

Falkenbergs Kommun

► Trafik Rampen 36 mfl

Utredning till detaljplan

Uppdragsnr.: 109 70 92 Revision: 1.1 Datum: 2026-09-22



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

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
1	2026-06-26	Granskningshandling	M. Larsson	V. Edensand	V. Edensand
1.1	2026-09-22	Slutleverans	M. Larsson	V. Edensand	V. Edensand

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

► Summering

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

Detaljplaneområdet ligger på södra sidan av järnvägen. Det planeras för cirka 355 lägenheter, 14 radhus samt ett parkeringshus, med en uppskattad total BTA på cirka 36 000 kvadratmeter.

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

Trafikfördelningen har använts som indata till kapacitetsberäkningar för två korsningar: Sandgatan / väg 767 och Sandgatan / Kvekatorpsvägen. Kapacitetsberäkningarna har utförts i Capcal. För samtliga körfält i korsningarna har en belastningsgrad beräknats, vilken visar förhållandet mellan trafikflödet och kapaciteten.

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

En parkeringsutredning genomförs baserat på Falkenbergs kommuns parkeringsnorm. Utredningen visar att behovet för bil uppgår till cirka 400 platser. Behovet av parkeringsplatser för rörelsehindrade beräknas till 8 platser och för cykel beräknas parkeringsbehovet till cirka 850 platser. Andra mobilitetsåtgärder skulle kunna möjliggöra för sänkta parkeringstal.

► Innehåll

1	Inledning	5
2	Förutsättningar	6
2.1	Ny bebyggelse	9
2.2	Trafikmätningar	9
2.3	GPS-data från TomTom Move	11
3	Uppräkning av befintlig trafik	13
4	Trafikalstring	14
4.1	Lågt scenario: Trafikalstringsverktyget	14
4.2	Högt scenario: färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning	14
5	Trafikfördelning	15
6	Kapacitet för korsningar	18
6.1	Korsning Sandgatan / väg 767 (1) år 2050	19
6.1.1	Låg andel biltrafik	20
6.1.2	Hög andel biltrafik	20
6.2	Korsning Sandgatan / Kvekatorpsvägen (2)	20
6.2.1	År 2050	21
6.2.2	År 2050 med två körfält på Kvekatorpsvägen	22
6.3	Resultatdiskussion	23
7	Parkeringsutredning	25
8	Slutsats och vidare rekommendation	27
9	Källor	28

1 Inledning

Falkenbergs kommun arbetar med ett planprogram och en detaljplan för kvarter Rampen 36 m.fl. i centrala Falkenberg, se Figur 1. Planprogrammet och detaljplanen syftar till att koppla samman detaljplaneområdet med den centrala staden som idag har en barriär i form av järnväg.



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

Syftet med denna utredning har varit att utreda hur den tillkommande trafiken från detaljplaneområdet kan komma att påverka det omkringliggande vägnätet. Detta genom att analysera belastningen i två korsningspunkter, en vilken ligger i anslutning till detaljplaneområdet och en som ligger nordväst om området, se gul markering i Figur 1. Målår för utredningen har varit år 2050.

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

2 Förutsättningar

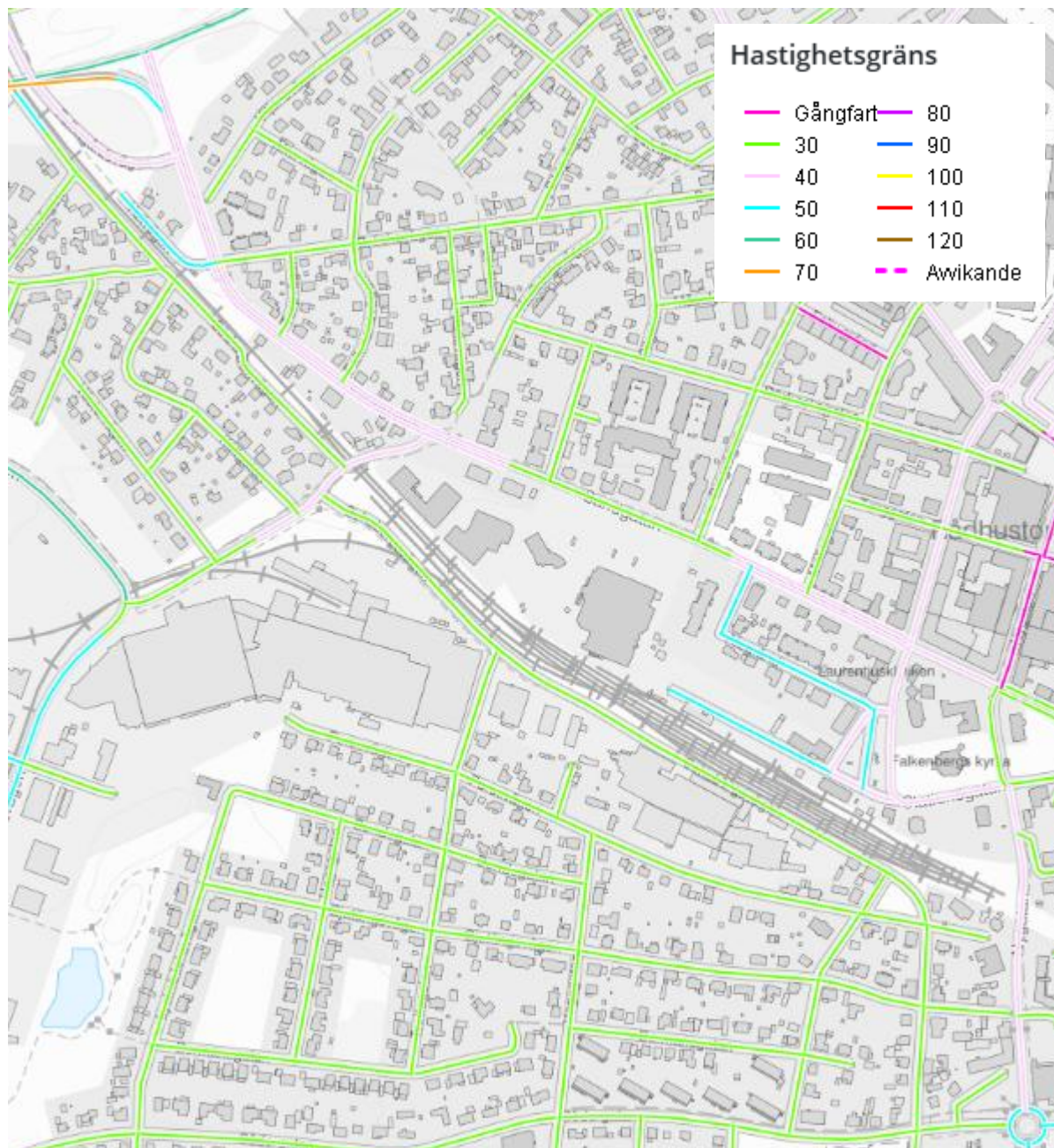
Planområdet är beläget i centrala Falkenberg, strax sydväst om centrum. I Figur 2 nedan är detaljplaneområdet markerat i orange. Järnvägen sträcker sig norr om området i nordvästlig-sydöstlig riktning. Järnvägen används endast för godstrafik, då kollektivtrafiken trafikerar Falkenberg Station som är placerad norr om Falkenbergs centrum. Väster om detaljplaneområdet korsar Kvekatorpsvägen järnvägen i plan.



