmässiga slutsatser

Analysen visar att kvarteret Rampen har bättre mobilitetsförutsättningar än Falkenbergs kommun som helhet. Medan kommunen präglas av omfattande landsbygd, regional pendling och ett högt bilinnehav är kvarteret Rampen placerat i ett centralt läge med närhet till service, cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur och tillgänglighet till vardagliga målpunkter.

Tre planeringsmässiga slutsatser bedöms vara särskilt viktiga i kvarteret Rampen:

1. Områdets centrala läge skapar förutsättningar för att en större andel vardagsresor kan genomföras till fots eller med cykel jämfört med kommunen som helhet.
2. Tillgången till kollektivtrafik och regionala förbindelser innebär att boende kan nå många arbetsplatser utan egen bil.
3. Parkeringslösningen utformas så att markanvändning kan balanseras mellan parkering, bostäder, grönytor och vistelseytor utan att tillgängligheten försämras. Dessa slutsatser utgör grunden för mobilitetsstrategins rekommendationer, mål och mobilitetspaket.

<sup>22</sup> SCB Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter.

<sup>23</sup> Falkenbergs kommun, Hållbarhetsbarometern 2026-09-05

## PARKERINGSEFTERFRÅGAN I KVARTERET RAMPEN

### Exploateringsvolym och utbyggnadsetapper

Kvarteret Rampen består idag av ett till mestadels glest exploaterat område med befintliga verksamheter och stora asfalterade ytor. Majoriteten av byggnaderna planeras att rivas och ersättas med bostäder på sikt. Exploateringen kommer att ske etappvis och ske under en lång tidsperiod, troligtvis upp till 10 år. Parkeringsefterfrågan beräknas utifrån tillkommande exploateringen i varje etapp.

Utgångspunkten för mobilitetstrategin är att varje etapp ska vara självförsörjande gällande mobilitet och parkering. Mobilitetsstrategin omfattar däremot hela kvarteret och den övergripande planeringen har hela kvarteret som utgångspunkt.

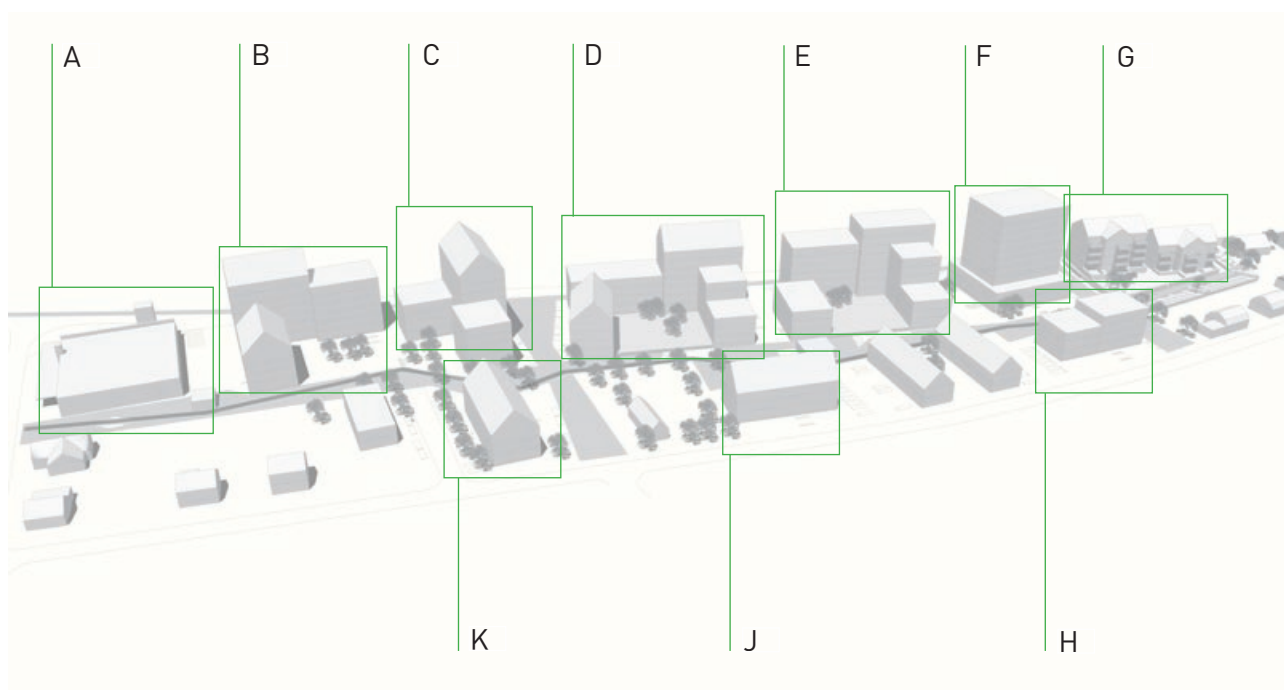


Bild 4: Etapper för utbyggnad i kvarteret Rampen. Etapputbyggnaden förväntas starta i västra och södra delarna av exploateringsområdet.<sup>24</sup>

### Falkenberg kommuns parkeringsområde

Falkenberg kommun redovisar kommunens behovstal för parkering<sup>25</sup> fördelade enligt följande områden:

- Falkenbergs centrum
- Övriga Falkenbergs centralort
- Övriga tätorter och detaljplanlagda områden i kommunen.

Falkenberg kommun tillämpar i dagsläget inte en formellt flexibel parkeringsnorm däremot öppnar gällande norm upp för undantag i särskilt lämpliga fall.

### Parkeringsbehov

Enligt Falkenberg kommuns parkeringsnorm tillhör kvarteret Rampen parkeringsområde Övriga Falkenbergs centralort.

I samrådshandlingen Detaljplan för bostäder och centrumutveckling<sup>26</sup> är kvarteret Rampen utpekad som ett framtida exploateringsområde (med goda förutsättningar för ett lägre bilinnehav).

<sup>24</sup> Siffrorna infogas när situationsplanen är fastställd.

<sup>25</sup> Falkenbergs kommun, Parkeringsnormer för Falkenbergs kommun, antagna av Kommunfullmäktige 2011-03-29

<sup>26</sup> Falkenbergs kommun, KS2022/257 Samrådshandling Detaljplan för bostäder och centrumutveckling, Rampen 36 m.fl 2026-08-20

I bedömningen av kvarteret Rampens parkeringsbehov tar Mobilitetsstrategin utgångspunkt i följande parametrar:

- områdets geografiska läge med närhet till tätortens centrum och närhet till viktiga service- och samhällsfunktioner
- områdets goda förutsättningar för ett hållbart resbeteende genom god tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik till regionens stora arbetsplatser
- exploatörernas planerade mobilitetspaket i kvarteret Rampen

Sammantaget är bedömningen att kvarteret Rampens parkeringsbehov förväntas ligga i linje med parkeringsområde Falkenbergs centrum snarare än Övriga Falkenbergs centralort. Bedömningen är att kvarteret Rampen kan betraktas ett särskilt lämpligt fall som lämpar sig för undantag av nuvarande parkeringsområde.

En tillämpning av parkeringsområde Falkenbergs centrum i stället för Övriga Falkenbergs tätort minskar bilparkeringsbehovet från 11 till 8 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA, vilket motsvarar en minskning med 27 procent.

Bedömningen om ett reducerat parkeringsbehov bygger på att mobilitetspaketets centrala åtgärder genomförs och

upprätthålls över tid. Mobilitetsstrategin ska därför ses som ett planeringsunderlag som beskriver vilka kompletterande åtgärder som behöver säkerställas för att motivera den lägre parkeringsnivån. Dessa åtgärder behöver hanteras inom ramen för detaljplan, exploateringsavtal, bygglov och förvaltning.

