

TRAFIKPLAN 2015 FALKENBERGS STAD



Antagen av Kommunfullmäktige 2015-04-28 §70

Trafikplan 2015 för Falkenbergs stad

Antagen av Kommunfullmäktige 2015-04-28 §70

Diariennr: Dnr KS 2010/252

Arbetsgrupp

Johan Risholm	Stadsbyggnadskontoret, planenheten (projektledare)
Linda Larsson	Stadsbyggnadskontoret, gatu- och trafikenheten
Lars Bengtsson	Stadsbyggnadskontoret, gatu- och trafikenheten
Per-Ola Svensson	Miljö- och hälsoskyddskontoret
Erland Kjellson	Norconsult AB

Vid upprättandet av trafikplanen har Norconsult AB medverkat genom Erland Kjellson (uppdragsledare) och Anders Axenborg.



FRAMTAGANDE OCH SAMRÅD

Inför antagande av ny översiktsplan för kommunen inleddes 2010 ett omfattande arbete med diverse planeringsunderlag. Bland annat påbörjades arbetet med att ta fram en ny Trafikplan för Falkenbergs stad med omgivningar. Denna skulle ersätta Trafikplan 90 samt den kompletterande trafikutredning som gjordes år 2000, vilka båda var inaktuella och kraftigt förlegade. Som en inledning, och för att ligga till grund för arbetet med trafikplanen, utarbetades förslag till nya parkeringsnormer för Falkenberg. Dessa antogs av kommunfullmäktige 2011-03-29 § 46.

Arbetet med den nya trafikplanen har genomförts av Norconsult AB i nära samarbete mellan stadsbyggnadskontorets planenhet och gatu-/trafikenhet. Ett första förslag till ny Trafikplan för Falkenberg var under 2012 föremål för samrådsremiss. Vidare arbete med planen avvaktade därefter översiktsplanarbetet. Efter vissa revideringar av trafikplanen genomfördes ett förnyat, kompletterande samråd 2014. Samrådsremisserna och synpunkter inkomna under arbete med planen har sammanställts i en redogörelse. En rad justeringar av förslaget har genomförts under arbetets gång. Förslag till ny Trafikplan för Falkenbergs stad föreligger nu och arbetet med ytterligare planeringsunderlag fortsätter – närmast skall en cykelplan tas fram.

Innehåll

Sammanfattning	4	4 Nuvarande trafiksystem: Översikt, funktion, problem	19	FÖRSLAG TILL TRAFIKPLAN	42
1 Inledning	7			6 Problemanalys	42
1.1 Bakgrund	7	4.1 Färd sätt och transportslag - översikt	19	7 Cykeltrafiken	44
1.2 Innehåll, avgränsningar och syften	8	4.2 Vägnät	21	7.1 Mål för och förbättringar av cykelvägnätet	44
1.3 Genomförande	8	4.3 Trafikmängder	23	7.2 Långsiktig utveckling av cykelvägnätet	46
2 Mål	9	4.4 Tillgänglighet och framkomlighet	26	8 Kollektivtrafiken	48
2.1 Transportpolitiska mål	9	4.5 Trafiksäkerhet	28	8.1 Övergripande åtgärder	48
2.2 Miljömål	10	4.6 Miljöstörningar	28	8.2 Mål och åtgärder i Falkenbergs stad	48
2.3 Mål och strategier i Översiktsplan 2.0	11	5 Framtida utveckling: Förutsättningar	34	8.3 Godstransporter på järnväg	50
2.4 Mål i Delöversiktsplanen	12	5.1 Befolkningsutveckling och bostadsbyggande	34	9 Biltrafiksystemet	51
2.5 Mål för denna trafikplan	13	5.2 Utveckling av verksamheter, handel och hamnen	38	9.1 Trafikprognoser	51
3 Tidigare utredningar	14	5.3 Särskilda trafikförutsättningar	39	9.2 Kompletteringar av vägnätet	52
3.1 Trafikplaner	14	5.4 Förändrade trafikstringstal?	40	9.3 Förslag till trafikledsplan	55
3.2 Gång- och cykeltrafikutredningar	15			9.4 Parkeringsfrågor	57
3.3 Kollektivtrafikutredningar	16			9.5 Styrning	58
3.4 Delöversiktsplan (DÖP) för Falkenbergs centralortsområde (2007)	18			10 Påverkan på trafikanternas resbeteenden	59
3.5 Översiktsplan 2.0 för Falkenbergs kommun (2014)	18			11 Konsekvenser	60

Sammanfattning

Bakgrund, mål och förutsättningar

En ny trafikplan – Trafikplan 2015 – har upprättats för Falkenbergs stad. Jämfört med samrådsupplagan av planen, Trafikplan 2012, har revideringar och kompletteringar gjorts efter det genomförda samrådet.

Trafikplanen utgör en revidering av tidigare trafikplaner från 1990 och 2000. Följande utgångspunkter innebär dock stora förändringar i behovet av och synen på trafiksystemets utveckling:

- Sedan väg E6 byggts ut till motorväg och Väst kustbanan flyttats utanför Falkenbergs stad bedöms en i princip färdigbyggd övergripande vägnäts- och spårstruktur (eventuellt förutom industrispår) finnas i staden.
- Omfattande nybebyggelse, förtätning och förnyelse av bostäder samt lokalisering av verksamhetsområden planeras.
- En satsning på hållbara person- och gods-transporter är nödvändig – detta utgör en

övergripande strategi för kommunens samhällsbyggande.

Vad avser kommunens planering i övrigt anknyter trafikplanen framförallt till det översiktsplanearbete för kommunen som nu lett fram till en lagakraftvunnen översiktsplan, samt till antagen delöversiktsplan för central-ortsområdet.

Styrande mål för trafikplanen är främst nationella transportpolitiska mål och miljömål, länets och kommunens miljömål samt strategier i översiktsplanen. Konkreta mål och ambitioner ställs upp för trafiksystemets utveckling och hållbarhet.

Tidigare trafikplaner och utredningar av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik sammanfattas. Viktiga förutsättningar hämtas ur en analys av det nuvarande trafiksystemet – dess funktioner och problem. En översikt visar att bilen idag spelar den allra största rollen, men att resandet särskilt med tåg men även buss har ökat kraftigt de senaste åren. Utifrån en redovisning av nuvarande trafikmängder dras

slutsatsen att framkomligheten i huvudsak är tillfredsställande och att trafikens miljöstörningar är begränsade till främst bullret.

De framtida förändringarna av trafiken blir i hög grad beroende av den förväntade kraftiga utvecklingen av bostäder, verksamheter och handel. Alstringstalen för biltrafik, dvs det antal bilresor per dygn som alstras av en boende eller sysselsatt, bedöms inte öka.

Med ett genomförande av de åtgärder utredningen föreslår är däremot en viss minskning av alstringstalen sannolikt.

Föreslagna åtgärder

Utifrån en problemanalys preciseras det grundläggande målet för trafikplanen: För Falkenbergs stad skall tillskapas ett hållbart trafiksystem som ger en tillfredsställande trafik- och transportförsörjning och tillgänglighet.

De kommunala åtgärder som krävs för att det grundläggande målet skall uppnås sammanfattas i följande punkter:

1. Planera och bygg nya bostads- och verksamhetsområden så att de blir attraktiva för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och så att störningarna från biltrafiken minimeras.
2. Bygg ut cykelvägnätet och vidta åtgärder för ökad trafiksäkerhet och attraktivitet.
3. Utveckla kollektivtrafiken vad avser tillgänglighet, turtäthet och attraktivitet.
4. Bygg inte ut några nya trafikleder eller huvudvägar. Ombyggnader och kompletteringar av vägnätet kan dock behöva ske.
5. Styr så långt möjligt biltrafiken (via skyltning, trafikreglering och information) så att den i ökad grad väljer Kringleden och yttre vägar och i mindre grad kör genom centrum.
6. Etablera parkeringsplatser vid infarterna till stadskärnan, för att minska trafikbelastningen på Holgersgatan och för att minimera söktrafiken genom centrum.

7. Påverka trafikanternas attityder och beteenden så att biltrafikutvecklingen dämpas.

Konkreta åtgärder i trafiksystemet redovisas i kapitlet om cykeltrafiken, kollektivtrafiken och biltrafiksystemet.

Falkenbergs stad har goda förutsättningar för cykeltrafik och en fortsatt utbyggnad av cykelvägnätet bör ha högsta prioritet. En utveckling av särskilt snabba cykelstråk riktade mot centrum och järnvägsstationen föreslås. Nya cykelförbindelser över Ätran bör utredas.

Såväl tågtrafiken som busstrafiken i staden har ökat mycket snabbt sedan stationen flyttades ut. En fortsatt positiv utveckling kommer att erfordra förbättringar av turtäthet, snabbhet och fordon. En ökad konkurrenskraft relativt biltrafiken kräver en samordning av bebyggelse och busslinjenät – ett stråktänkande.

Stråk utvecklas där busstrafiken kan gå med hög hastighet och där bebyggelsen koncentreras inom gångavstånd till stråket. Utbyggnad av ytterligare bussgator övervägs.

Några större förändringar av vägnätet föreslås inte. Föreslagna kompletteringar gäller cirkulationsplatser i Hertingskrysset och i korsningen Peter Åbergs väg - Kattegattvägen, en ny cirkulationsplats på Kringleden med anslutningar mot Arvidstorpsområdet och Stafsinge, samt en ny väganslutning till Strandvägen från området kring f d Skrea station. Ombyggnadsåtgärder är angelägna på delar av Holgersgatan mellan bussterminalen och Varbergsvägen med hänsyn till cykeltrafiken, busstrafikens framkomlighet och även stadsmiljön. Ytterligare vägfrågor anges som utredningsområden, hög prioritet har därvid framkomlighetsproblem och eventuella ombyggnadsbehov av Tångarondellen. Förslag redovisas också beträffande parkering samt styrning av biltrafiken.

Åtgärder för att minska biltrafiken genom förändringar av resbeteendena redovisas i ett separat kapitel. Med information och i kampanjer kan fakta redovisas om bland annat kollektivtrafikens utbud och tidtabeller, cykelvägnätet och de hälsomässiga fördelarna med att cykla, samt trafikens konsekvenser för miljön.