Figur 2. Översikt över detaljplaneområdet i orange. Karta: Lantmäteriet.

På norra sidan om järnvägen ligger Ica och Systembolaget. Väster om detaljplaneområdet ligger Essity, vilket är arbetsplats för cirka 360 anställda (Essity, n.d.). Anläggningen i Falkenberg är en viktig internationell distributionscentral för företaget.

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



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

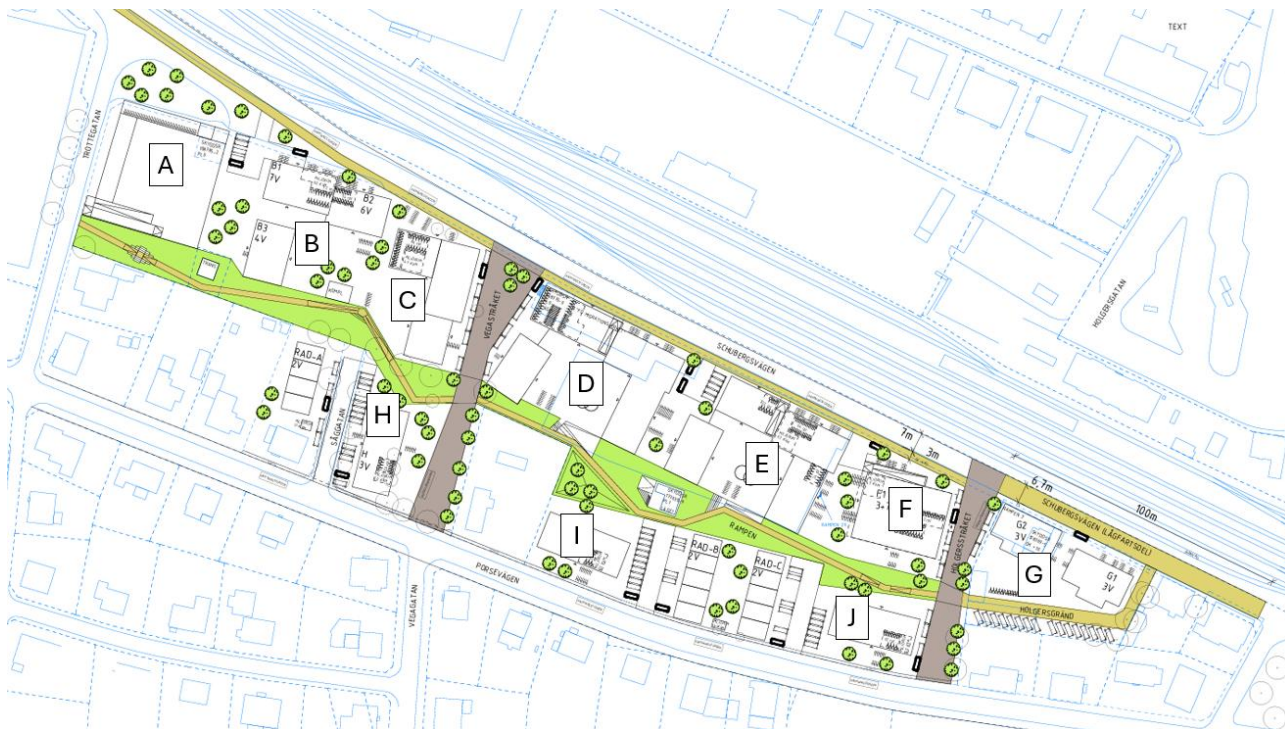
Detaljplaneområdet ligger centralt i Falkenberg med närhet till flertalet busshållplatser. Hållplatserna Kullevägen, Falkenbergs bussterminal samt Badhusparken ligger alla inom 400 meters radie från detaljplaneområdets mittpunkt, se Figur 4. Detta innebär att möjligheten att resa med kollektivtrafik är god. Avståndet till Stortorget är cirka 550 meter, där det dels finns en busshållplats som trafikeras av ytterligare busslinjer, dels finns butiker, restauranger och annan centrumhandel.