## Behovstal cykel

Den samlade efterfrågan på cykelparkering (cpl) i kvarteret Rampen i parkeringsområde Falkenbergs centrum beräknas till totalt xx<sup>27</sup> cykelparkeringsplatser. Behovstalen för cykel har preciserats dels utifrån respektive utbyggnadsetapp, dels utifrån fördelningen mellan utomhus- och inomhus-parkeringar.

## Behovstal bil

Den samlade efterfrågan på bilparkering (bpl) i kvarteret Rampen i parkeringsområde Falkenbergs centrum beräknas till totalt xx<sup>28</sup> bilparkeringsplatser. Behovstalen för bil har preciserats dels utifrån respektive utbyggnadsetapp, dels utifrån fördelningen mellan utomhus- och inomhus-parkeringar. En sammanställning av kvarteret Rampens behovstal för cykel och bil visar att etapp D (flerbostadshus) och E (flerbostadshus) har högst behovstal.

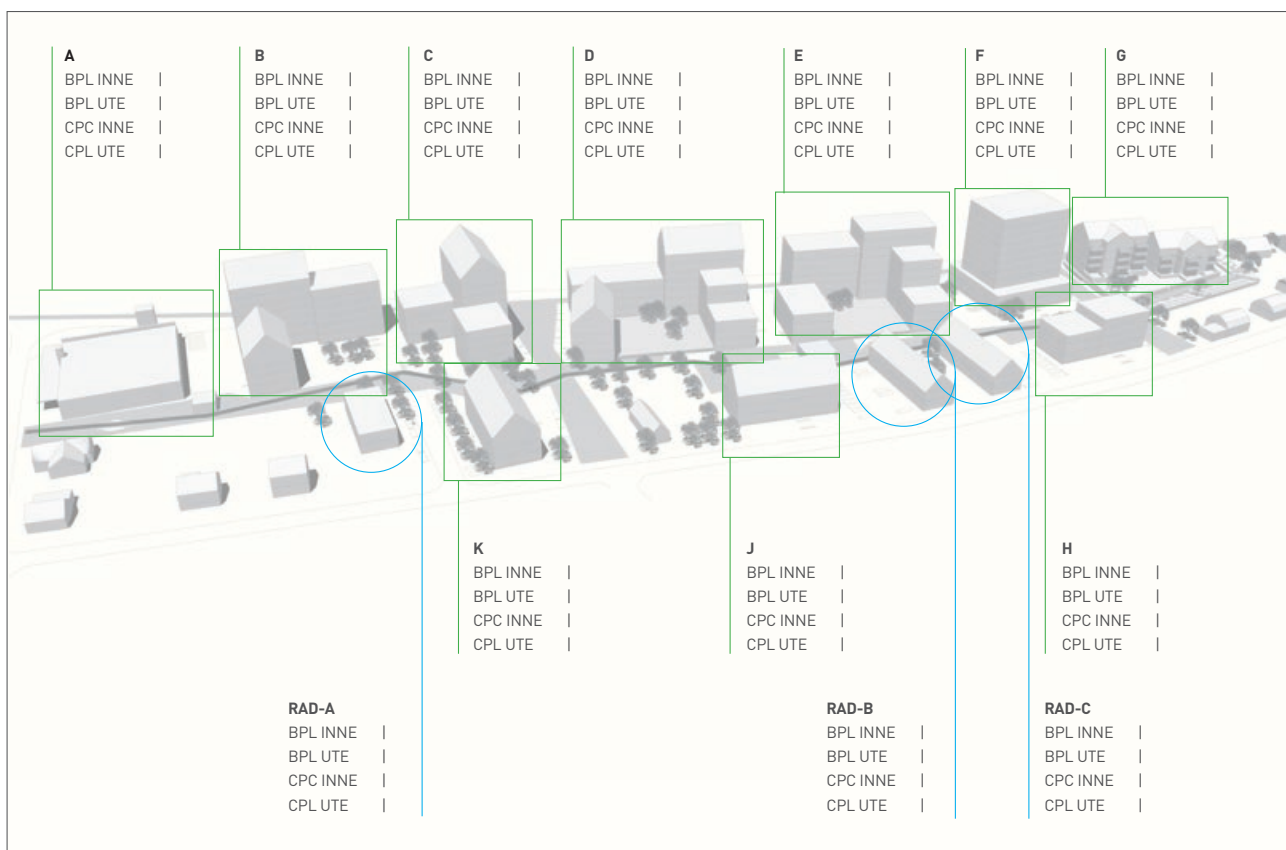


Bild 5: Behovstal för bil och cykel etappvis samt fördelningen av parkeringar inom- och utomhus.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Siffrorna infogas när situationsplanen är fastställd.

<sup>28</sup> Siffrorna infogas när situationsplanen är fastställd.

<sup>29</sup> Siffrorna infogas när situationsplanen är fastställd.

# VISION

Kvarteret Rampen 2040



## Där vardagslivet är enkelt

I kvarteret Rampen är vardagslivet enkelt. Här är bilen en möjlighet men inte ett måste. I kvarteret Rampen premieras livet mellan husen, grönska, barnens lek och småstadsnära vardag. Det centrala läget och tillgången till en bred palett av mobilitetsåtgärder i kvarteret underlättar ett urbant liv i Falkenbergs centrala delar.

## LÖSNINGAR FÖR MOBILITET I KVARTERET RAMPEN

### Utgångspunkt

I svenska bostadsbeståndet utgör bil- och cykelparkering fortfarande det huvudsakliga och enda mobilitetserbudandet. En ensidig satsning på bilparkering snarare än en bred palett av erbjudande för samtliga trafikslag riskerar att resultera i markineffektiv, negativ klimatpåverkan och att motverka social och jämställd stadsutveckling.

Privatägda bilar står parkerad majoriteten av den tid som den är i drift. Att prioritera mark för biluppställning framför grönytor, vistelseytor och klimatanpassning innebär därför ett ineffektivt nyttjande av stadens mest värdefulla ytor. I stadsutvecklingsprojekt med ambitioner bör parkeringsytor därför betraktas som en markanvändning bland andra och provas mot alternativa användningar i varje enskilt fall.

Kvarteret Rampens planering tar utgångspunkt i att ytor för grönska, umgänge och lek premieras framför ytor för bilparkering. Exploatörerna planerar för att tillgängliggöra ett brett paket av mobilitetsåtgärder i kvarteret Rampen. Utgångspunkten är att ett brett mobilitetserbjudande skapar förutsättningar för människor, oavsett vilken fas i livet de befinner sig, att bibehålla hög livskvalitet utan att endast vara hänvisade till bil i vardagen.

### Syfte

Kvarteret Rampens mobilitetspaket syftar till att stärka boendekvaliteten genom en kombination av fysiska åtgärder, mobilitetstjänster och informationsinsatser. Utgångspunkten är att skapa goda förutsättningar för olika sätt att resa och att göra flera transportalternativ tillgängliga, attraktiva och användbara i vardagen.

### Målgrupp

Kvarterets centrala läge och kombination av urbana, gröna och sociala kvaliteter bedöms kunna attrahera en bred grupp människor i olika livssituationer. Närområdet erbjuder god tillgång till service och rekreation, lekytor och olika mobilitetsalternativ. Utformningen syftar till att skapa goda förutsättningar för ett attraktivt vardagsliv oavsett hushållstyp eller resvanor. De boende förväntas ha olika behov och preferenser, och områdets kvaliteter är därför utformade för att stödja flera sätt att leva och resa.