1 Inledning

1.1 Bakgrund

En övergripande trafikutredning för Falkenbergs stad togs senast fram år 2001. Denna utredning anknöt i sin tur bakåt till trafikplan för staden från 1990.

Under de gångna drygt 10 åren har det skett påtagliga förändringar av trafiksystem och vägnät, och en ny trafikplan för Falkenbergs stad erfordras därför i första hand av uppdateringsskäl. Därtill kommer följande förändrade förutsättningar beträffande trafik, bebyggelse och miljö som ger nya avgörande utgångspunkter för arbetet med en trafikplan.

- EN FÄRDIGBYGGD ÖVERGRIPANDE VÄGNÄTS- OCH SPÅRSTRUKTUR bedöms nu finnas i staden. Med de genomförda förändringarna av trafikstrukturen (utflyttningen av väg E6 och Väst kustbanan till perifera lägen öster om staden) och de tagna besluten om att inte förändra strukturen ytterligare (ingen ny bilbro över Ätran, ingen utbyggnad av Tångaleden) bedöms endast kompletteringar och ombyggnader av vägnätet bli aktuella.

- OMFATTANDE NYBEBYGGELSE, FÖRTÄTNING OCH FÖRNYELSE AV BOSTÄDER SAMT LOKALISERING AV NYA VERKSAMHETSOMRÅDEN redovisas i den år 2007 antagna delöversiktsplanen för Falkenbergs centralortsområde. De angivna ramarna för bebyggelseutvecklingen under de kommande 10-20 åren innebär, om det inte sker några förändringar av trafikens fördelning på trafikslag, stora potentiella trafikökningar.

- En satsning på HÅLLBARA PERSON- OCH GODSTRANSPORTER är nödvändig – detta utgör bland annat en av de övergripande strategierna för samhällsbyggandet som redovisas i översiktsplanen för kommunen. Med hänsyn till den trängsel och negativa miljöpåverkan som trafik och trafikökningar medför så måste trafiken minimeras och så långt möjligt ske på ett hållbart sätt.



1.2 Innehåll, avgränsningar och syften

Trafikplanen omfattar centralortsområdet eller staden mellan havet och väg E6, från Ringsegård och Skrea i sydöst till Skogstorp och Stafsinge i nordväst – se avgränsning i figur 1.1. Av figuren framgår att utredningsområdet går fram till men inte innefattar motorvägen och att Vinbergs tätort således ligger utanför.

I stort sett hela trafiksystemet omfattas, dvs gång- och cykeltrafik (GC-trafik), kollektivtrafik med bussar och tåg samt biltrafik. Vad avser GC-trafik berör trafikplanen i huvudsak cykeltrafiken. Persontrafiken med tåg behandlas bara kort, liksom godstransporterna på järnväg för vilka en separat utredning om godshantering och omlastningsplats genomförs. Hamnen och fartygstransporterna ingår inte heller i trafikplanen, däremot diskuteras lastbilstransporterna till och från hamnen.

Rapporten syftar till en behandling av följande huvudpunkter:

- Övergripande mål nationellt, regionalt och inom kommunen beträffande trafik och miljö, samt mer konkreta mål och ambitioner för trafiksystemets utveckling och hållbarhet.

- En översikt över tidigare utredningar avseende trafik, bebyggelseutveckling och miljö.
- En genomgång av det nuvarande trafiksystemets funktioner, utformning och problem.
- Förutsättningar och utvecklingstendenser för den framtida bebyggelsen, trafiken och transporterna.
- En problemanalys utgående från de ovan nämnda punkterna, med särskild inriktning på möjliga medel för att motverka och hantera den biltrafikökning som nybebyggelsen kan medföra.
- Principer för utveckling av cykeltrafiken och förslag till kompletteringar av cykelvägnätet.
- Principer för förbättring och förstärkning av den kollektiva trafiken.
- En genomgång av biltrafik och vägnät baserat på trafikprognoser och vägstudier, med inriktning mot att vägnätet skall fungera tillfredsställande även i framtiden. Förslag redovisas avseende kompletteringar och ombyggnader av vägar, parkeringsstyr-

ning samt förbättringar av buss- och cykeltrafikens vägnät.

- Åtgärder för att minska den negativa miljöpåverkan av trafiken och trafiksystemet inom olika miljösektorer.

1.3 Genomförande

Trafikplanen har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av representanter för stadsbyggnadskontoret och miljö- och hälsoskyddskontoret. Projektledare är Johan Risholm, stadsbyggnadskontorets planenhet, och Linda Larsson, stadsbyggnadskontorets gatu- och trafikenhet. Norconsult AB har medverkat som konsult.

2 Mål

2.1 Transportpolitiska mål

Grundläggande vid utredningar av och planer för trafiken är de nationella transportpolitiska målen – se nedan. Ett beslut om reviderade mål togs 2010 av riksdagen. Det övergripande

målet för transportpolitiken är oförändrat, medan de tidigare sex delmålen har ersatts av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Därvid har ”**syftet med transportpolitiken, nämligen att skapa tillgänglighet ...**” särskilt

lyfts fram (ur Prop 2008/09:93, även illustrationen nedan är hämtad från denna).

TRANSPORTPOLITIKENS ÖVERGRIPANDE MÅL

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

FUNKTIONSMÅL

Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

HÄNSYNSMÅL

Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.



2.2 Miljömål

Riksdagen har beslutat om en samlad miljöpolitik för ett hållbart samhälle (senast utifrån ”Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete”, prop 2009/10:155). **Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta.** Detta bör ske utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Utöver det övergripande generationsmålet finns 16 nationella miljö kvalitetsmål med preciseringar, samt etappmål.

Med utgångspunkt från länets möjligheter och behov har de nationella miljömålen tidigare brutits ner på regional nivå och redovisats som miljömål för Hallands län. Med anledning av förändringar i miljömålssystemet beslutade dock Länsstyrelsen 2012 att de nationella miljö kvalitetsmålen med av regeringen beslutade preciseringar skall gälla som ”Regionala miljömål för Hallands län”.

Baserat på de nationella miljö kvalitetsmålen och även på de tidigare regionala miljömålen för Halland har Falkenbergs kommun tagit fram en ”Plan för den ekologiska hållbarheten” (antagen 2011). Planen, som gäller till 2015 då den avses bli reviderad, innehåller konkreta lokala mål och åtgärder för en bättre miljö, med

fokus på sju av miljö kvalitetsmålen (se nedanstående förteckning).

Av riksdagen beslutade nationella miljö kvalitetsmål	
1	Begränsad klimatpåverkan
2	Frisk luft
3	Bara naturlig försurning
4	Giftfri miljö
5	Skyddande ozonskikt
6	Säker strålmiljö
7	Ingen övergödning
8	Levande sjöar och vattendrag
9	Grundvatten av god kvalitet
10	Hav i balans samt levande kust och skärgård
11	Myllrande våtmarker
12	Levande skogar
13	Ett rikt odlingslandskap
14	Storslagen fjällmiljö
15	God bebyggd miljö
16	Ett rikt växt- och djurliv
Mål som Falkenbergs kommun har fokuserat på är markerade med fetstil.	
Miljö kvalitetsmålen har färgmarkerats med hänsyn till bedömningar av deras relevans för trafikplanen:	
rött = stor relevans	gult = viss relevans.

Bland de delmål kommunen har satt upp under *begränsad klimatpåverkan* och *god bebyggd*

miljö bör följande delmål särskilt nämnas, de har direkt betydelse för trafikplanen.

Begränsad klimatpåverkan

1. Genom energieffektivisering och ökad andel förnybar energi ska utsläppen av koldioxid i Falkenberg minska med 20 % från 6,2 (2004) till 5 ton/invånare (2015).
2. Invånarna i Falkenberg är beredda att i sin vardag göra aktiva val som bidrar till en hållbar utveckling.
3. Behovet av biltransporter minskar.
4. Antalet resor i kollektivtrafik i kommunen ökar med minst 50 % till år 2015.
9. År 2015 är alla bilar i kommunal verksamhet miljöbilar och minst 25 % är koldioxidneutrala.
10. Tillgängligheten och användningen av förnybara drivmedel ökar.

God bebyggd miljö

1. Den bebyggda miljön har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så att alla människor ges möjlighet till ett rikt och utvecklande liv och så att en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur ut-

vecklas där människors dagliga transporter kan minskas.

8. Antal bostadsfastigheter utsatta för störande trafikbuller minskas med 10 % fram till 2015.

2.3 Mål och strategier i Översiktsplan 2.0



Kommunens vision: Vi växer för en hållbar framtid

I gällande Översiktsplan 2.0 för Falkenbergs kommun anges följande strategier/planeringsinriktningar som viktiga förutsättningar för att kommunens vision skall uppnås. Av de fem strategierna redovisas nedan strategierna 2 och 3 i sin helhet, övriga endast med rubriker.

Strategi 1 – Planera för en hållbar samhällsutveckling.

Strategi 2 – Satsa på hållbara person- och godstransporter

Transporter med bil och lastbil ökar både genom kommunen och till och från olika destinationer i kommunen. En ökad trafik skapar trängsel, försämrad luftkvalitet och ger en negativ miljöpåverkan på framför allt klimatet. Det är därför viktigt att planera så att trafikmängderna minimeras och så långt som möjligt kan ske på ett hållbart sätt, t.ex. från väg till järnväg och från egen bil till kollektivtrafik eller cykel.

- Utveckla kollektivtrafikstråken tillsammans med Region Halland. Prioriterat är snabba linjer med hög turtäthet.
- Prioritera tillgänglighet till kollektivtrafik och samla ny bebyggelse till kollektivtrafikstråken.
- Trafikplan för Falkenbergs stad antas och den ska följas.
- Ta fram strategisk plan för utvecklingen av gång- och cykeltrafik för hela kommunen.

- Utred utbyggnadslägen för omlastningsterminal, samt förutsättningarna för industri-spår till befintliga och större planerade områden för transportintensiva verksamheter. Under tiden kvarstår föreslagen dragning via Smedjeholm.
- Verka för snabb utbyggnad av väg 153 och 154.
- Utred förutsättningarna för miljövänlig gods- och persontrafik till betydande verksamheter och besöksmål, t.ex. GeKås i Ulared.
- Arbeta aktivt med att styra trafikanternas attityder och beteenden så att biltrafikutvecklingen dämpas.