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

2.1 Ny bebyggelse

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

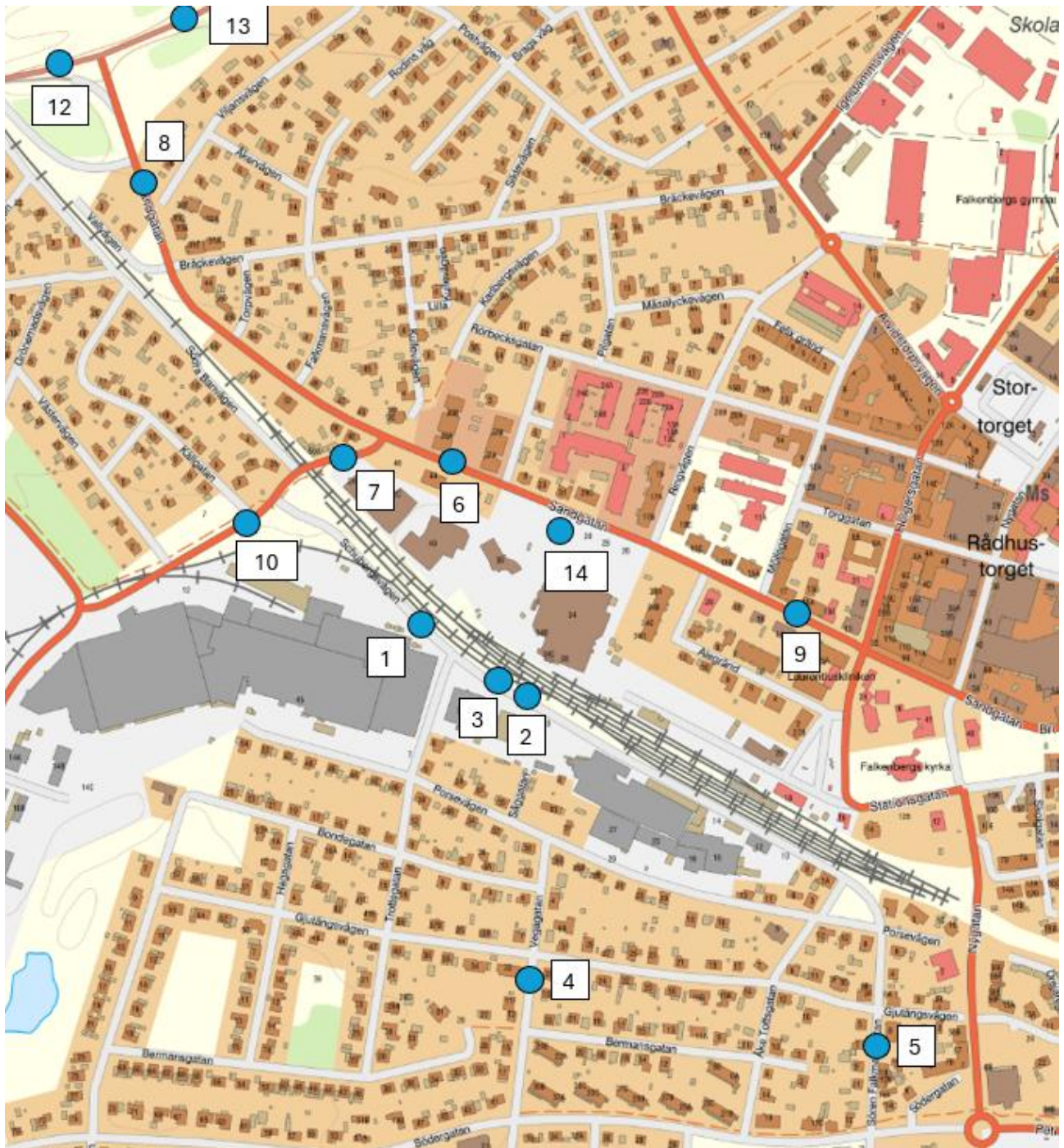


Figur 5. Planerad bebyggelse i detaljplaneområdet (Open Studio, 2026).

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

2.2 Trafikmätningar

Flertalet trafikmätningar har utförts i Falkenberg mellan år 2014 och 2024. Mätningarna är genomförda under 7 dygn, med undantag för mätpunkt 14 som mättes under 3 dygn. Punkter för de mätningar som har erhållits redovisas i Figur 6 och resultaten av mätningarna redovisas i Tabell 1.



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

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

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

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

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

2.3 GPS-data från TomTom Move

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

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

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

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

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

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

3 Uppräkning av befintlig trafik

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

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

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

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

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

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

4 Trafikalstring

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

4.1 Lågt scenario: Trafikalstringsverktyget

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

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

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

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

Den beräknade trafikalstringen för detaljplaneområdet redovisas i Tabell 6.

Tabell 6. Trafikalstring för detaljplaneområdet (kvarter A-J).

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

4.2 Högt scenario: färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning

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

Resvaneundersökningen visar att invånarna i Falkenberg gör 2 resor per dag och att cirka 55% av alla resor i Falkenberg görs med bil (WSP, 2014). För resor till inköp görs cirka 65% av alla resor med bil. Antal personer per hushåll hämtas från Statistiska centralbyrån (SCB) för Falkenbergs kommun år 2025 (Statistiska centralbyrån, 2025). Nyttotrafiken har antagits till 10%. Detta resulterar i trafikalstring för detaljplaneområdet enligt Tabell 7.

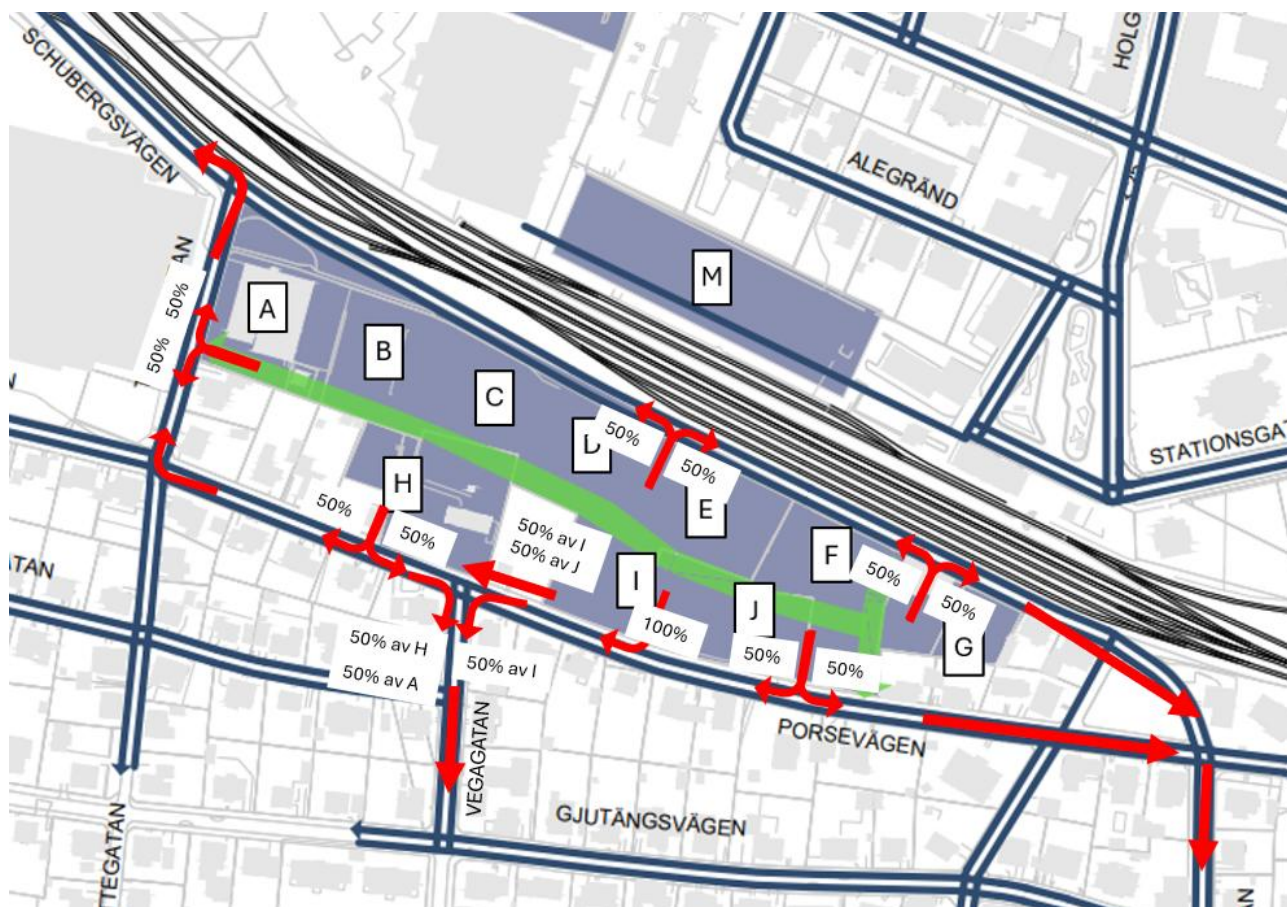
Tabell 7. Trafikalstring enligt färdmedelsfördelning i resvaneundersökning för detaljplaneområdet (kvarter A-J).