### Målgruppens mobilitetsbehov

Ett transporteffektivt kvarter förutsätter att vardagens resor upplevs som enkla och attraktiva. Den förväntade målgruppen i kvarteret Rampen bedöms ha behov av smidiga resor till:

- förskola, skola och fritidsaktiviteter
- arbete och studier inom Falkenberg samt regionalt mot Halmstad, Varberg och Göteborg– handel, service och sociala aktiviteter inom tätorten
- regionala fritids- och nöjesresor

### Mobilitet och resval

Mobilitetspaketet bygger på kunskap om hur den byggda miljön påverkar människors möjligheter att förflytta sig. Faktorer som tillgänglighet, trygghet, komfort, orienterbarhet och kvalitet i den fysiska miljön har betydelse för hur olika transportalternativ upplevs och används. Gena och väl utformade gång- och cykelstråk, närhet till kollektivtrafik samt lättillgängliga mobilitetstjänster bidrar till att bredda de boendes transportmöjligheter.

I Kvarteret Rampen integreras dessa aspekter i både den fysiska utformningen och genomförandet av mobilitetsåtgärderna. Ambitionen är att skapa goda förutsättningar för ett vardagsliv där gång, cykel, kollektivtrafik och bil kan användas utifrån olika behov och situationer.

### Samlade mobilitetsåtgärder

Ett mobilitetspaket är ett antal samverkande mobilitetsåtgärder på fastighetsmark som sammantaget syftar till att stärka tillgängligheten till olika transportalternativ och bidra till att uppfylla mobilitetsstrategins mål. Ett paket av åtgärder är att föredra framför enskilda åtgärder utifrån att kvarteret för en bred målgrupp. Mobilitetspaketet syftar till att sammantaget skapa förutsättningar för att öka attraktiviteten och tillgängligheten för hållbara färdssätt på fastighetsmark samt till att bidra en balanserad parkerings- och mobilitetslösning.

För störst effekt kombinerar ett mobilitetspaket olika typer av åtgärder:

- **Attraktivitetsskapande åtgärder** som underlättar användningen av gång-, cykel- och kollektivtrafik, exempelvis kvalitativ cykelparkering, mobilitetstjänster och god tillgång till kollektivtrafik.
- **Styrande åtgärder** som bidrar till en effektiv markanvändning och en balanserad efterfrågan på parkering, exempelvis parkeringsorganisation, lokalisering av parkeringsplatser och prissättning.

Mobilitetspaketets utformning utgår från de identifierade förutsättningarna och utmaningarna i området och utgör samtidigt grunden för bedömningen att kvarteret kan utvecklas med ett lägre parkeringstal än vad som normalt tillämpas för området. Åtgärderna har valts för att svara mot de behov som identifierats i analysen:

- God cykelpotential → cykelprioriterad utformning och cykelfaciliteter.
- God kollektivtrafiktillgänglighet → attraktiva kopplingar till hållplatser.
- Behov av yteffektiv markanvändning → samordnad parkering och mobilitetshus.
- Behov av långsiktig funktion → tydlig ansvarsfördelning och uppföljning.

Mobilitetspaketet utgör, tillsammans med närhet till service till målpunkter, grunden för bedömningen som ligger bakom förslaget om reducerat parkeringsbehov. Åtgärderna har identifierats utifrån områdets förutsättningar och syftar till att säkerställa att kvarteret kan erbjuda god tillgänglighet genom flera transportalternativ. För att mobilitetspaketet ska få avsedd funktion behöver åtgärderna integreras i planering, projektering, byggnation och förvaltning

Nedan redovisas de åtgärder som ingår i Kvarteret Rampens mobilitetspaket. Åtgärderna har strukturerats i tio teman som samlar närliggande insatser och beskriver deras gemensamma funktion, syfte och bidrag till mobilitetsstrategins mål.

## Kvarteret Rampens mobilitetspaket

| Mobilitetsåtgärd                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Bilsnål och yteffektiv markanvändning</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Förtätning av ett gles exploaterat område i ett centralt läge med gemensam bilparkering och begränsat antal markparkeringar</li> <li>● Fördelning av cykelparkeringsplatser mellan marknivå och cykelrum</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Mobilitetsneutral parkering</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Placering av parkeringsytor baseras på ambitionen att avståndet till bilparkering i största möjliga mån ska vara jämförbara med avståndet till cykelparkeringsytor och hållplatser</li> <li>● 1/3 av fastighetens bilparkeringsplatser ordnas utanför den egna fastigheten i ett områdesgemensamt mobilitetshus där parkeringsytor kan samnyttjas.</li> <li>● Bygglövsöverskridande planering med fokus på lösningar som gagnar området som helhet</li> <li>● Huvudfokus på parkeringskostnad frikopplas från boendet. Uppskattad parkeringsavgift: mobilitetshus XX kr/månad garage 750 kr/månad markparkering 200 kr/månad</li> <li>● Huvudfokus på parkeringstillstånd snarare än privata platser</li> <li>● Parkeringsytor elbilssäkras för att möjliggöra olika bränsletyper</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Cykelprioriterade kvarter</b>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Cyklistens vardagsbehov premieras vid utformning av kvarterets utomhusmiljöer</li> <li>● Användarvänliga, platsskapande och tillgängliga cykelparkeringsytor: <ul style="list-style-type: none"> <li>– närhet till entréer</li> <li>– cykelvänlig och trygghetsskapande gestaltning</li> <li>– högkvalitativa cykelutrymmen: tillräckligt manöverutrymme, god svängradie, väl tilltagna dörrkarmar och korridorer till cykelrum, automatiska dörröppnare</li> </ul> </li> <li>● Högkvalitativa cykelparkeringsplatser: <ul style="list-style-type: none"> <li>– lättillgängliga cykelplatser</li> <li>– cc-mått vanliga cyklar 500 mm och cc-mått lastcyklar 1000 mm</li> <li>– ramlås för stöldsäkerhet 100% av cykelparkeringsplatserna</li> <li>– cykelrum/tak 50% av cykelparkeringsplatserna</li> <li>– lastcykelvänlig cykelparkering 10% av cykelparkeringsplatserna</li> </ul> </li> <li>● Utforskande av gång och cykelstråk inom kvarteret <ul style="list-style-type: none"> <li>– Undersöker förutsättningarna för lågfart/gångfartsgata på Holgersstråket och Vegastråket</li> </ul> </li> </ul> |
| <b>Cykelfaciliteter</b>                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Cykelservicestation i cykelrum</li> <li>● Stationära cykelpumpar på bostadsgårdar</li> <li>● Automatiska dörröppnare</li> <li>● Attraktiv och trygghetsskapande gestaltning av cykelrum</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Mobilitetserbjudande cykelpool alternativt prova-på-kort</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Minst en elcykelpool finns tillgänglig på varje kvarter vid inflyttning. Cyklarna placeras lättillgängligt i cykelrum</li> <li>● Prova-på kort och cykelpool regleras i bygglov med en avsiktsförklaring. Avtal med leverantör skrivs efter slutbesked</li> <li>● Exploator köper in och förbereder instruktioner till brf:styrelserna. Styrelserna ansvarar för underhåll och service</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

#### Mobilitetsåtgärd

|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Mobilitetsfrämjande rabatt lokala handlare</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Boende erbjuds rabatter hos cykelhandlare, sko- och eller sport butik samt rabatt hos hyrbilsföretag.</li> </ul>                                                                                                                                |
| <b>Kollektivtrafikanpassning</b>                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Området gestaltas så att gångvägar till omkringliggande hållplatser är orienterbara, gena och attraktiva</li> </ul>                                                                                                                             |
| <b>Framtidssäkrad ansvarsfördelning i plan- och byggprocessens olika faser</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilitetsansvar säkerställs mellan byggfas och förvaltningsfas (se process och rutin i avsnitt XX Implementering, förvaltning &amp; framtidssäkring)</li> </ul>                                                                                |
| <b>Försäljningsinformation &amp; välkomstpaket</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kvarteret Rampens mobilitetstänk, mobilitetsutbud och parkeringsföresättningar marknadsförs tidigt i försäljningsskedet med syftet att tydliggöra områdets boendekvaliteter och goda föresättningar för ett biloberoende vardagsliv.</li> </ul> |
| <b>Uppföljning</b>                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Uppföljning gällande parkeringsbeläggning, bilinnehav, cykelpoolsbokningar, kommunikationsinsatser, färdmedelsfördelning och kundnöjdhet.</li> </ul>                                                                                            |

## Mobilitetspaketets bidrag till parkeringslösningen

Bedömningen att kvarteret Rampen kan utvecklas med ett lägre parkeringstal än vad som normalt tillämpas för området grundas både på områdets lokala förutsättningar och på de åtgärder som ingår i mobilitetspaketet.