Strategi 3 – Förstärk Falkenbergs stad

Falkenbergs stad är en viktig motor i kommunen och har goda förutsättningar att utvecklas och ta emot fler människor och företag. Staden har under de senaste hundra åren brett ut sig kraftigt på omgivande jordbruks- och naturmarker med nya bostads- och industriområden, service- och vägområden. Ju mer utbredd staden blir desto mer gator och annan infrastruktur behöver byggas och desto längre blir det att ta sig till fots eller med cykel. En gles

stad är också svår att försörja med kollektivtrafik. Staden behöver därför växa genom att befintlig bebyggelse kompletteras och förtätas, samtidigt som viktiga värden i staden värnas.

- Arbeta aktivt med att förstärka Falkenbergs stads attraktivitet som servicecentrum, verksamhetsort, besöksort och boendeort i en växande arbetsmarknadsregion.
- Förtäta bebyggelsen för att nå ökad närhet mellan bostäder, service och arbetsplatser, för att underlätta kollektivåkande och cykling och för att nyttja tekniska försörjningssystem effektivare. Detta utan att småstadens kvaliteter går förlorade.
- Komplettera och blanda bebyggelse för att öka mångfalden och skapa en levande bebyggelsemiljö. Sträva efter blandning av bostäder med olika byggnadsålder, upplåtelseformer och prisklasser.
- Samlokalisera bostäder och arbetsplatser som inte stör varandra.
- Bevara och utveckla stadens grönområden, friytor och kontakten med vattnet. Skapa goda livsmiljöer genom utveckling av närrekreation och mötesplatser av god kvalitet och tillgänglighet.
- Handelspolicyn ska följas.

Strategi 4 - Styr bebyggelseutvecklingen i kustnära lägen

Strategi 5 - Skapa förutsättningar för bebyggelseutveckling på landsbygden

2.4 Mål i Delöversiktsplanen

Delöversiktsplan för Falkenbergs centralortsområde, som antogs 2007, innehåller följande övergripande mål:

- De nationella miljömålen skall genomsyra all kommunal verksamhet och kommunens framtida planering.
- Falkenbergs kommun skall vara en miljökommun avseende satsningar på god miljö och energiplanering. Kretsloppstänkandet skall vara den grund på vilken all kommunal verksamhet skall vila för ett uthålligt samhälle.
- God livsmiljö skall eftersträvas.

- Ett bra näringslivsklimat skall eftersträvas som en förutsättning för en positiv utveckling av Falkenbergs kommun.
- Ett robust och säkert samhälle skall eftersträvas.
- Förutsättningar för att uppnå en jämn och allsidig ålderssammansättning skall eftersträvas.

Av målen för centralorten bör här särskilt nämnas:

- Centrumkärnan skall förtätas.
- Falkenbergs förnämliga läge på västkusten samt de goda kommunikationsmöjligheterna skall tas till vara och utnyttjas för framtida tillväxt.
- Falkenberg skall vara en attraktiv ort för företagande och näringsliv.

2.5 Mål för denna trafikplan

Utifrån ovan redovisade transportpolitiska mål, miljömål, övergripande kommunala mål och strategier för samhällsbyggandet har arbetsgruppen formulerat följande specifika mål för trafikplanen.

Mål för personresor

- Öka andelen kollektivt resande, i första hand för arbetspendlingen och särskilt tåg-resandet.
- Öka gång- och cykeltrafikens andel av arbetspendlingen och resandet till och från skolan, bland annat med hänsyn till de positiva hälsoaspekterna.

Mål för godstransporter

- Öka andelen godstransporter på järnväg.
- Minimera störningarna av lastbilstransporter, genom lämplig lokalisering av transportalstrande verksamheter och logistikcentrum samt genom styrning av transporterna till utpekade vägstråk.

Staden – konkreta mål/åtgärder för vägtrafiken

- Definiera och utveckla övergripande stråk för cykeltrafiken.
- Ge fotgängare och cyklister företräde i centrum vid avvägningar i planeringen, bland annat genom skyltning av låga hastigheter vid blandtrafik.
- Definiera och utveckla stråk (stomlinjer) för kollektivtrafiken.
- Dämpa trafikbelastningen i centrum. I första hand bör genomfartstrafiken minskas så att utrymme ges för trafik med mål i centrum.
- Tillskapa inga nya genomfartsvägar eller andra större väglänkar.
- Underlätta användningen av och håll uppe framkomligheten på yttre trafikleder, dvs främst på Kringleden (väg 767) men även på Kristineslättssallén-Peter Åbergs väg-Söderbron-Sanddynevägen samt till viss del på Strandvägen.

- Avväg i övrigt åtgärder på vägnätet i centrum så att såväl trafiksäkerhets- som miljöförhållandena blir tillfredsställande.
- Ge prioritet åt avlastande parkeringar kring centrum och differentiera mellan besöksparkeringar på kortare avstånd och parkeringar för arbetande på längre avstånd.
- Ge prioritet åt transportsystemets tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning.

3 Tidigare utredningar

3.1 Trafikplaner

Trafikplan 90

En trafikplan för Falkenbergs stad utarbetades under åren kring 1990 och redovisades 1991 som Trafikplan 90.

En avgörande planeringsförutsättning var beslutet att bygga ut väg E6 till motorväg i en sträckning öster om staden. Viktigt var också att planerna på att bygga ut en ny nordsydlig förbindelse över Ätran, ”Garvareforsleden”, slutligt hade lagts ner efter många års diskussion. Frågan om Västkustbanans sträckning genom Falkenberg var däremot ännu inte avgjord.

Sammanfattningsvis motiverades Trafikplan 90 främst av utflyttningen av väg E6 och av den förväntade befolkningsutvecklingen.

I trafikplanen behandlades den befintliga trafik- och miljösituationen, med särskild inriktning på trafikmängder, trafiksäkerhet, buller och luftföroreningar.

Utifrån förutsättningar beträffande nya bostads- och arbetsområden m m redovisades en trafikprognos för horisontåret 2010.

Trafikplanen utmynnade i förslag till åtgärder. Den mest omfattande åtgärden avsåg utbyggnad av Tångaleden inom ett vägreservat parallellt med och väster om Varbergsvägen. Utbyggnaden aktualiserades av E6-utflyttningen och behovet av en bättre vägförbindelse mellan väg E6 och centrum än dåvarande Varbergsvägen.

Därutöver föreslogs ombyggnad av ett antal gator och gatuavsnitt: Lasarettsvägen, Ringvägen, Holgersgatan, Arvidstorpsvägen, Nygatan-Södergatan m fl. Tullbron föreslogs bli enkelriktad in mot centrum. Delar av Storgatan, Nygatan och Torggatan föreslogs bli miljöprioriterade – dvs så att biltrafiken fungerar på fotgängarnas villkor.

Förslag och lösningar redovisades även för gång- och cykelvägnätet, busslinjenätet och bussterminalerna.

Trafikutredning 2000

Trafikutredning 2000 anknöt till Trafikplan 90 och avsåg att klarlägga hur trafiksituationen såg ut vid denna tid respektive hur den förväntas se ut år 2020. En flyttning av Västkustbanan till ett nytt läge öster om staden hade vid denna tid beslutats. Inledningsvis konstaterades att åtgärdsförslagen i Trafikplan 90 i huvudsak hade genomförts.

Trafikprognoser upprättades för år 2010 och 2020 och för två scenarier: oförändrat vägnät respektive en ny väg, ”Tångavägen”, utbyggd mellan väg 767 vid Tångakrysset och Holgersgatan.

Åtgärdsförslag redovisades för fyra olika vägavsnitt eller korsningar:

- **VARBERGSVÄGEN, TVÅ ALTERNATIV.**
Varbergsvägen behålls i det ena alternativet med nuvarande (dvs år 2000) funktion och byggs om med ett sammanhängande gångcykelstråk och med borttagande av fastighetsanslutningar. Det andra alternativet

innebar att Tångavägen byggs och att Varbergsvägen då får funktion som lokalgata.

- **HOLGERSGATAN.** Förslaget till ombyggnad innefattade förändrad gatusektion och cirkulationsplatser i korsningarna med Arvidstorpsvägen (minirondell), Nygatan samt Klockaregatan. I och med att järnvägstrafiken skulle försvinna öster om stationen kan Holgersgatan förlängas söderut förbi Holgersplan och fram till Nygatan söder om kyrkan.
- **SÖDERBROKRYSSET.** Korsningen Nygatan/Södergatan/Sanddynevägen/Peter Åbergs väg föreslogs byggas om till cirkulationsplats.
- **HERTINGSPLAN.** Korsningen Peter Åbergs väg/Strandvägen/Kristineslättshallén föreslogs byggas om till cirkulationsplats. Den kan utformas med fyra anslutande gator (som idag), alternativt som en ”fembening” där även Havsbadsallén är ansluten. Det senare alternativet föreslogs i utredningen.

Kommentarer beträffande genomförandet av förslagen.

Ställningstagandet till Varbergsvägen och Tångavägen redovisas i kapitel 3.4 nedan. På Holgersgatan är cirkulationsplats med överkör-

bar rondell i mitten utbyggd i korsningen med Arvidstorpsvägen.

Söderbrokrysset är utbyggt till cirkulationsplats. För Hertingsplan har beslut fattats om utbyggnad av cirkulationsplats med fem ben.

3.2 Gång- och cykeltrafikutredningar



Gång- och cykelvägsplan för Falkenbergs kommun (2002)

Gång- och cykelvägsplanen utgick från trafiknätsanalyser för Falkenbergs stad. Utifrån en genomgång av trafiksäkerhet, samhällsplanering, framkomlighet m m fastställdes övergripande målsättningar för cykeltrafiken:

1. Cykelvägnätet ska vara bekvämt och trafiksäkert.
2. Vid vinterväglag ska plogning och halkbekämpning prioriteras på de övergripande cykelstråken före bilvägarna.
3. Vid korsningspunkter mellan bilvägar och gång- och cykelvägar ska cykeltrafiken prioriteras.
4. Cykelparkeringar ska vara säkra och väderskyddade.
5. Vägvisning på cykelvägar ska vara tydlig.
6. Samhällsplaneringen ska bygga vidare på Falkenberg som cykelkommun.