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

5 Trafikfördelning

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

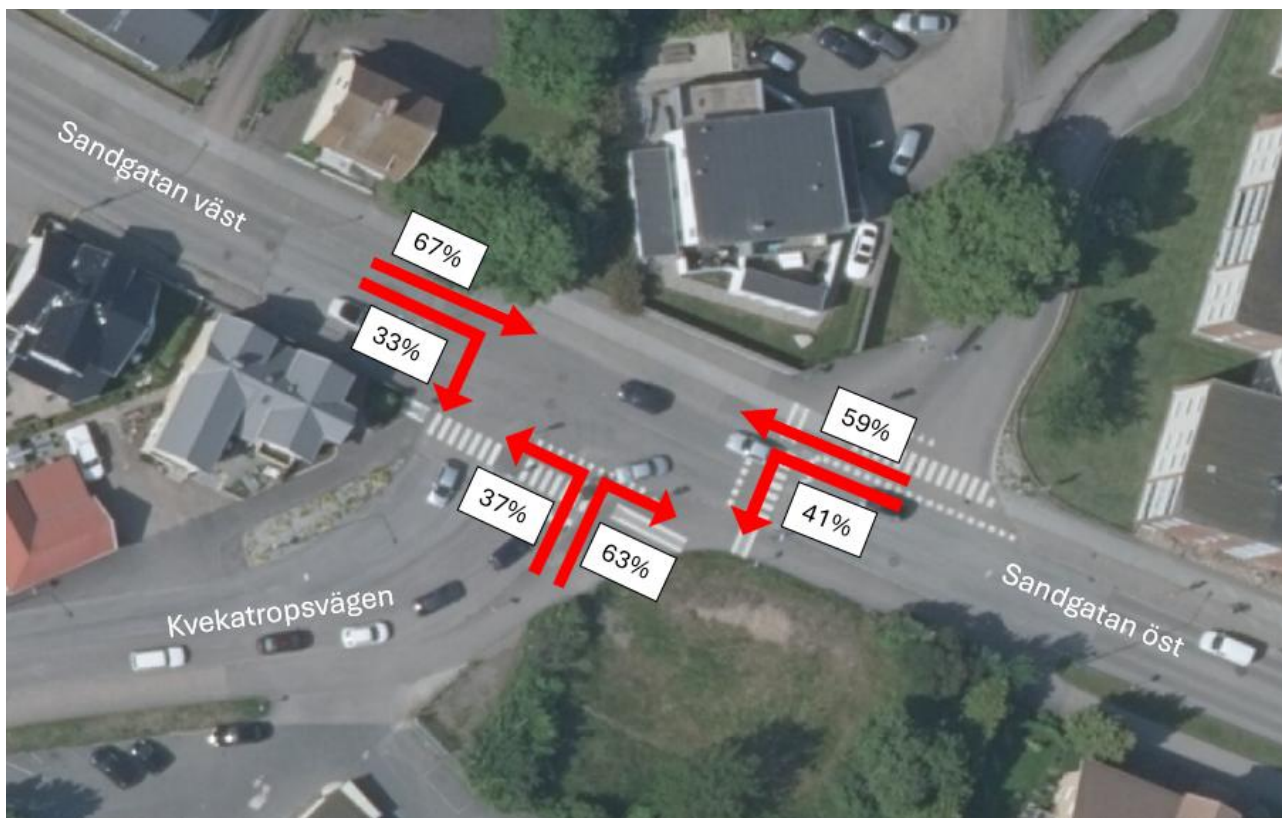
Andelen trafik som uppstår i respektive kvarter i detaljplaneområdet har baserats på den antagna parkeringstillgången i kvarteret. Från respektive markparkering samt parkeringshuset i kvarter A har trafiken antagits fördela sig jämnt ut på Schubergsvägen eller Porsevägen, se Figur 7. För kvarter I däremot har samtliga fordon antagits svänga västerut på Porsevägen, för att sedan fördela sig i korsningen med Vegagatan så att 50% svänger söderut på Vegagatan och 50% fortsätter västerut på Porsevägen.



Figur 7. Antagen trafikfördelning från respektive kvarter i detaljplaneområdet.