De sammantagna åtgärder i mobilitetspaketet bidrar till mobilitetsstrategins mål, men vissa åtgärder bedöms ha särskilt stor betydelse för parkeringsefterfrågan och behovet av bilparkering.

De åtgärder som bedöms ha störst betydelse är:

- **Centralt läge och närhet till vardagliga målpunkter**  
Kvarteret Rampens närhet till handel, service, arbetsplatser, kollektivtrafik och rekreation innebär att många vardagsresor kan genomföras med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta är den enskilt viktigaste förklaringen till att områdets parkeringsbehov bedöms vara lägre än för Falkenbergs kommun som helhet.
- **Samordnad och avgiftsbelagd parkering**  
Bilparkering organiseras som en gemensam resurs i stället för som privata parkeringsplatser kopplade till varje bostad. Parkeringskostnaden frikopplas från boendekostnaden

och parkering lokaliseras delvis i mobilitetshus. Detta bidrar till ett mer effektivt nyttjande av parkeringsplatser och minskar behovet av att dimensionera parkering utifrån maximal efterfrågan.

- **Högkvalitativa cykellösningar**  
Cykelparkeringar, cykelrum, cykelservicestationer och cykelfaciliteter planeras för att göra cykeln till ett praktiskt alternativ för vardagliga resor. Åtgärderna bedöms vara särskilt relevanta eftersom området redan har mycket goda förutsättningar för cykelresor.
- **God tillgång till kollektivtrafik**  
Närheten till hållplatser och regionala kollektivtrafikförbindelser ger möjlighet att nå viktiga målpunkter inom och utanför Falkenberg utan tillgång till bil. Mobilitetspaketet förstärker denna tillgänglighet genom attraktiva och orienterbara gångkopplingar mellan bostäder och hållplatser.
- **Mobilitetstjänster och informationsinsatser**  
Mobilitetstjänster och information till boende kompletterar de fysiska åtgärderna genom att synliggöra de alternativ som finns tillgängliga i området och underlätta användningen av dem över tid.

## Mobilitetspaketet i relation till parkeringsnormen

Kvarteret Rampen uppfyller samtliga krav som ställs i Falkenberg kommunens parkeringsnorm från 2011. Inom ramen för detaljplanearbetets mobilitetsstrategi har exploatörernas ambitionsnivå gällande hållbar mobilitet och parkering höjts markant jämfört med kommunens parkeringsnorm. Det planerade mobilitetspaketet innehåller åtgärder som kompletterar parkeringsnormens grundkrav och stärker området förutsättningar för transporteffektivitet, god tillgänglighet och yteffektiv markanvändning.

I nedanstående jämförelse mellan Falkenberg kommuns parkeringsnormskrav och kvarteret Rampens planerade mobilitetspaket illustreras mobilitetsstrategins höjda ambitionsnivå gällande hållbar mobilitet och parkering i förhållande till Falkenbergs parkeringsnorm.<sup>30</sup>

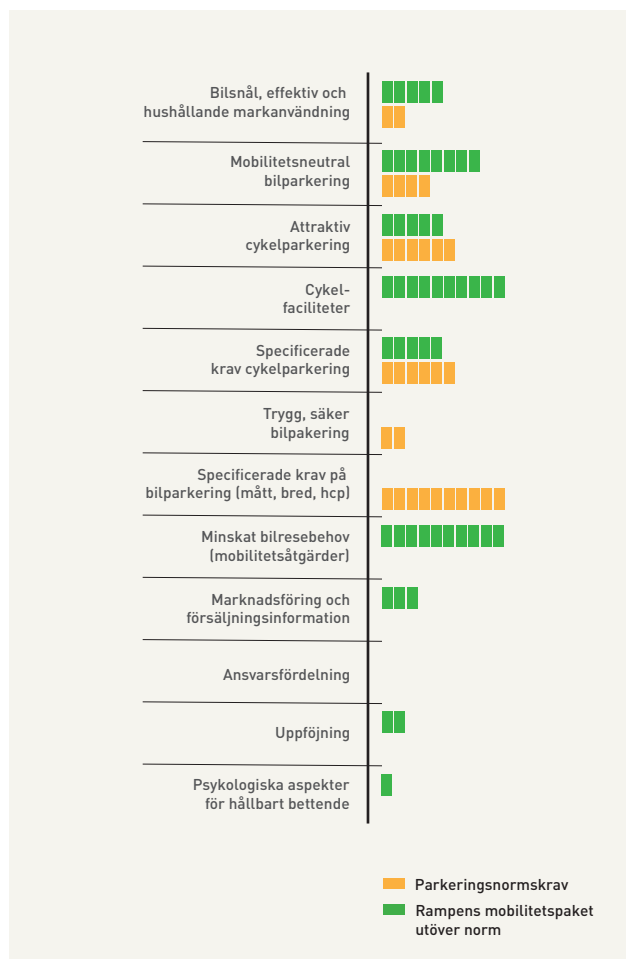


Bild 6: Jämförelsen visar att mobilitetspaketet innehåller ett flertal kompletterande åtgärder som går utöver parkeringsnormens grundkrav och som sammantaget stärker förutsättningarna för den föreslagna parkeringslösningen.

<sup>30</sup> Se bilaga 1 för presentation av parkeringsnormens krav.

## Bedömda effekter

Det sammanvägda mobilitetspaketet i kvarteret Rampen syftar till att stärka tillgängligheten till flera transportalternativ och skapa förutsättningar för ett transporteffektivt vardagsliv. Bedömningen grundas på områdets centrala läge, närheten till målpunkter, den goda kollektivtrafiktillgängligheten samt de mobilitetsåtgärder som planeras inom kvarteret.

Mobilitetspaketet bedöms stärka förutsättningarna för att genomföra vardagsresor med gång, cykel och kollektivtrafik. Bedömningen grundar sig på områdets centrala läge, närhet till målpunkter, god kollektivtrafiktillgänglighet samt de mobilitetsåtgärder som planeras inom kvarteret. Den faktiska utvecklingen av resvanor påverkas även av faktorer som ligger utanför projektets rådighet, exempelvis arbetsmarknad, drivmedelspriser, kollektivtrafikutbud och hushållens preferenser.

Sammantaget bedöms mobilitetspaketet leda till ett parkeringsbehov i linje med kommunens mål för centrala Falkenberg.

### Bieffekter

En transporteffektiv planering förväntas inte enbart bidra till minskade utsläpp, utan även skapa mervärden för stads- miljö, hälsa och klimatanpassning. Att i planeringsprocessen prioritera grönytor, vistelsemiljöer och aktiva stråk framför markparkering förväntas följande värden stärkas:

- social hållbarhet genom ökad tillgång till mötesplatser och trygga utemiljöer
- folkhälsa genom bättre förutsättningar för fysisk aktivitet i vardagen
- klimatanpassning genom minskad belastning av dagvatten- nätet till följd av hög grad av grönytor i stället för hårdgjorda parkeringsytor
- luftkvalitet genom lägre utsläpp av partiklar från vägtrafik

I följande avsnitt beskrivs hur mobilitetspaketets olika delar förväntas konkretiseras och säkerställs i praktiken.