Åtgärder föreslogs dels för det övergripande gång- och cykelvägnätet och dels för grannskapsnätet. Åtgärderna avsåg antingen kompletteringar eller detaljförbättringar av respektive nät.

Kompletteringarna av det övergripande GC-vägnätet pågår (se närmare i kapitel 7).

Gång- och cykelvägar till Falkenbergs nya järnvägsstation (2005)

Utbyggnaden av den nya stationen innebar att en stor målpunkt för gång- och cykeltrafiken flyttades från centrum till stadens norra utkant. Utredningen syftade till en komplettering och anpassning av gång- och cykelvägnätet för att behålla den goda tillgängligheten till stationen och få fler personer att resa med tåg. Utredningen utmynnade i en uppdatering av ovannämnda GC-vägsplan från 2002.

För fyra olika stråk till den nya järnvägsstationen beskrevs erforderliga kompletteringar och åtgärder för GC-nätet. Nya broar över Ätran studerades vid Garvareforsen och vid kraftverksdammen, dessa skulle medföra påtagliga öknings av tillgängligheten.

Med undantag för en ny bro över Garvareforsen har en stor del av de föreslagna åtgärderna inklusive ny bro över kraftverksdammen genomförts.

3.3 Kollektivtrafikutredningar

Den nya kollektivtrafiklagstiftning som gäller sedan 2012 innebär att det i varje län skall finnas en kollektivtrafikmyndighet som beslutar om kollektivtrafikens inriktning samt om

allmän trafikplikt. Region Halland utgör kollektivtrafikmyndighet i länet. Som en följd av den nya lagen har Region Halland blivit ensam ägare av Hallandstrafiken AB.

Hallandstrafiken som bolag står för detaljplaneringen och det operativa arbetet med kollektivtrafiken. Detta innefattar upphandling av trafik med regionbussar, trafik med stadsbussar (bland annat inom Falkenbergs stad) samt viss tågtrafik (bland annat Öresundstågen på Väst kustbanan). Kollektivtrafikplaner tas fram årligen. Beträffande den aktuella planeringen av busstrafiken i Falkenberg, se kapitel 8.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013-2015 (2013)

Trafikförsörjningsprogrammet, som har upprättats av Region Halland och fastställts av regionfullmäktige, behandlar ”kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling”. Programmet utgår från Region Hallands vision: ”Halland – bästa livsplatsen 2020”.

I de mål och strategier som antagits av regionen ingår följande mål för kollektivtrafiken: ”resande med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt”. Indikatorer för att möjliggöra uppföljning är:

- Resandet med kollektivtrafik ska öka med minst 5 % per år från 2012 och vara attraktivt.
- Andelen nöjda kunder ska öka från 66 % till 70 % och andelen nöjda invånare ska öka från 48 % till minst 50 %.

Ökningen av resandet förutsätter att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig, attraktiv och att samverkan sker i ett sammanhållet system som möjliggör ett gränslöst resande oberoende av kommun- och länsgränser. Gällande mål är också att kollektivtrafiken skall tillgänglighetsanpassas så att även personer med funktionsnedsättning har möjlighet att välja att resa med denna, och att transportsystemet skall vara jämförbart, dvs likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Transportsystemet skall anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken bygger på: ”Koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda”.

Av de fem strategier som föreslås för att uppnå målen är följande mest relevanta för Falkenbergs stad:

- ”Skapa goda möjligheter till arbetspendling med kollektivtrafik”. För att detta skall vara konkurrenskraftigt krävs ett trafikutbud med minst halvtimmesstrafik under morgon och eftermiddag och dessutom ett utbud under hela dagen. Tågtrafiken är strategiskt viktig och ger förutsättningar för ökad arbetspendling mellan länets kommuner och inom det regionala styrkebältet Göteborg-Malmö-Köpenhamn.
- ”Skapa goda resmöjligheter med stadsbuss- trafik där underlag finns”. För att vara konkurrenskraftig för arbetsresor måste stadsbustrafiken få ökad turtäthet och kortare restider. Detta leder till att busstrafiken koncentreras till lokala stråk med stort underlag i syfte att ge rimliga ekonomiska förutsättningar.

Trafikförsörjningsprogrammet utmynnar i ett förslag till framtida kollektivtrafik i Halland.

Kollektivtrafikplan 2015 (2014)

Kollektivtrafikplan 2015, beslutad i juni 2014, innehåller föreslagna förändringar av kollektivtrafikutbudet för åren 2015-2017. För 2015 ges en detaljerad beskrivning av trafikförändringarna inklusive deras ekonomiska konsekvenser.

Förändringar av trafikutbudet som berör Falkenberg redovisas i kapitel 8.

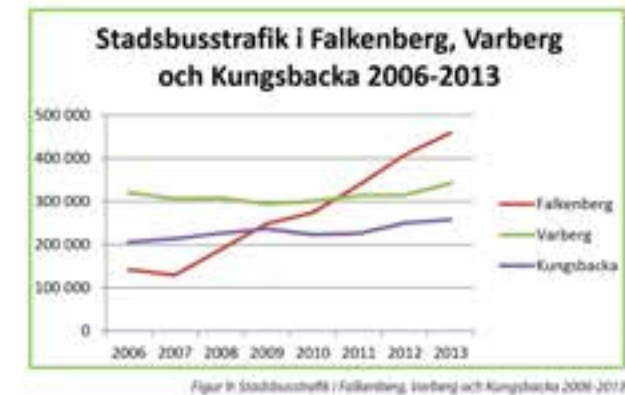
Resandeutvecklingen för olika delar av trafiken har sammanställts för perioden 2006-2013. Använt mått på resandet är delresor (dvs mellan eventuella byten), så t ex innebär färd med stationsbussen+Öresundståg två delresor.

Totalt har resandet med buss och länståg inklusive Kungsbackapendeln ökat med 14 % under sjuårsperioden. Inräknat även Öresundstågen har ökningen varit mycket stor, ca 55 %. År 2013 stod Öresundstågen för drygt en femtedel av det samlade resandet med kollektivtrafik i Halland.

Utvecklingen av bussresandet har varit splittad. Regionbussresandet minskade med 8 % under perioden medan det sammanlagda resandet med stadsbussar i de fyra städer som har stadsbustrafik ökade med 16 %.

Stadsbussresandet beskriver helt olika utvecklingskurvor 2006-2013: i Varberg har resandet ökat med 7 %, i Halmstad har det ökat med 8 %, i Kungsbacka är ökningen 25 % och i Falkenberg finns en ökning med ca 225 % - drygt en tredubbling. (I figuren nedan, som visar stadsbustrafikens utveckling, har Halmstad inte tagits med eftersom trafiken där är av en helt annan storleksordning: år 2013 omfattade

stadsbustrafiken i Halmstad 3.680.000 resor, dvs ca 8 gånger fler än i Falkenberg.)



Den kraftiga ökningen i Falkenberg beror till stor del på stationsbussen, linje 10, som inrättades 2008 när den nya stationen öppnades. Den positiva utvecklingen som finns idag hänger dock till största delen samman med den trafikomläggning som skedde sommaren 2011. Stadsbustrafiken består nu av två huvudlinjer, övriga linjer är sk speciallinjer för industriturer eller för serviceresor. Omläggningen innebar att huvudlinjerna rätades upp, att de blev snabbare och genare samtidigt som de knöts närmare till avgångarna på Öresundstågen främst för att möjliggöra arbetspendling. Bussarna på dessa linjer körs regelbundet under dagen med utökad turtäthet under högtrafiktid.

3.4 Delöversiktsplan (DÖP) för Falkenbergs centralortsområde (2007)

Ett omfattande planeringsarbete för Falkenbergs centralortsområde ledde 2007 fram till en antagen delöversiktsplan. De övergripande målen och mål för centralorten har redovisats ovan i kapitel 2.4. Här redovisas kort delar i planen som har direkt bäring på trafikplanen.

Ett huvudresultat av planeringsarbetet är kartor som redovisar den framtida markanvändningen. Bedömt horisontår är därvid 2030. Förutom den befintliga markanvändningen markeras nya områden för bostäder och service m m, verksamheter och dagligvaruhandel. Den framtida markanvändningen inom det område som trafikplanen omfattar redovisas i figur 5.1 i kapitel 5. Beräkningar och bedömningar av antalet nya bostadslägenheter och antalet nya verksamma fram till 2030 ger underlag för de trafikprognoser som tagits fram som underlag för trafikplanen.

Markanvändningskartan innehåller även förslag till utbyggnad av cykelstråk, utbyggnad av bussgator, samt mindre kompletteringar i vägnätet – se kapitlen 7-9.

I delöversiktsplanen redovisas kommunstyrelsens beslut att stryka det tidigare objektet ”Tångaleden”, detta innebär också att Varbergsvägen rustas upp och behåller sin funktion som infart från väg E6. Upprustningen av Varbergsvägen är genomförd.

Med hänsyn till att järnvägen har flyttats ut redovisas i delöversiktsplanen reservat för nya lägen för industrispår, dels till Smedjeholmens industriområde och hamnen, dels till Ågårds industriområde (beträffande senare utredningar av nya industrispår, se kapitel 8.3).

3.5 Översiktsplan 2.0 för Falkenbergs kommun (2014)

En ny översiktsplan för Falkenbergs kommun, Översiktsplan 2.0, antogs i maj 2014 och vann laga kraft i juni 2014. Översiktsplanen är ett viktigt strategiskt verktyg för hela kommunens utveckling. Översiktsplanen skall visa kommunens viljeinriktning, ange grunddragen i mark- och vattenanvändningen, redovisa kommunens syn på hur den byggda miljön skall bevaras och utvecklas samt skapa spelregler för dem som bor, bygger, verkar i eller besöker kommunen. Översiktsplanen har en planeringshorisont på 10-15 år, dvs sträcker sig framemot år 2030.