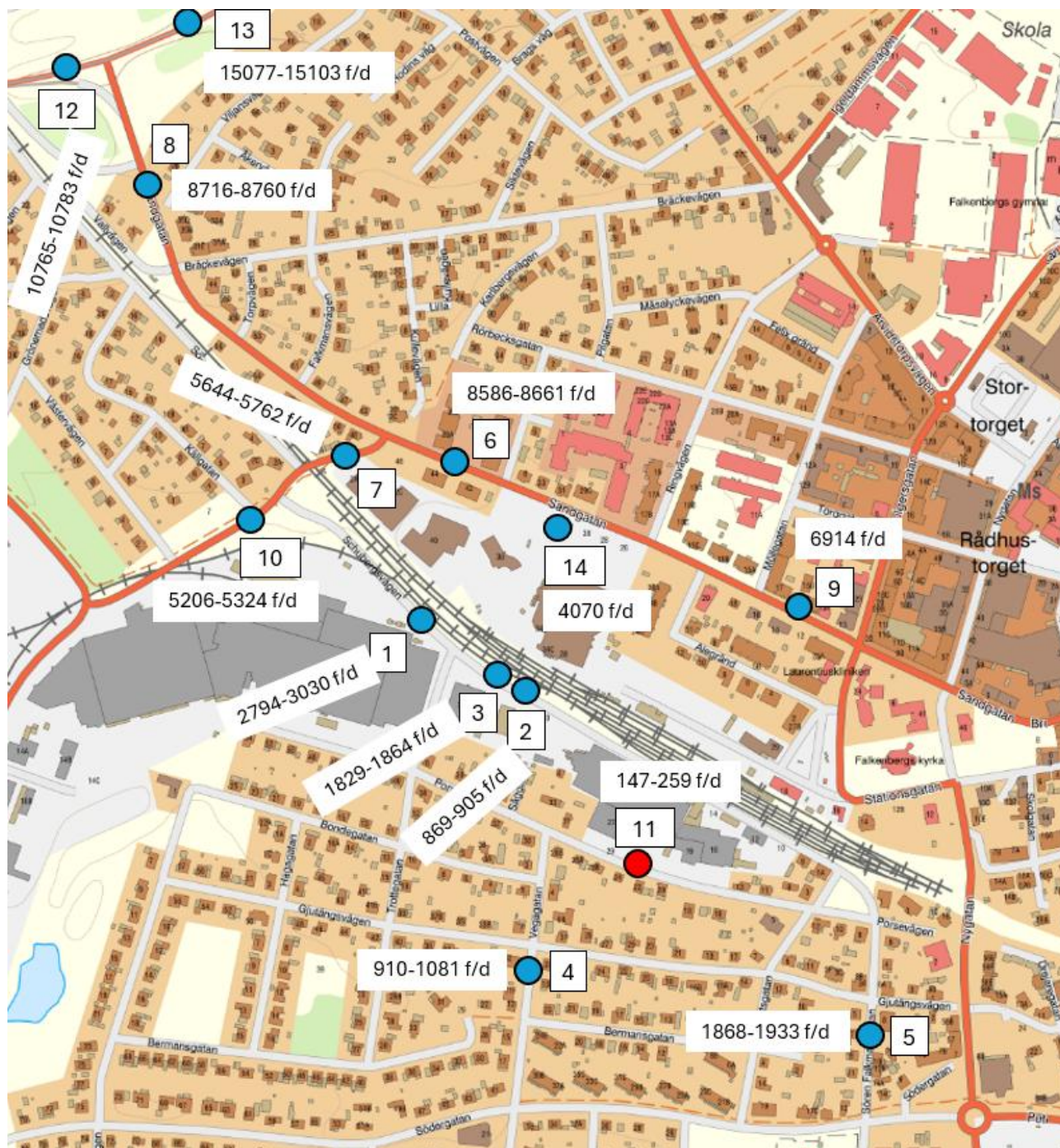
Det finns tre huvudsakliga körvägar ut från detaljplaneområdet: via Schubergsvägen och Kvekatorpsvägen i nordväst, via Schubergsvägen eller Porsevägen och Sören Falkmansgatan i sydöst eller via Porsevägen och Vegagatan i syd. Trafiken har antagits fördela sig så att 50% lämnar detaljplaneområdet i nordväst,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

Från detaljplaneområdet har trafiken som kommer österifrån på Schubergsvägen till trevägskorsningen med Kvekatorpsvägen utifrån inhämtad GPS-data antagits fördela sig så att 50% svänger norrut och 50% söderut på Kvekatorpsvägen. Inhämtad GPS-data visar även att svängfördelningen i korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen under maxtimmen ser ut enligt Figur 8.



Figur 8. Svängfördelning i maxtimmen i korsning Sandgatan / Kvekatorpsvägen enligt GPS-data. Karta: Lantmäteriet

Detta innebär att den sammantagna trafikprognosen ser ut som i Figur 9, då trafikmätningarna är uppräknade till år 2050 och den tillkommande alstrade trafiken från detaljplaneområdet har fördelats.