## MOBILITETSPAKET I PRAKTIKEN

Mobilitetspaketet konkretiseras i successivt i varje skede i plan- och byggprocessen. Vissa åtgärder hanteras genom detaljplanens struktur och markanvändning, andra genom exploateringsavtal, bygglovshandlingar eller i den långsiktiga förvaltningen. Exploatörernas kompletterande insatser på fastighetsmark, tillsammans med närhetsprincipen och

god tillgång till alternativ till bil, bidrar till bedömningen att kvarteret Rampens lämpar sig för ett motsvarande parkeringsområde Centrum.

Här nedan presenteras tre av mobilitetspaketets tio teman och hur de planeras att konkretiseras i praktiken.

### 1 Mobilitetsneutral parkering

#### Mobilitetshus

Samlad parkering av kvarterets bil- och cykelparkering (och ev cykelpool). Ett mobilitetshus är en yteffektiv bilparkering placerad i ytterkanten av kvarteret, vilket öppnar upp

för minskad trafik inne i området, mer gröna ytor, mindre hårdgjorda ytor och därmed bättre vattenhantering, lekvänligt kvarter, biologisk mångfald, människor framför bilar.

#### Mobilitetsneutrala avstånd till bilparkering.

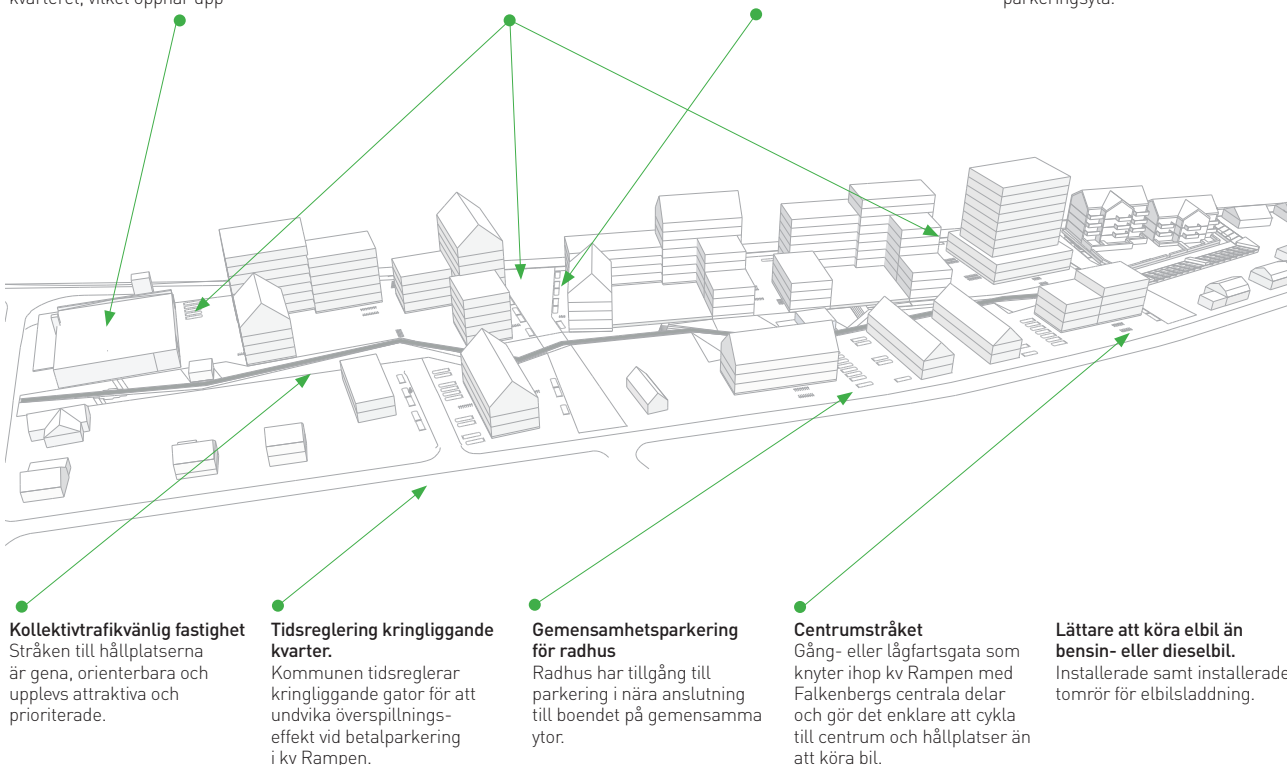
1/3 av parkeringen i mob hus  
1/3 i garage  
1/3 mark

#### Cykeln är nära

Cykelparkeringarna är lika lätta, eller lättare, att ta sig till som till bilparkering.

#### Kostnader för bilparkering jämföras med kollektivtrafik

Kostnader för bilparkering frikopplas från boendet och kostnaden är differentierad beroende på typ av parkering. Parkeringsytorna regleras genom p-tillstånd i stället för privat parkeringsyta.



#### Kollektivtrafikkvändig fastighet

Stråken till hållplatserna är gena, orienterbara och upplevs attraktiva och prioriterade.

#### Tidsreglering kringliggande kvarter.

Kommunen tidsreglerar kringliggande gator för att undvika överspillnings-effekt vid betalparkering i kv Rampen.

#### Gemensamhetsparkering för radhus

Radhus har tillgång till parkering i nära anslutning till boendet på gemensamma ytor.

#### Centrumstråket

Gång- eller lågfartsgata som knyter ihop kv Rampen med Falkenbergs centrala delar och gör det enklare att cykla till centrum och hållplatser än att köra bil.

#### Lättare att köra elbil än bensin- eller dieselbil.

Installerade samt installerade tomrör för elbilsaddning.

## 2 Cykelprioriterat kvarter

### Prioritet cykelparkering på kvartersmark

Kvarteret Rampens skala och ytanvändning är prioriterad för lekande barn, rekreation, ytor för gående och cyklister, stöd för biologisk mångfald och ytor för vattenhantering framför hårdgjorda bilparkeringsytor. På så sätt får vi ett attraktivt och levande stadsdel.

### Cykeln är nära

Cykelparkeringarna är lika lätta, eller lättare, att ta sig till som till bilparkering. Avståndet till entréer är 50 meter, oftast kortare.

### Fastigheten knyts ihop med kommunala stråk

Byggnaderna har anpassats för att skapa goda förutsättningar för gående, cyklister men även göra bilparkering möjlig utan att inkräkta alltför mkt på ytan. Kopplingen till cykelstråk är tydlig.