Från samrådsupplagan av trafikplanen 2012 har fakta, mål, bedömningar och förslag beträffande trafik och transporter på olika sätt inarbetats i översiktsplanen. Föreliggande förslag till Trafikplan 2014 har i sin tur stämts av mot översiktsplanen. Detta gäller bland annat omfattningen av och takten i den framtida bebyggelseutvecklingen i staden, betoningen av stråktänkandet vad avser ny bostadsbebyggelse och förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik, industrispår och omlastningscentral, samt en strategisk plan för utvecklingen av gång- och cykeltrafiken.

4 Nuvarande trafiksystem: Översikt, funktion, problem

4.1 Färdsätt och transportslag - översikt

Några kvantitativa undersökningar av det samlade trafiksystemet och av hur resor och transporter fördelas på olika färdsätt respektive transportslag finns inte för Falkenberg. Sådana undersökningar saknas för de allra flesta städer och kommuner, endast i de största städerna har studier gjorts och då i allmänhet bara av personresandet.

I stället väljs här att redovisa uppgifter som gäller hela Sverige, och sedan kommentera på vad sätt förhållandena i Falkenberg kan tänkas avvika från Sverige-genomsnittet. I första hand redovisas statistik för personresandet, avslutningsvis lämnas uppgifter även om gods-transporterna.

Personresor

Senast tillgängliga uppgifter om personresorna i Sverige redovisas i följande tabell samt i figurerna 4.1 och 4.2, de är baserade på statistik från Trafikanalys, 2014.

Två mått på personresandet och dess fördelning på färdslag kan användas: antalet personresor respektive persontransportarbetet mått i personkm. Det mest relevanta måttet för personresande – antingen det gäller trafikens funktion och nytta eller de problem den medför – är persontransportarbete.

Följande tabell visar **persontransportarbetet (mått i personkilometer, dvs. där hänsyn tas**

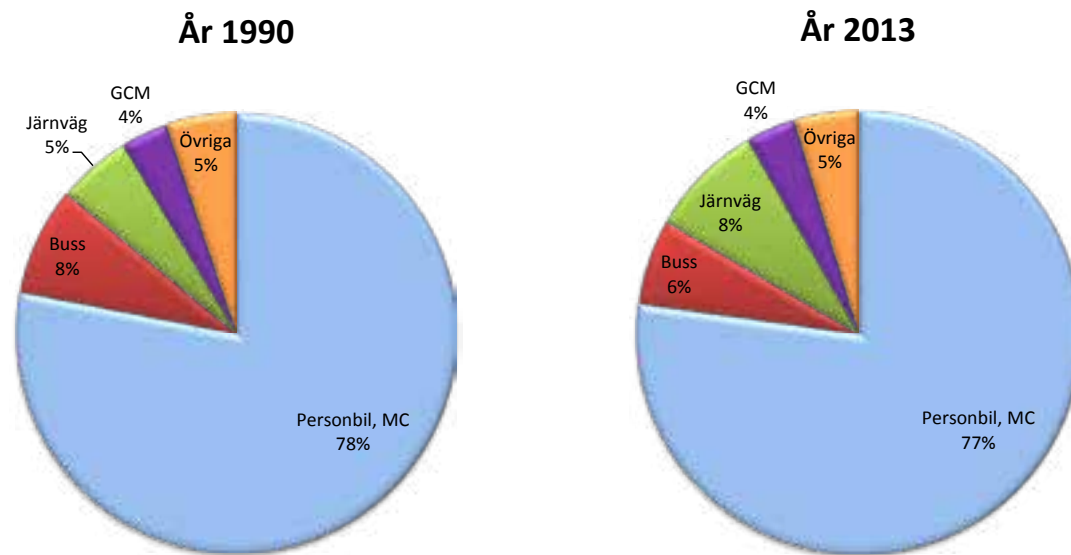
Inrikes persontransportarbete (miljarder personkm)			
Trafikslag	1990	2013	Förändring
Personbil, MC	95,2	108,5	+14 %
Buss	9,7	8,7	-10 %
Järnväg	6,6	11,8	+79 %
GCM	4,2	5,0	+ 19 %
Flyg	3,9	3,4	- 13 %
Övrigt	2,4	3,2	+ 33 %
Totalt	122,0	140,6	+ 15 %

till personresornas längd) inom Sverige för olika trafikslag år 1990 och år 2013.

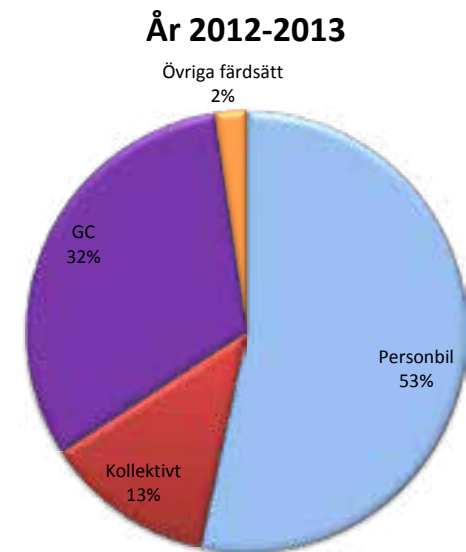
Totalt har personresandet ökat med 15 % mellan dessa år. Den allra största delen av denna ökning förklaras av befolkningstillväxten i Sverige. Räknat per invånare har resandet under perioden 1990-2013 bara ökat med i genomsnitt 0,1 % per år. Även om personresandet alltså fortfarande ökar, så är ökningstakten mycket lägre än tidigare, och resandet närmar sig sannolikt ett "mättnadstak".

I figur 4.1 visas persontransportarbetets fördelning på trafikslag åren 1990 och 2013. Personbil och MC står för en svagt minskad men dominerande andel, ca 77 %, av persontransportarbetet. Resandet på järnväg har ökat dramatiskt, med 79 %. En del av ökningen förklaras sannolikt av att trafikanter flyttat från flyg och kanske också från buss. Gång-, cykel- och mopedtrafiken (GCM) står för en relativt liten del, ca 5 %, av det totala personresandet.

Övriga färdslag utgörs av inrikesflyg, färjor, spårväg och tunnelbana.



Figur 4.1 Persontransportarbete (personkm) i Sverige fördelat på trafikslag åren 1990 och 2013
Källa: Transportarbete 1950-2013 (Trafikanalys, 2014)



Figur 4.2 Antal personresor i Sverige fördelat på trafikslag
Källa: RVU Sverige - den nationella resevanundersökningen 2012-2013 (Trafikanalys, 2014)

Färdsättsfördelningen för **personresor oberoende av reslängden** i figur 4.2 ger en annan bild. Gång- och cykeltrafiken står då för 32 %, kollektivtrafiken totalt för 13 % och personbils-trafiken för 53 %. Den höga andelen gång- och cykelresor hänger samman med att dessa resor är i genomsnitt korta. Kollektivtrafikens andel av resorna är lägre än dess andel av persontransportarbetet, skälet är främst inslaget av långa järnvägsresor. Reslängderna 2012-2013 var i genomsnitt 2,9 km för gång- och cykeltrafik, 36 km för kollektiva färdssätt och 36 km för bil.

Förhållandena i Falkenbergs kommun – inte storstad, en sammansättning av mindre stad, tätorter och glesbygd – bedöms någorlunda väl överensstämma med de genomsnitt för Sverige som visas i figurerna 4.1 och 4.2. Resandet har dock ökat kraftigare: en indikation på detta är att antalet personbilar i trafik i Falkenberg ökade med 27 % mellan 1990 och 2013. De goda förutsättningarna för cykeltrafik i Falkenberg gör att andelen gång- och cykeltrafik troligen är större här än i Sverige som genomsnitt. Å andra sidan kan andelen kollektivtrafik vara lägre. Resandet med stadsbuss bedöms utifrån bland annat Hallandstrafikens statistik svara för bara omkring 3 procent av det totala resandet för Falkenbergs stad, till detta kommer dock resandet med regionbussar och tåg.

Möjligen spelar bilen en något större roll i Falkenberg än i Sverige som genomsnitt. Falkenbergs kommun hade 2013 en biltäthet om 533 personbilar i trafik per 1.000 invånare, att jämföra med 467 i hela Sverige. Mellan 1990 och 2013 ökade biltätheten med 14 % i Falkenberg och med 11 % i Sverige.

Utvecklingen av biltätheten i Falkenberg 1990-2013 har jämförts med övriga städer i Halland och med några andra sydsvenska städer – se figur 4.3. Biltätheten är rätt lik i Falkenberg, Varberg, Kungsbacka och Värnamo, men klart lägre i den större staden Halmstad och mycket högre i den utpräglade ”pendlingsstaden” Laholm.

Biltäthetsökningen 1990-2013 har dämpats till 8 % i Växjö med dess satsningar på hållbarhet, att jämföra med 11-12 % ökning i Kalmar och Halmstad. Störst satsningar (med åtgärdsprogrammet LundaMats) har gjorts i Lund; där är biltätheten samma 2010* som 1990, vissa förhållanden (”studentstaden”) avviker dock påtagligt.

I sammanställningen i figur 4.3 av biltätheten för kommuner av olika storlekar är ett samband mycket tydligt: ju större kommun eller stad desto lägre biltäthet.

* Uppgift saknas för Lund 2011-2013 till följd av statistikföringsproblem

Med hänsyn till detta samband får biltätheten i Falkenbergs kommun bedömas som något dämpad, kanske som följd av de goda tågförbindelserna.

Godstransporter

Vad avser godstransporter är mest relevant mått godstransportarbete, angivet som tonkm. Godstransportarbetet i Sverige ökade med 15 % mellan 1990 och 2013. Fördelningen på transportslag var samma 2013 som 1990. Sjöfarten svarade då för 38 % av transporterna, tågtrafiken för 24 % och vägtrafiken för 38%.