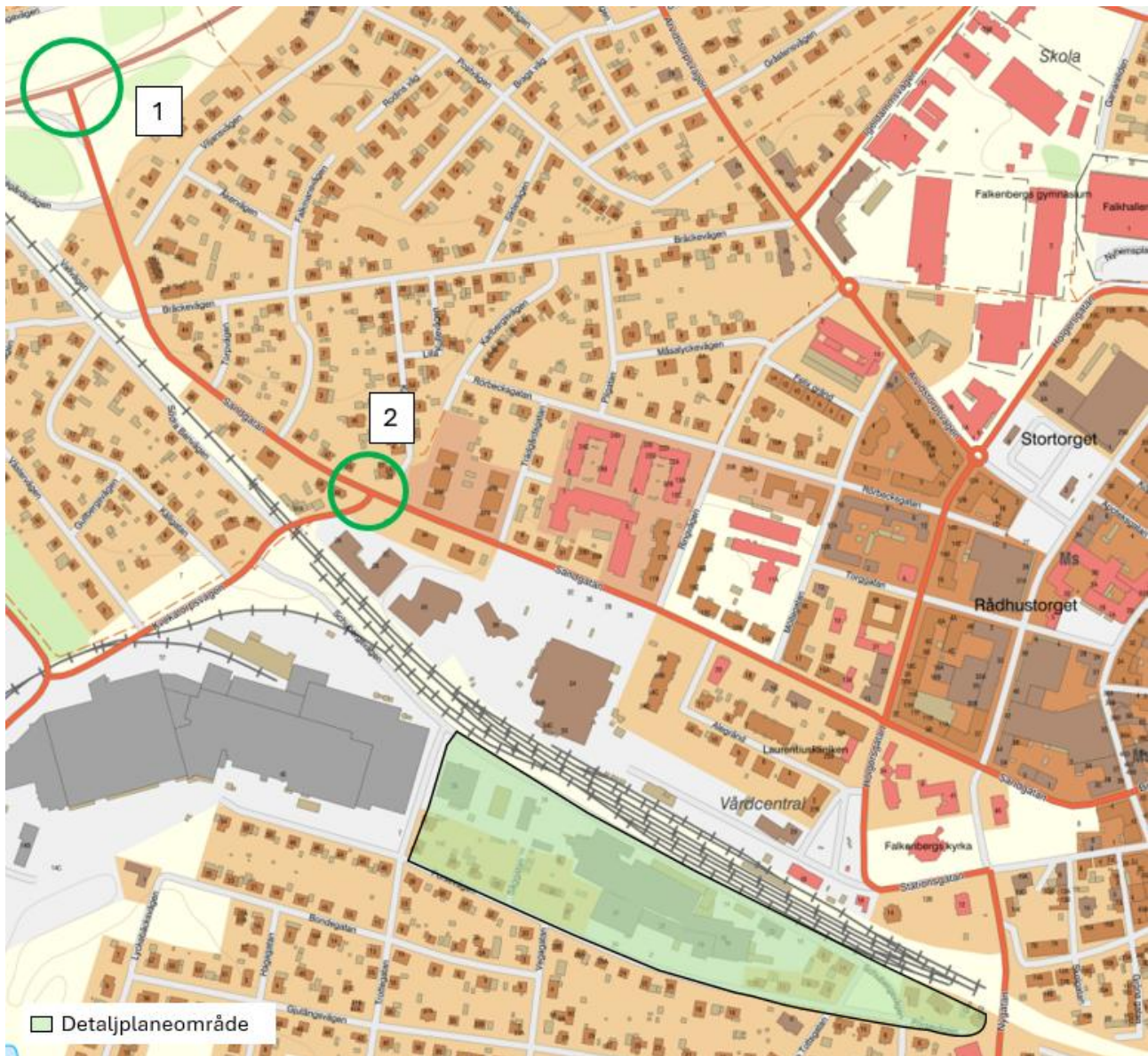


Figur 9. Trafikfördelning för uppräknad samt alstrad trafik år 2050. Röd punkt saknar mätning av befintlig trafik. Karta: Lantmäteriet.

För punkt 11 finns inga trafikmätningar och ingen uppräknad trafik har alltså gjorts, men det tillkommande flödet från den planerade bebyggelsen har ändå beräknats i punkten för att avgöra hur stor trafikökning den tillkommande bebyggelsen orsakar. Punkten har markerats i rött i Figur 9.

6 Kapacitet för korsningar

Kapacitetskontroll har utförts för två korsningar: Sandgatan / väg 767 (korsning 1) och Sandgatan / Kvekatorpsvägen (korsning 2). Korsningarna visas i Figur 10.



Figur 10. Korsningar för vilka kapacitetsberäkningar har utförts. Detaljplaneområdet visas i orange. Karta: Lantmäteriet.

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

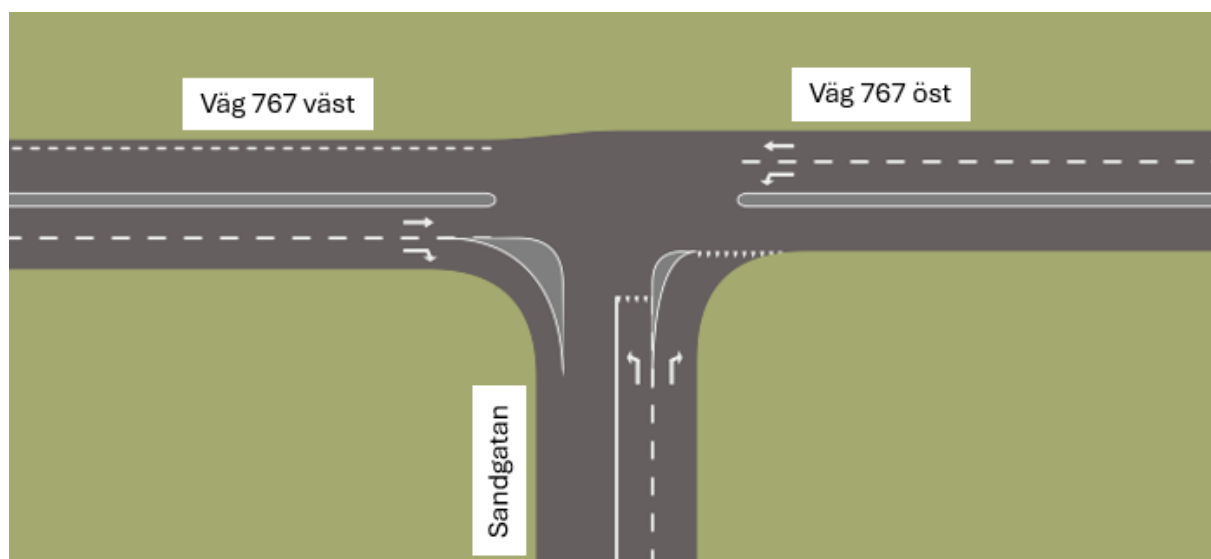
Även medelkölängd mätt i antal fordon har beräknats för samtliga körfält, liksom kölängdens 90-percentil. 90-percentilen redogör för det antal fordon som kölängden under 90% av tiden är kortare än. Kölängd har beräknats i antal fordon, där ett fordon har antagits vara 7,5 meter långt inklusive avstånd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

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

Gång- och cykeltrafik har inte inkluderats i beräkningarna då flödena är okända. Korsningsutformningarna som visas i figurerna är endast principiella. Osäkerheter och möjliga felkällor för kapacitetsberäkningarna redovisas och diskuteras i avsnitt 6.3.

6.1 Korsning Sandgatan / väg 767 (1) år 2050

Korsningen Sandgatan / väg 767 ligger nordväst om detaljplaneområdet. Tillåten hastighet är 60 km/h på väg 767 och 40 km/h på Sandgatan (Trafikverket, 2026). Korsningens principiella nuvarande utformning visas i Figur 11.



Figur 11. Korsningen Sandgatan / väg 767. Utformningen är principiell.

Flödena i respektive tillfart och körfält år 2050 består av de uppräknade trafikmätningarna samt den tillkommande alstringen från planerad bebyggelse. Beräkningarna har gjorts i två scenarion, ett med låg andel biltrafik och ett med hög andel biltrafik. Resultatet av kapacitetsberäkningarna för maxtimmen visas i Tabell 8 och Tabell 9.

6.1.1 Låg andel biltrafik

Tabell 8. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / väg 767 under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt trafikstringsverktyget.

Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Väg 767 västerifrån	Fri höger	150	0,10	0,0	0,0
	Rakt fram	379	0,20	0,0	0,0
Väg 767 österifrån	Rakt fram	548	0,30	0,0	0,0
	Vänster	216	0,25	0,2	0,4
Sandgatan	Fri höger	301	0,36	0,4	0,8
	Vänster	209	0,74	2,1	4,7

Den högsta belastningsgraden beräknas uppstå för vänstersvängande på Sandgatan, där den uppgår till 0,74, vilket innebär att belastningsgraden är acceptabel. Medelkölängden för detta körfält är 2,1 fordon, vilket inte har beräknats ge upphov till några problem. Övriga belastningsgrader är goda.