### Cykelpump för snabb vardag

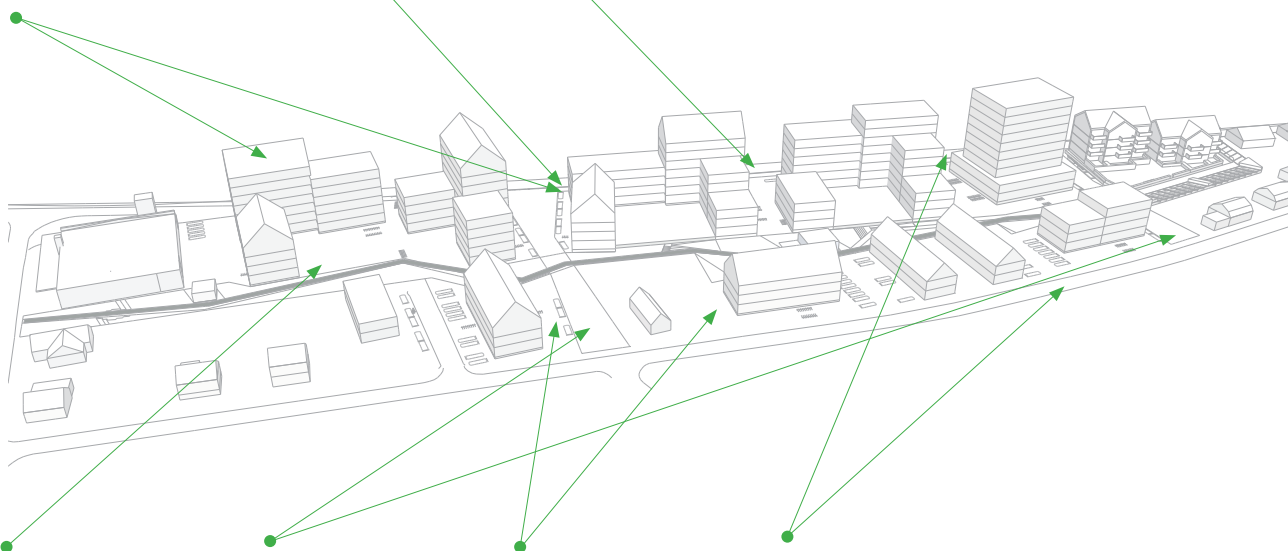
En stationär cykelpump placeras på varje bostadsgård.

### Tak – för regnfräa cyklar.

En stor andel av alla cykelparkeringar i Rampen är under tak utomhus.

### Automatiska dörröppnare för enklare cykelvardag

Alla cykelrum har automatiska dörröppnare för en enklare vardag.



### Kollektivtrafikkvändig fastighet

Det är enkelt att kombinera cykel och kollektivtrafik i kv Rampen. Cykelvägen till hållplatsen är upplevelseik och cykelprioriterad.

### Cykelställ för en enkel och stöldsäker vardag

Alla cykelplatser har gott om utrymme mellan cyklarna, minst 500 mm i cc-mått. Cykelställ med låsmöjligheter vid ram är standard.

### Länkar på cyklisternas villkor

Holgerstråket och Vegastråket är lågfart/gångfartsgator på gående och cyklister villkor.

### Cykelparkering vid varje radhus

#### Cykelrum

#### – cykelns vardagsrum

En stor del av cykelparkeringarna i kvarteret Rampen är placerade i ljusa, gestaltade cykelrum. Varje cykelrum utrustas med en cykelservicestation för vardaglig service.

### Centrumstråket

Gång och cykelväg som knyter ihop kv Rampen med Falkenbergs centrala delar. Ett tydligt och attraktivt stråk som sätter gående och cyklister i första rummet. Ett stråk som uppmuntrar till samspel mellan bilister, cyklister och gående. En viktig förutsättning för stadsmässighet.

### Lastcykelanpassade cykelparkeringar

10% av kvarteret Rampens cykelparkeringar är anpassade efter lastcyklar.

## 2 Marknadsföring och information

Kommunikation planeras att användas för att marknadsföra områdets boende- och mobilitetskvaliteter till framtida boende i tidigt skede, från försäljningsprocess till inflyttning. Att boendet erbjuder närhet till grönska, ytor för lek och

vistelse samt goda möjligheter att genomföra vardagsresor till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Dessa kvaliteter kan vara attraktiva för många olika hushållstyper och livssituationer.



Bild 7: Marknadsföring av kvarteret Rampen planeras att presenteras i flera kanaler.

### Välkomstpaket och försäljningsinformation

Försäljnings- och uthyrningsmaterial planeras utifrån ambitionen att ge en tydlig bild av områdets vision, utbud och förutsättningar, inklusive mobilitetsåtgärder och parkeringslösningar. Kvarterets kvaliteter kommuniceras kontinuerligt genom hela försäljnings- och uthyrningsprocessen för att

bidra till att framtida boende har realistiska förväntningar på boendemiljön och dess förutsättningar.

Mäklare, förvaltare och andra aktörer som möter blivande boende har god kunskap om områdets vision, mobilitetserbjudande och planeringsmässiga villkor.

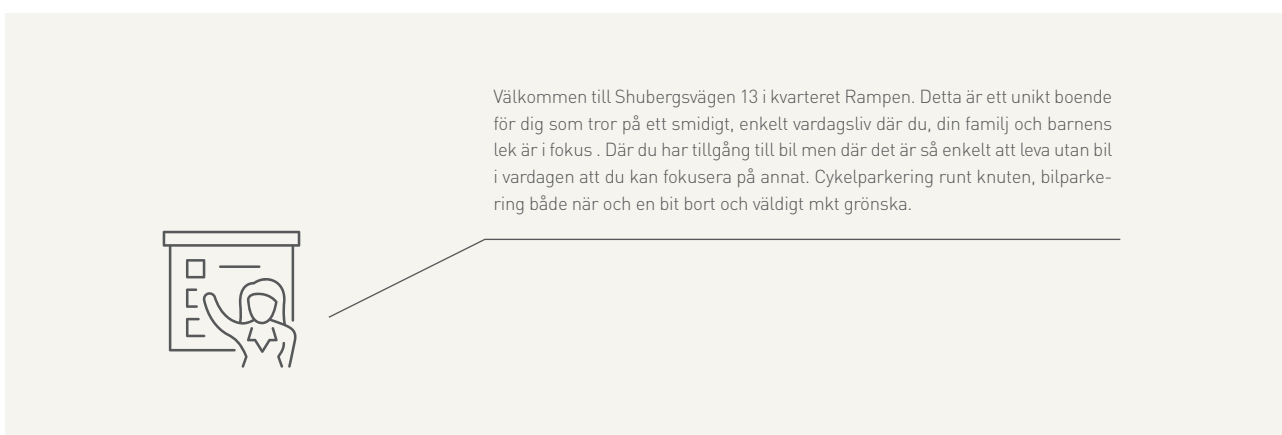


Bild 8: Kravställan på mäklare och ett försäljningsmaterial utformat efter visionen om en hållbar, attraktiv och levande stadsdel.

## IMPLEMENTERING, FÖRVALTNING OCH FRAMTIDSSÄKRING

En mobilitetsstrategi är ett styrdokument för exploatörer att nå målet om en transporteffektiv, levande och attraktiv stadsdel. Den tydliggör förutsättningar, utmaningar och preciserar en handlingsplan för att nå uppsatta mål. En strategis viktigaste roll är att bana väg för att handlingsplanen omsätts i praktiken och inte minst upprätthålls över tid. Att skapa struktur och tydliggöra ansvarsfördelning för implementering och förvaltning av mobilitetsåtgärder är en nödvändig förutsättning för att framtidssäkra målsättningarna.

### Exploatörsgrupp

Exploatörer av kvarteret Rampen är *Centrumgården Utveckling* och *Holgerfastigheter*. Med flera exploatörer är fördelningen av ansvar långsiktigt avgörande att hantera för att bibehålla mobilitetsstrategins ambitioner.

### Etapputbyggnad

Kvarteret Rampen kommer att utvecklas etappvis. Den sannolikt längre tidsperioden och etappernas olika faser ställer stora krav på förmågan att hålla i och hålla ut i mobilitetsstrategiarbetet. Ett stort antal aktörer är involverade under processen, både från exploatörernas sida och från kommunens. Rutiner för överlämning mellan planprocessens olika faser tas fram för att undvika att ambitioner urvattnas eller faller bort. Rutiner och utarbetande av en arbetsprocess för mobilitet som enkelt kopplas till befintliga byggrutiner underlättar vidmakthållande av vision genom etapputbyggnadsprocessen. Ansvar för överförande av visionen till varje etapp ligger på exploatören och gällande allmän platsmark på kommunen.

### Ansvarsfördelning

Att precisera, tydliggöra och implementera ansvarsfördelningen är ett sätt att framtidssäkra mobilitetsstrategin. Aktiviteten *Framtidssäkring* i mobilitetsstrategin syftar till att minimera riskerna för att den övergripande visionen försvagas längs processens gång.