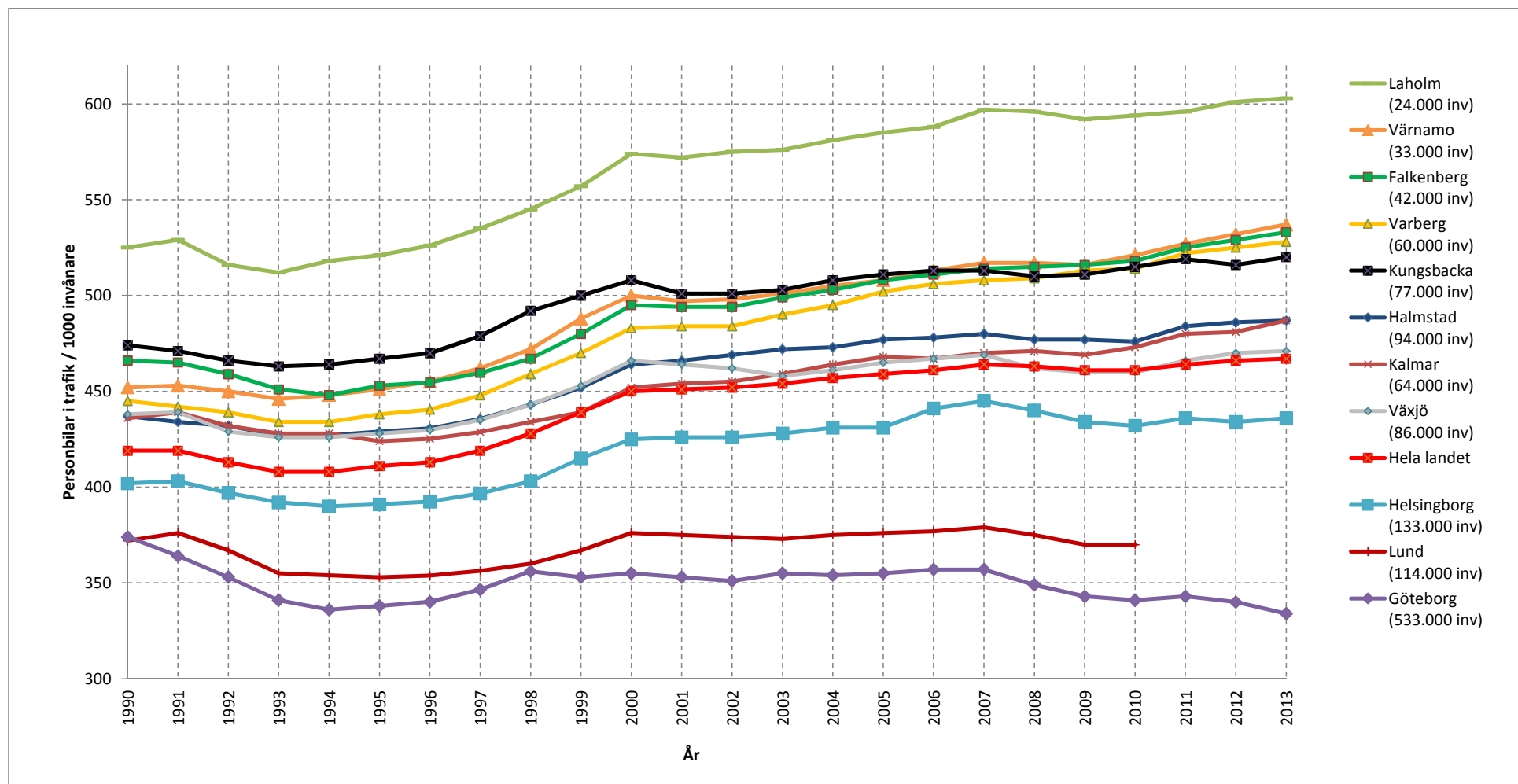
Vad gäller godstransporter är inte några jämförelser med Falkenberg meningsfulla.

4.2 Vägnät

Det vägnät som behandlas i trafikplanen – huvudnät för vägtrafiken och övergripande cykelvägnät – redovisas i figur 4.4 respektive figur 4.5.

Biltrafik

Fördelningen på vägar och gator som staten respektive kommunen är väghållare för framgår av figur 4.4. Statliga vägar är dels väg 767 (gamla E6, i fortsättningen benämnd ”Kringle-



Figur 4.3 Utvecklingen av biltätheten 1990-2013 i några sydsvenska kommuner av olika storlek och med varierande ambitioner beträffande trafikförsörjningen, samt i hela landet. Definition av biltäthet: personbilar i trafik per 1.000 invånare. Källa: Fordon i län och kommuner 2013 m fl, Trafikanalys)

den”), dels vägarna 150 och 154. Väg E6 ligger som nämnts utanför trafikplanens område.

Som större huvudvägar, dvs vägar som i hög grad fungerar som genomfarts- eller infartsväg, markeras i figuren: Kringleden, de sammanlagt 7 infarterna till staden, samt den sammanbindande förbindelsen i centrum via Holgersgatan, Nygatan, Söderbron och Peter Åbergs väg.

Busstrafik

Busstrafiken går med ett par undantag på det allmänna vägnätet, främst på det redovisade huvudvägnätet men även på några lokalgator. Undantagen gäller tre bussgator: ett kort vägsnitt i viadukten under järnvägen vid den nya stationen, ett vägsnitt mellan Falkagård och Ekhaga och en bussgata mellan Hjortsberg och Slätten.

Falkenbergs bussterminal, belägen vid Holgersgatan nära den gamla järnvägsstationen, fungerar både för stadsbuss- och regionbuss- trafiken. Hållplatser av terminalkaraktär, dvs med omfattande byten, finns därtill vid Stortorget och vid järnvägsstationen. Nuvarande busslinjenät redovisas i kapitel 8 i anslutning till diskussion om framtida linjenätsförändringar.

Tågtrafik

Tågtrafiken på Västkustbanan spelar en viktig roll för stadens personresande. Trafiken har utvecklats med flera turer både mot Göteborg och söderut mot Halmstad/Skåne/Köpenhamn. Turtätheten på sträckan Göteborg - Halmstad motsvarar timtrafik förstärkt till halvtimmetrafik under morgon, eftermiddag och kväll. Den nya spårsträckningen öster om staden togs i drift sommaren 2008. Falkenbergs station ligger nu ca 2 km från centrum, men trafikförsörjs av linjebussstrafik med turer som är anpassade till varje tågavgång och tågankomst.

Cykeltrafik

Det övergripande befintliga cykelvägnätet redovisas i figur 4.5. På de delar av nätet som ”saknas” går cykeltrafiken blandat med biltrafiken.

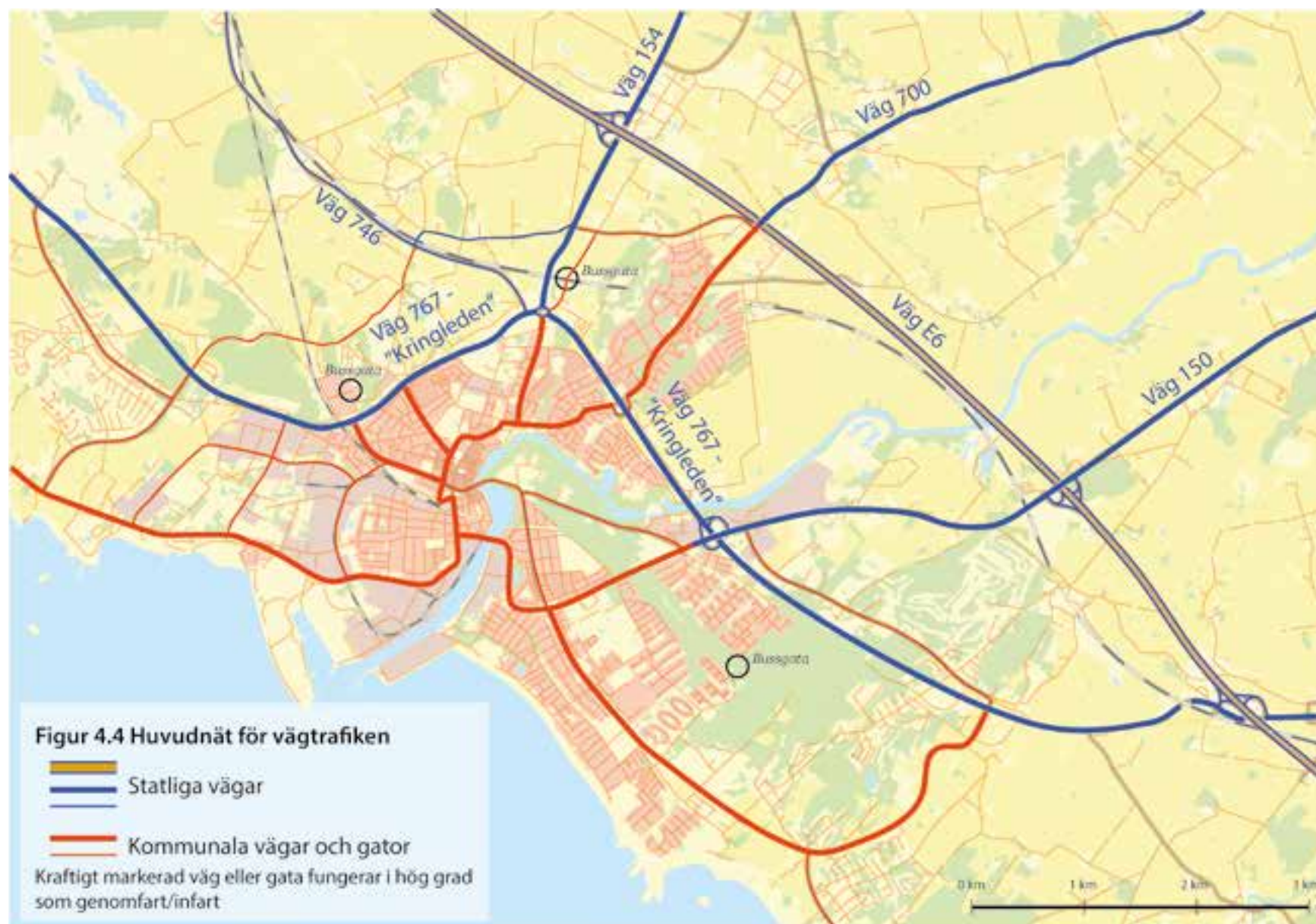
Separata cykelvägar är till den allra största delen utbyggda längs de 7 infarterna. Vissa brister finns på Arvidstorpsvägen, Sandgatan och från Skogstorp. Den nord-sydliga cykeltrafiken genom centrum använder främst Nygatan som till större delen utgör gårdsgata.