Trafikökningen som följd av detaljplaneområdet är endast cirka 47 fordon/dygn i tillfarten på Sandgatan; den stora trafikökningen fram till år 2050 kommer från trafikuppräknings utifrån Trafikverkets basprognos. Konsekvenserna i korsningen, och den höga belastningsgraden för vänstersvängande på Sandgatan, beror alltså inte på trafikstringen i detaljplaneområdet. Vidare är medelkölängden kort trots att belastningsgraden är hög, vilket antyder att framkomligheten i korsningen är tillfredsställande.

6.1.2 Hög andel biltrafik

Tabell 9. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / väg 767 under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning.

Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Väg 767 västerifrån	Fri höger	151	0,10	0,0	0,0
	Rakt fram	378	0,20	0,0	0,0
Väg 767 österifrån	Rakt fram	546	0,29	0,0	0,0
	Vänster	218	0,25	0,2	0,4
Sandgatan	Fri höger	304	0,36	0,4	0,8
	Vänster	211	0,75	2,2	4,9

Den högsta belastningsgraden beräknas fortsatt att uppstå för vänstersvängande fordon på Sandgatan. Belastningsgraden beräknas till 0,75 vilket inte innebär några större skillnader framkomlighetsmässigt jämfört med i scenariot med låg andel biltrafik.

6.2 Korsning Sandgatan / Kvekatorpsvägen (2)

Korsningen är belägen nordväst om detaljplaneområdet. Tillåten hastighet på både Sandgatan och Kvekatorpsvägen är 40 km/h (Trafikverket, 2026). Då korsningen utreddes upptäcktes att tillfarten på Kvekatorpsvägen riskerar att överbelastas. På grund av detta har GPS-data inhämtats för att

säkerställa att svängandelarna som användes vid beräkningarna stämmer överens med verkligheten. Vidare har även korsningens belastning vid en alternativ framtida utformning utretts.

6.2.1 År 2050

Korsningen är i nuläget utformad som i Figur 12.



Figur 12. Utformning för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen.

Kapacitetsberäkningarna utgår från data från GPS-analysen och trafikmätningar som gjorts i anslutning till korsningen, uppräknade till år 2050, samt den tillkommande alstrade trafiken till följd av planerad bebyggelse i detaljplaneområdet. Beräkningarna har gjorts i två scenarion, ett med låg andel biltrafik och ett med hög andel biltrafik. Resultatet av kapacitetsberäkningen för maxtimmen redovisas i Tabell 10 och Tabell 11.

6.2.1.1 Låg andel biltrafik

Tabell 10. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen under maxtimmen år 2050 med färdmedelsfördelning enligt trafikflödesverktöget.

Tillfart	Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån	584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån	512	0,46	0,3	0,3
Kvekatorpsvägen	402	0,80	2,6	5,9

Belastningsgraden på Kvekatorpsvägen beräknas till 0,80 i maxtimmen, vilket innebär att belastningsgraden tangerar det acceptabla värdet på 0,80. Skulle trafikflödena öka ytterligare finns risken att belastningsgraden närmar sig 1 vilket skulle innebära att köerna som skapas inte hinner avvecklas.

Det har antagits att en personbil upptar cirka 7,5 meter. Detta innebär att kölängden på Kvekatorpsvägen under 90% av tiden är kortare än 44 meter. Då avståndet till plankorsningen med

järnvägen i sydväst på Kvekatorpsvägen från korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen är cirka 70 meter är risken liten att kön skulle löpa hela vägen till plankorsningen.

6.2.1.2 Hög andel biltrafik

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

Tillfart	Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån	584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån	516	0,46	0,3	0,3
Kvekatorpsvägen	411	0,82	3,0	6,7

Belastningsgraden beräknas till 0,82 i maxtimmen, vilket endast är en marginell ökning jämfört med i scenariot med låg andel biltrafik, men innebär att belastningsgraden överstiger det acceptabla värdet på 0,80.

6.2.2 År 2050 med två körfält på Kvekatorpsvägen

Korsningens befintliga förutsättningar ser ut att möjliggöra för två körfält på Kvekatorpsvägen, då vägen är cirka 7 meter bred närmast intill korsningen. Det är sannolikt att trafikanter redan i dagsläget beter sig som att det finns två körfält här. Körfältet för högersvängande fordon har uppskattats kunna bli cirka 15 meter långt, innan vägen smalnar av till ett körfält. En principiell utformning för korsningen kan då se ut enligt Figur 13.



Figur 13. Utformning för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen med två körfält på Kvekatorpsvägen.

Utformningen med ett svängfält i respektive riktning på Kvekatorpsvägen innebär att fordon som ska svänga vänster inte riskerar att blockera för de som ska svänga höger, och tvärtom. Med denna utformning beräknas flödena i respektive körfält och resultatet av kapacitetsberäkningen i maxtimmen vid låg respektive hög andel biltrafik bli enligt Tabell 12 och Tabell 13.

6.2.2.1 Låg andel biltrafik

Tabell 12. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen under maxtimmen år 2050 med två körfält på Kvekatorpsvägen med färdmedelsfördelning enligt trafikstringsverktyget.

Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån		584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån		512	0,46	0,3	0,3
Kvekatorpsvägen	Höger	254	0,32	0,3	0,6
	Vänster	148	0,48	0,7	1,5

Som mest uppgår belastningsgraden till 0,48 i maxtimmen, för vänstersvängande fordon på Kvekatorpsvägen. För tillfarterna på Sandgatan är belastningsgraderna desamma som för när Kvekatorpsvägen endast har ett körfält. Detta innebär att framkomligheten i korsningen är god.

6.2.2.2 Hög andel biltrafik

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

Tillfart		Flöde (f/h)	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	90-percentil (antal fordon)
Sandgatan västerifrån		584	0,30	0,0	0,0
Sandgatan österifrån		516	0,46	0,3	0,3
Kvekatorpsvägen	Höger	260	0,32	0,3	0,6
	Vänster	151	0,50	0,7	1,5

Belastningsgraden beräknas öka till 0,50 i den mest belastade tillfarten, vilket fortsatt innebär god framkomlighet.