Detaljplanen utgör den juridiska ramen för kvarterets utveckling. Mobilitetsstrategin fungerar som ett kompletterande planeringsunderlag som beskriver vilka mobilitetsåtgärder som behöver genomföras för att uppnå strategins mål och motivera den föreslagna parkeringslösningen. Kommunens intentioner konkretiseras successivt genom detaljplan, exploateringsavtal, bygglov och förvaltning. De åtgärder som ligger till grund för det reducerade parkeringstalet behöver identifieras, fördelas mellan ansvariga aktörer och säkerställas i respektive genomförandeskede.

### Genomförande i praktiken

För att tydliggöra genomförbarheten redovisas nedan en översikt över när och hur respektive åtgärd ska genomföras, vem som ansvarar för genomförandet samt genom vilken process eller handling åtgärden säkerställs. Tabellen utgör ett stöd för det fortsatta detaljplane-, bygglovs- och förvaltningsarbetet.

Tabell 1: Genomförandetabell.

| Åtgärd                      | Syfte                                                                                                       | Skede                                  | Ansvarig                                  | Säkerställs genom                                                                                                                            |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Mobilitetshus</b>        | Minska behovet av markparkering                                                                             | Detaljplan                             | Exploatör                                 | Detaljplan och exploateringsavtal                                                                                                            |
| <b>Cykelparkering</b>       | Öka tillgänglighet för cykel                                                                                | Bygglov                                | Exploatör                                 | Bygglov                                                                                                                                      |
| <b>Cykelpool</b>            | Kompletterande mobilitet                                                                                    | Förvaltning                            | Fastighetsägare/Brf                       | Avtal i förvaltningsskede                                                                                                                    |
| <b>Uppföljning</b>          | Säkerställa funktion över tid                                                                               | Förvaltning                            | Fastighetsägare                           | Förvaltningsrutin                                                                                                                            |
| <b>Informationsmaterial</b> | Tydliggöra kvarterets mobilitetsutbud, parkeringslösningar och boendekvaliteter före och efter inflyttning. | Försäljning, uthyrning och förvaltning | Exploatör, fastighetsägare och förvaltare | Åtaganden i exploateringsavtal, dokumenterade informationsrutiner, försäljnings- och uthyrningsmaterial samt välkomstinformation till boende |

## Ansvarsfördelning mobilitetspaket

| Fas                                        | Ansvar                                               | Ansvarsområden                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Detaljplan</b>                          | Exploator, kommun, arkitekt, mobilitetskonsult       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploator: mobilitetsstrategi tas fram och ges tyngd i gestaltungsarbetet. Ansvarar för mobilitetsstrategins vision i kontakt med inblandade aktörer.</li> <li>Kommun: ramprogram konkretiseras i situationsplan.</li> <li>Arkitekt: mobilitetsstrategi konkretiseras i situationsplan</li> <li>Mobilitetskonsult: Processleder konkretisering av mobilitetsstrategi och föreslår mobilitetspaket utifrån utmaningar, förutsättningar och långsiktiga mål</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Bygglov</b>                             | Exploator, kommun, arkitekt, mobilitetskonsult       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploator/fastighetsägare: kravställer mobilitetsstrategins vision i beställningen av konsult. Ansvarar för bibehållande av vision i bygglovsarbetet.</li> <li>Kommun: kompletterar mobilitetsstrategins åtgärder på allmän platsmark. Bevakar implementering av mobilitetspaketet i bygglovsförslaget.</li> <li>Arkitekt: implementerar mobilitetspaketets fysiska mobilitetsåtgärder i bygglovshandlingar.</li> <li>Mobilitetskonsult: stöttar exploatorer/fastighetsägare kring implementering och avtalsskrivande mobilitetsåtgärder. Utvecklar ritningsstöd för fysiska mobilitetsåtgärder till arkitekter</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Projektering/ bygghandlingar</b>        | Exploator, arkitekt                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploator/fastighetsägare: kravställer mobilitetsstrategins vision i beställningen av bygghandlingar. Ansvarar för bibehållande av vision.</li> <li>Arkitekt: implementerar mobilitetspaketets fysiska mobilitetsåtgärder i bygghandlingar</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Slutbesiktning</b>                      | Exploator, kommun                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kommun: inkluderar besiktning av mobilitetspaket i slutbesiktning</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Försäljning</b>                         | Fastighetsägare, mäklare                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploator: tydliggör mobilitetsstrategins vision och de förutsättningar, krav och budgetposter som är dess konsekvens. Ansvarar för att nya ägare och brf styrelser informeras om såväl marknadsföringskonceptet som villkor för mobilitetsutbud och parkeringsförutsättningar. De nya ägarna och brf styrelser ska vara införstådda med respektive aktörs ansvar när det gäller att uppfylla och vidmakthålla intentionerna i detaljplanens mobilitetsstrategi över tid.</li> <li>Fastighetsägare/brf – styrelse: marknadsför och konkretiserar mobilitetsstrategins vision innebörd i försäljningsprocessen samt vid inflyttning. Kravställer marknadsföring av kvarteret Rampens vision och mobilitetspaketet samt tar fram exempel- och dialogmaterial med syftet att sälja in områdets vision och ambition inför upphandling av mäklare. Är gate keeper för visionen gentemot mäklare under hela försäljningsprocessen.</li> <li>Mäklare: Skaffar sig övergripande förståelse för kopplingen mellan mobilitetsåtgärder och bebyggelse ("vi bygger beteenden inte bara byggnader" och betydelsen av marknadsföring av åtgärderna för målet om ett hållbart resbeteende bland boende.</li> </ul> |
| <b>Övertänning förvaltning</b>             | Fastighetsägare                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fastighetsägare/brf – styrelse: förankrar mobilitetsstrategin hos förvaltare inklusive budgetering av service och underhåll av mobilitetsåtgärder.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Förvaltning initialt</b>                | Fastighetsägare (uthyrningsansvarig), brf – styrelse | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fastighetsägare/brf – styrelse: förankrar mobilitetsstrategin hos område/brf ansvariga och tydliggör viktiga principer för att vidmakthålla och utveckla mobilitetsprinciper. Budgeterar för service och underhåll av mobilitetsåtgärder.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Underhåll, service och uppgradering</b> | Vaktmästare                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fastighetsägare/brf – styrelse: Kravställer och följer upp skötselplanen även gällande mobilitetspaketet.</li> <li>Vaktmästare: läser in sig på mobilitetsstrategin och speciellt dess viktiga principer kring parkering och mobilitetsåtgärder. Inkluderar rutiner för underhåll och skötsel av mobilitetsåtgärder (t ex cykelrum) i sin skötselplan.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Årtlig uppföljning mobilitet</b>        | Fastighetsägare (uthyrningsansvarig), brf – styrelse | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen: Preciserar ett antal uppföljningsindikatorer och tillhandahåller uppföljningsunderlag till fastighetsägare och brf-styrelser.</li> <li>Fastighetsägare/brf – styrelse: samlar in underlag för mobilitet och parkering och sammanställer till kommunen. Åtgärder och utvecklar mobilitetspaket efter behov.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

## PLANERINGSMÄSSIG BEDÖMNING OCH REKOMMENDATION

Mobilitetsstrategins analys av kvarteret Rampens förutsättningar visar att området skiljer sig från Falkenbergs kommun som helhet och i flera avseenden har förutsättningar som liknar parkeringsområde Centrum. Bedömningen grundas på områdets centrala läge, närheten till service, arbetsplatser, kollektivtrafik och andra vardagliga målpunkter samt de mobilitetsåtgärder som planeras inom kvarteret.