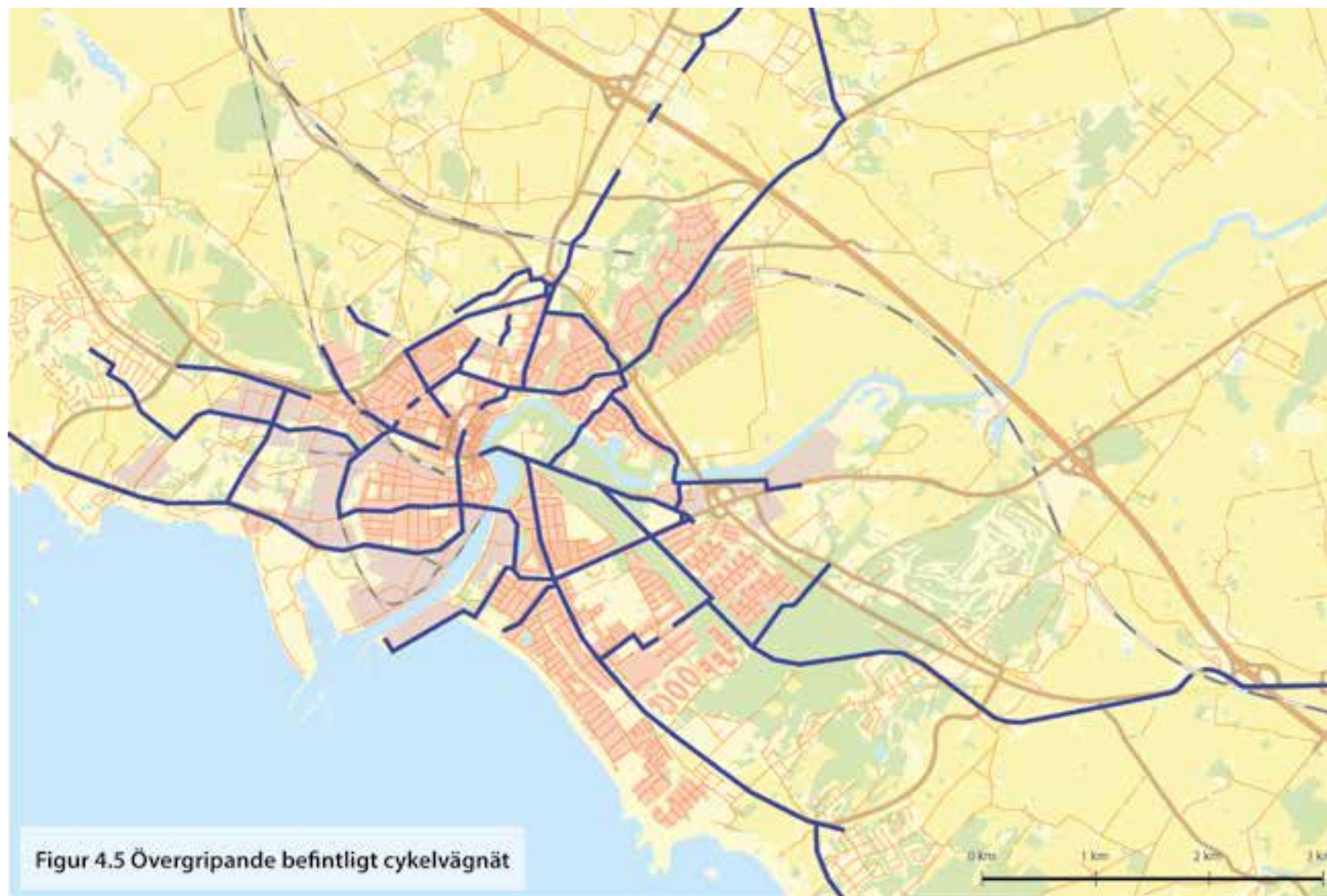
4.3 Trafikmängder

I figur 4.6 har de räkningar av vägtrafiken som utförts under senare år sammanställts, då ingår både kommunens och Trafikverkets räkningar. Med hänsyn till att räkningarna har skett under olika år har uppräknings skett så att redovisade trafikmängder i huvudsak gäller för 2010.

Ny utrustning för trafikräkningar har använts av kommunen för räkningar under 2011. Dessa räkningar har i flertalet fall resulterat i något lägre trafikmängder än tidigare. Det finns därmed en viss osäkerhet om den generella ”trafikmängdsnivån” i Falkenberg, och fortsatta räkningar rekommenderas därför.

Nya trafikräkningar (med säkerställd kvalitet) utfördes våren 2014 i ett antal snitt kring Tångarondellen. Eftersom dessa räkningar resulterade i avsevärt högre trafikmängder än vad som varit känt från de tidigare, här mycket gamla trafikräkningarna, har de nya trafiksiffrorna lagts in i figuren trots att de är senare än 2010. Vissa brister i överensstämmelse mellan tidigare och nya trafikmängder är då ofrånkomliga, framförallt på Kringleden.





De högsta trafikmängderna finns på Kringleden, på väg 154-Varbergsvägen in till staden från väg E6, på Kristineslättssallén-Peter Åbergs väg - Söderbron och på Holgersgatan-Nygatan.

Vad avser resandet med kollektivtrafik – se även redovisning i kapitel 3.3 – föreligger uppgifter främst på övergripande nivå, men sannolikt är dessa någorlunda representativa även för Falkenbergs stad. Tågresandet på Västkustbanan, mätt både i antal sålda personkort och i personkm, har ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Utvecklingen av trafikeringen med Öresundstågen, förändringar av taxor med mera har därvid varit av betydelse.

Till och från Falkenberg går regionala busslinjer mot Varberg, Halmstad och Ullared-Svenljunga. Generellt har resandet med regionbussar utvecklats svagt eller stagnerat under de senaste åren.

Resandet med stadsbussar har i alla de fyra halländska städer som har stadsbusstrafik ökat under senare år, men ökningarna har med undantag för Falkenberg varit måttliga. I Falkenberg ökade resandet med stadsbussar med ca 225 % mellan 2006 och 2013. Ökningen förklaras i första hand av att järnvägsstationen flyttades ut ur staden och att resenärerna därmed

måste utnyttja buss mellan staden och stationen – linje 10, den så kallade stationspendeln.

Den främsta orsaken till den aktuella, mycket positiva resandeutvecklingen på Falkenbergs stadsbussar är dock den linjeomläggning som skedde 2011. Under det senaste året, 2013, ökade resandet på de två huvudlinjerna 1 och 7 med 16 %. En långsiktigare förklaring till den goda utvecklingen, framlagd av kollektivtrafikansvarig, kan vara att utflyttningen av stationen och inrättandet av stationspendeln ”har lärt Falkenbergsborna att åka buss”.

För cykeltrafiken finns inga trafikräkningar i Falkenberg.

4.4 Tillgänglighet och framkomlighet

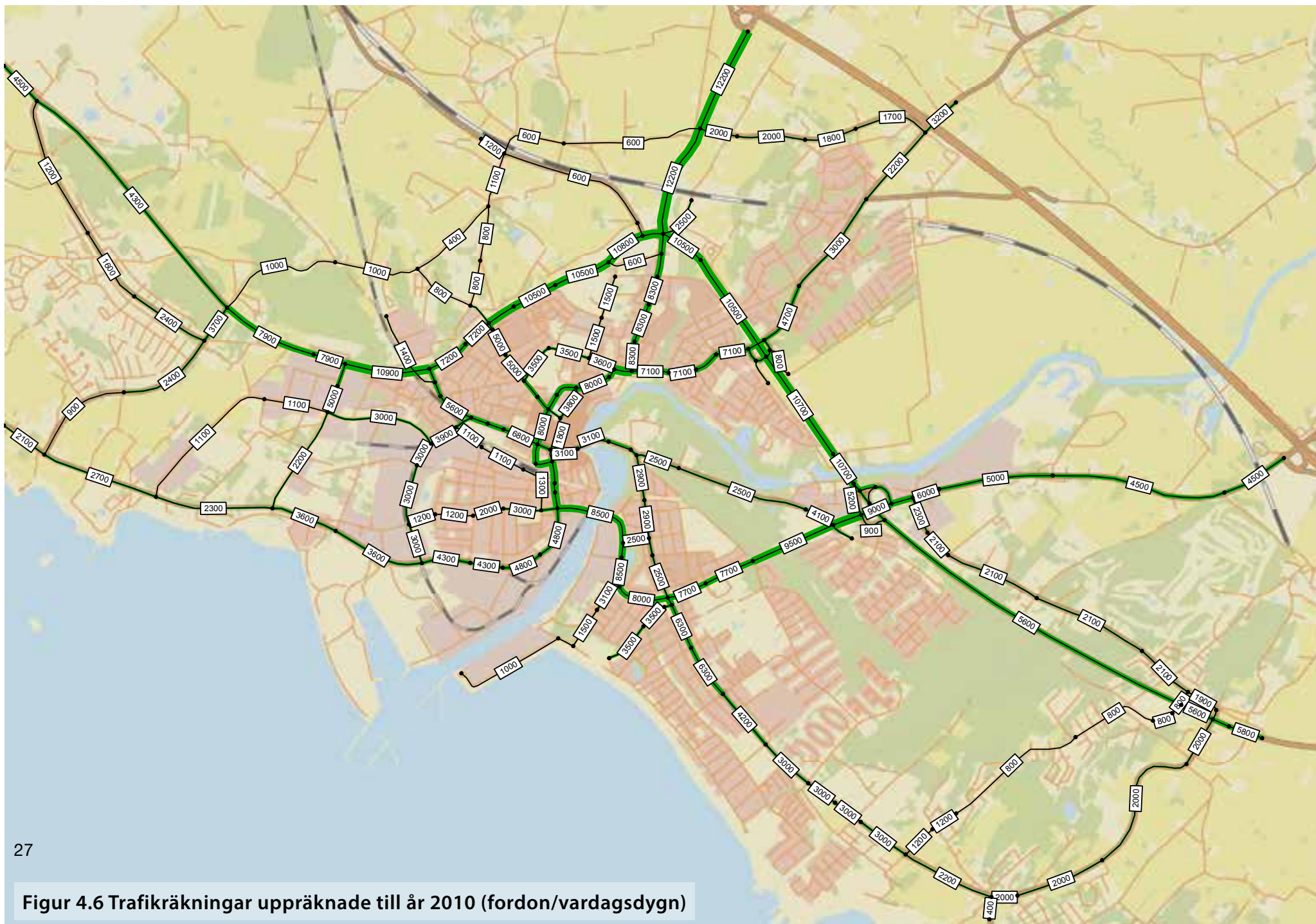
Några större tillgänglighetsproblem bedöms inte finnas i staden. Att det bara finns två broar samt två gång- och cykelbroar över Ätran inne i tätbebyggelsen innanför den tangentiella leden, Kringleden, innebär dock brister i tillgängligheten, framförallt för gång- och cykeltrafiken.