6.3 Resultatdiskussion

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

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

Skulle trafiken däremot öka mer än vad utredningen visar finns risken att belastningsgraden för korsningen Sandgatan / väg 767 överstiger 0,8. Även om belastningsgraden skulle överstiga det acceptabla värdet på 0,8 innebär en belastningsgrad under 1 att korsningen/tillfarten klarar trafikflödet och att det finns outnyttjad kapacitet, och att köerna som uppstår hinner avvecklas. För

befintlig infrastruktur kan ofta belastningsgrader upp till 0,9 anses acceptabla. En högre belastningsgrad skulle innebära att fler fordon står i kö i korsningens tillfarter, och att medelkölängden och 90-percentilen skulle bestå av fler antal fordon.

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

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

Vidare har gång- och cykeltrafik inte tagits hänsyn till i analyserna, dels då dessa flöden är okända, dels då kommunen genomför en egen utredning gällande cykelstråk i kringliggande vägnät. Eftersom det finns en stor målpunkt i form av handelsverksamheter i närheten av detaljplaneområdet, på norra sidan om järnvägsspåren, är det sannolikt att fotgängare och cyklister som kommer nordväst- eller västerifrån nyttjar övergångsställena i korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen. Detta innebär att framkomligheten i korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen skulle kunna vara något sämre i verkligheten än vad kapacitetsberäkningarna visar, då fordon behöver väja för oskyddade trafikanter vid övergångsställena.

7 Parkeringsutredning

En parkeringsutredning har utförts för att beräkna parkeringsbehovet. Beräkningarna har baserats på Falkenbergs kommuns behovstal i parkeringsnormen (Falkenbergs kommun, 2011). Detaljplaneområdet ligger i zonen *övrig centralort* i kommunen. Behovstalen som har använts redovisas i Tabell 14.

Tabell 14. Behovstal för bil- och cykelparkering i Falkenbergs övriga centralort (Falkenbergs kommun, 2011).

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

Detta innebär att parkeringsbehovet för bil och cykel i detaljplaneområdet ser ut enligt Tabell 15.

Tabell 15. Parkeringsbehov för bil och cykel i detaljplaneområdet.

Kvarter	Markanvändning	Area (kvm BTA) alt. antal bostäder	P-behov bil (antal platser)	P-behov cykel (antal platser)
Detaljplaneområde	Radhus	14 st	28	
Detaljplaneområde	Flerbostadshus	34 053 kvm	375	851
Totalt detaljplaneområde			403	851

Enligt kommunens parkeringsnorm ska som regel 2% av parkeringsplatserna utformas som handikapplatser (Falkenbergs kommun, 2011). Detta innebär att behovet av handikapparkering i detaljplaneområdet 8 platser.

För att på sikt få bygglov behöver tillgången till parkeringsplatser och eventuella lösningar för att tillgodose parkeringsbehovet studeras närmare. Till exempel skulle mobilitetsåtgärder kunna möjliggöra för sänkta parkeringstal, vilket skulle innebära att kravet på antal parkeringsplatser per kvadratmeter BTA blir lägre. Närheten till centrum och Falkenbergs bussterminal skulle kunna innebära att de boende i området är mer benägna att använda andra transportmedel än bil för vissa typer av resor. Detaljplaneområdet ligger strax utanför dagens avgränsning av Falkenbergs centrum i parkeringsnormen, se Figur 14. På grund av det korta gångavståndet till målpunkterna som nämns ovan samt förändringen av användning av detaljplaneområdet rekommenderas det att även dessa ingår i Falkenbergs centrumzon. Detta skulle innebära lägre behovstal vid beräkning av parkeringsbehovet enligt kommunens parkeringsnorm. Andra lösningar för att tillgodose parkeringsbehovet är fler eller större källargarage eller lägre exploatering inom detaljplaneområdet.



Figur 14. Avgränsning av Falkenbergs centrum enligt kommunens parkeringsnorm (Falkenbergs kommun, 2011).

8 Slutsats och vidare rekommendation

Utredningen har gjorts utifrån programområdets centrala läge i Falkenberg, centralort i Halland, och har därför baserats på trafikutvecklingstal för Halland och färdmedelsfördelningen för centralorten i Falkenbergs kommun. Totalt har detaljplaneområdet beräknats alstra cirka 510-980 tillkommande fordon/dygn. Trafiken fördelas sedan på det omkringliggande vägnätet.

Korsningen Sandgatan / väg 767 har beräknats få en högsta belastningsgrad på 0,74-0,75 i maxtimmen år 2050, vilket innebär en acceptabel framkomlighet. Den stora trafikökningen i korsningen förväntas däremot inte bero på den ökade trafiken från detaljplaneområdet, vilken beräknas till knappt 50 fordon/dygn, utan beror på den generella trafikökningen, beräknad utifrån Trafikverkets basprognos.

Korsningen Sandgatan / Kvekatorpsvägen har beräknats få en högsta belastningsgrad på 0,80-0,82 på Kvekatorpsvägen i maxtimmen år 2050, vilket tangerar det acceptabla värdet. Då korsningens utformning ser ut att möjliggöra för två körfält på Kvekatorpsvägen har korsningen även utretts med en alternativ utformning med ett 15 meter långt högersvängfält. Den högsta belastningsgraden har då beräknats till 0,48-0,50 i maxtimmen vilket innebär att framkomligheten är god. I praktiken är det sannolikt att trafikanter redan i dagsläget kör som om det vore två körfält i tillfarten till korsningen. Målning till två körfält skulle innebära att god framkomlighet säkerställs och att kön inte riskerar att sträcka sig hela vägen till plankorsningen. För att kunna måla två körfält behöver tillfarten undersökas närmare, för att kontrollera att det finns utrymme för två körfält.

Parkeringsutredningen visar att det totala parkeringsbehovet uppgår till cirka 400 platser för bil och cirka 850 platser för cykel. Behovet av parkeringsplatser för rörelsehindrade beräknas till 8 platser. Tillgången till parkeringsplatser och eventuella lösningar för att tillgodose parkeringsbehovet behöver studeras vidare.

9 Källor

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

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

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

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

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

Statistiska centralbyrån. (2025). *Antal personer per hushåll efter region, boendeform och år*.

Hämtat från Statistikdatabasen:

https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0111__HE0111A/HushallT29/table/tableViewLayout1/ den 02 09 2026

Trafikverket. (2024). *Trafikutvecklingstal väg*. Hämtat från

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/2024/trafikutvecklingstal-vag_3.pdf

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

Trafikverket. (den 17 03 2026). *NVDB på karta*. Hämtat från Trafikverket:

<https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

WSP. (2014). *Så reser hallänningarna Resvaneundersökning Halland 2014*. WSP Sverige AB.

Hämtat den 01 09 2026

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

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