Den samlade bedömningen är därför att kvarteret Rampen har förutsättningar för ett parkeringstal motsvarande parkeringsområde Centrum, vilket innebär 8 parkeringsplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA i stället för 11 parkeringsplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA enligt dagens indelning.

Bedömningen grundas på områdets fysiska förutsättningar, tillgänglighet, närhet till målpunkter och planerade mobilitetslösningar. Förutsättningar bedöms ge god tillgänglighet för en bred grupp boende och skapa förutsättningar för flera transportalternativ i vardagen.

Bedömningen baseras på följande faktorer:

- Kvarteret Rampen är utpekat som ett strategiskt exploateringsområde med centralt läge, närhet till handel, samhällsservice, arbetsplatser och rekreation.
- Området har god tillgänglighet till kollektivtrafik och regionala pendlingsstråk samt goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.
- En stor andel av vardagens målpunkter kan nås inom gång- eller cykelavstånd, vilket innebär att kvarteret har förutsättningar som i flera avseenden motsvarar parkeringsområde Centrum.
- Mobilitetspaketet är utformat för att stärka tillgången till flera transportalternativ genom cykelinfrastruktur, cykelfaciliteter, mobilitetstjänster, attraktiva kopplingar till kollektivtrafik samt samordnade parkeringslösningar.
- Planeringen prioriterar grönska, vistelsezoner, lek och gång- och cykelvänliga miljöer samtidigt som bilparkeringsbehovet tillgodoses genom en kombination av mobilitetshus, garage och markparkering.
- Bilparkeringslösningen bygger på gemensamma och avgiftsbelagda parkeringsplatser samt samordnad parkeringsorganisation, vilket bidrar till en mer yteffektiv markanvändning och ökad flexibilitet över tid.
- Mobilitetspaketet kompletteras med en tydlig genomförande- och ansvarsfördelning som omfattar planering, byggnation och förvaltning.

Mobilitetsstrategin ska ses som ett kompletterande planeringsunderlag till detaljplanen och inte enbart som en målbild för kvarterets utveckling. Strategin beskriver de mobilitetsåtgärder som bedöms behövas för att motivera den föreslagna parkeringsnivån och visar hur dessa åtgärder kan säkerställas genom detaljplan, exploateringsavtal, bygglov, informationsinsatser och långsiktig förvaltning.

Sammanfattningsvis grundas bedömningen av ett reducerat parkeringstal främst på områdets centrala läge, den goda tillgången till kollektivtrafik, de goda förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt den samordnade parkeringslösning som ingår i mobilitetspaketet. Övriga åtgärder bedöms stärka dessa förutsättningar och bidra till att parkeringslösningen fungerar över tid.

### Genomförande i detaljplan och fortsatt process

Den planeringsmässiga bedömningen förutsätter att de åtgärder som beskrivs i mobilitetsstrategin genomförs och upprätthålls över tid. Mobilitetsstrategin fungerar därför som ett kompletterande underlag till detaljplanarbetet och beskriver de åtgärder som bedöms behövas för att stödja den föreslagna parkeringslösningen.

Kvarteret Rampens förutsättningar skiljer sig från stora delar av Falkenbergs kommun genom sitt centrala läge, sin närhet till service, arbetsplatser, kollektivtrafik och andra målpunkter. Dessa förutsättningar motiverar en bilparkeringslösning som utgår från områdets lokala förutsättningar snarare än kommunens genomsnitt.

För att säkerställa mobilitetsstrategins genomförande rekommenderas att centrala delar av mobilitetspaketet hanteras vidare inom detaljplan, exploateringsavtal, bygglovsprocess och förvaltningsskede. Detta omfattar såväl fysiska åtgärder som ansvarsfördelning, informationsinsatser, mobilitetstjänster och uppföljning.

Genomförandetabellen i föregående avsnitt redovisar när och hur respektive åtgärd ska säkerställas samt vilken aktör som ansvarar för genomförandet. Tabellen utgör ett stöd för det fortsatta arbetet med detaljplan, projektering, byggnation och förvaltning, och syftar till att skapa en tydlig koppling mellan mobilitetsstrategins analys, rekommendationer och genomförande.

## BILAGA 1

| Parkeringsnormskrav Falkenbergs kommuns                                                                                              | Kvarteret Rampen | Precisering                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Övergripande</b>                                                                                                                  |                  |                                                            |
| Har p-behovet tillgodosetts utan slöseri med mark och kostnader för exploatör, boende eller näringsidkare?                           | ✓                |                                                            |
| Har en särskild behovsutredning som motiverar och argumenterar för avvägningen/modifiering av p-tal gjorts?                          | ✓                | Mobilitetsstrategin                                        |
| Har parkering lokaliserats och utformats så att onödig söktrafik, felaktiga gatuparkering och olägenheter för omgivningen minimeras? | ✓                |                                                            |
| Har parkeringen medverkat till att skapa en helhetsmässigt god och attraktiv stadsmiljö?                                             | ✓                | Avstånd, mobilitetshus och garage ger fokus                |
| <b>Parkering, trafiksäkerhet &amp; hälsa</b>                                                                                         |                  |                                                            |
| Har behovet av angoringsplatser för lastning/lossning/på eller avstigning tillgodosetts?                                             | ✓                |                                                            |
| Är det specificerat att 10% av p-talen är för bostadsbesökare?                                                                       | ✓                |                                                            |
| Är enbostadshus kategoriserade?                                                                                                      | ✓                | Enbostadshus med gemensam, samlokaliserad parkering x      |
| Är avståndet mellan markparkering och bostäder minst 15 m?                                                                           | ✓                |                                                            |
| Är parkering placerad så att ljuskäglor inte träffar bostaden?                                                                       | ✓                |                                                            |
| Är garage placerad så att ventilation undviks vid bostad?                                                                            | ✓                |                                                            |
| Är infart till samlad parkering placerad minst 15 m från gatukorsning och med god sikt?                                              | ✓                |                                                            |
| Är gångavstånd till bilparkering för boende som längst 200 m till bostad?                                                            | ✓                |                                                            |
| Är gångavstånd till bilparkering för besökande som längst 100 m till bostad?                                                         | ✓                |                                                            |
| Är bredden på längsgående bpl minst 2,1 m?                                                                                           | ✓                |                                                            |
| Är bredden på tvärställda/snedställda bpl minst 2,5 m                                                                                | ✓                |                                                            |
| <b>Handikapp bpl</b>                                                                                                                 |                  |                                                            |
| Är avstånd till handikapp bpl inom 25 m?                                                                                             | ✓                |                                                            |
| Är 2% av totala bpl handikapp bpl?                                                                                                   | ✓                |                                                            |
| Är bredden på enstaka tvärställda handikapp p minst 5,0 m?                                                                           | ✓                |                                                            |
| Är bredden på tvärställda/sneda handikapp p-platser minst 2,5?                                                                       | ✓                |                                                            |
| Är breddkravet på längsgående handikapp bpl på 2,0 till 2,5 m uppfyllt?                                                              | ✓                |                                                            |
| <b>Cykelparkering</b>                                                                                                                |                  |                                                            |
| Är avståndet till cpl inom 50 m från bostadsentré?                                                                                   | ✓                | Oftast kortare avstånd                                     |
| Är besöks cpl lättillgängliga?                                                                                                       | ✓                | Lättillgängliga cykelparkeringar                           |
| Är boende cpl, skyddade?                                                                                                             | ✓                |                                                            |
| Ger cpl modell bra stöd för cykeln och kan cyklarna låsas fast?                                                                      | ✓                | Majoriteten ramlås                                         |
| Är utomhus cpl placerade synliga för att undvika stöld, vandalisering?                                                               | ✓                | Gestaltning för attraktivitet, trygghet och orienterbarhet |
| Är besöks cpl lättillgängliga?                                                                                                       | ✓                |                                                            |