Problem med framkomligheten som gäller biltrafiken är koncentrerade till den nord-sydliga förbindelsen genom centrum, som till största

delen går via Holgersgatan – den enda nord-sydliga centrumgata som idag har kapacitet och lämplig standard. Problemen berör här både biltrafiken och den frekventa busstrafiken mellan bussterminalen, Stortorget och järnvägsstationen. Mest trafikbelastade är Holgersgatans korsningar med Arvidstorpsvägen och Sandgatan.

Ett annat snitt som kan utvecklas till en kapacitets- och framkomlighetsmässig flaskhals för fordonstrafiken är förbindelserna över Ätran. Det finns i praktiken 2½ broar inklusive Kringledens Ätranbro och med hänsyn taget till att Tullbron är enkelriktad. Principen att vägtrafiken så direkt som möjligt bör gå ut till och via den tangentiella leden kommer att bli allt viktigare, därigenom kan både Tullbron och Söderbron avlastas från trafik. Bron över Ätran på Kringfartsleden har idag avsevärd trafik men ”tål” ändå betydande framtida trafikökning.

Köer och störningar i framkomligheten har under senare tid blivit kännbara även i Tångarondellen, under högtrafiktid morgon och eftermiddag. I denna strategiska punkt korsas den största infarten till staden, väg 154 från E6 och Ullared, av Kringleden som bland annat fördelar ut trafik till övriga infarter. Störningarna har fått betydelse särskilt för stationsbus-



sar på väg till stationen genom att det hänt att tågavgång har missats till följd av att bussen fastnat i köer.

Vad avser **tillgänglighet för alla inklusive människor med funktionsnedsättning** till den service i vid mening som kommunen tillhandahåller, antog kommunfullmäktige 2012 "Tillgänglighetspolicy för Falkenbergs kommun". I policyn anges bland annat att samtliga invånare skall ha möjlighet att ta del av den service och det utbud som kommunen erbjuder, att tillgänglighetsperspektivet skall genomsyra såväl den inre som den yttre miljön och att varje nämnd har ett ansvar när det gäller att förbättra villkoren för personer med funktionsnedsättning. Stadsbyggnadskontoret har tillsatt en tillgänglighetsgrupp som skall arbeta med anpassning av det offentliga rummet enligt ovan angivna principer.

4.5 Trafiksäkerhet

En studie av inträffade trafikolyckor med personskada under femårsperioden 2006-2010 finns tillgänglig på Stadsbyggnadskontoret.

4.6 Miljöstörningar

Trafikbuller

Buller är numera den miljöstörning från trafiken som berör flest människor. Med buller menas oönskat ljud. Bullret kan påverka människan på olika sätt, det kan medföra obehagskänslor och irritation, störningar vid samtal och lyssnande, koncentrationssvårigheter och sömnstörningar. Direkta hörselskador orsakas normalt inte av de bullernivåer som trafik ger upphov till, däremot förekommer andra fysiologiska effekter som t ex förhöjt blodtryck. Buller kan påverka människan såväl i bostaden som i arbetet, men bullerstörningar i bostaden är helt dominerande.

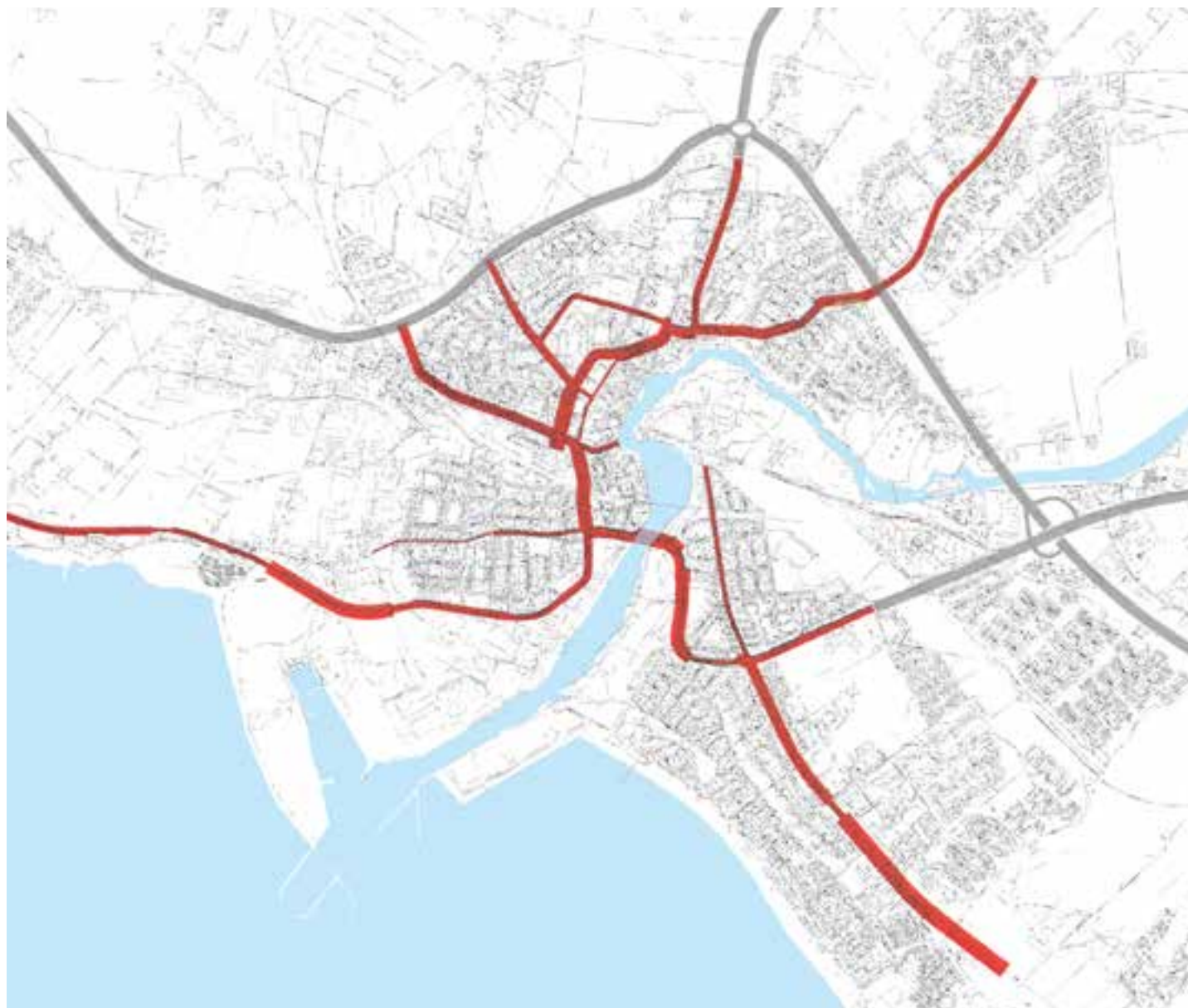
Ljudnivåer av buller mäts i dBA, en logaritmisk skala som avser att efterlikna örats uppfattning av buller. En ökning med 3 dBA motsvarar *fysikaliskt sett* en fördubbling av ljudnivån (t ex orsakad av en fördubblad trafikmängd). Vad avser trafikbuller *upplevs* en ökning med 8-10 dBA som en fördubbling av ljudnivån. I genomsnitt innebär dock en höjning av ljudnivån med 1 dBA att de upplevda störningarna ökar med 15-20 %.

Följande riktvärden för trafikbuller vid bostäder har beslutats av riksdagen:

Ekvivalentnivå inomhus	30 dBA
Maximalnivå inomhus	45 dBA
Ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)	55 dBA
Maximalnivå på uteplats (vid bostad)	70 dBA

Dessa riktvärden tillämpas dock i första hand vid nyplanering av bostäder och vid byggande av vägar och järnvägar. I *befintlig miljö* genomför Trafikverket nu bullerskyddsåtgärder för bostadsfastigheter som är utsatta för vägtrafikbuller och har ekvivalenta ljudnivåer utomhus om 65 dBA eller däröver, eller har höga maximalnivåer. I en del kommuner har man valt en högre ambitionsnivå och arbetar med bullerskyddsåtgärder vid kommunala gator och vägar för bostadsfastigheter med t ex minst 60 dBA.

Uppgifter om bostadsfastigheter som störs av vägtrafikbullret i Falkenberg redovisas i "Inventering av vägtrafikbuller. Falkenbergs tätort" (Falkenbergs kommun och Vectura, 2011-11-30) -se figur 4.7. I inventeringen ingår alla bostadsfastigheter som har en ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad om 60 dBA eller mer. Detta motsvarar omkring 33 dBA i ekvivalent ljudnivå inomhus, förutsatt fasad med tvåglasfönster; vid treglasfönster blir inomhusnivån lägre än 30 dBA.



Figur 4.7 Utbredning av trafikbuller på kommunala vägar (ekvivalent ljudnivå över dygn utomhus om 60 dBA eller däröver)

Källa: Inventering av vägtrafikbuller. Falkenbergs tätort (Falkenbergs kommun och Vectura, 2011-11-30)

De högsta ljudnivåerna – se figur 4.7 – återfinns inne i centrum bl a vid Holgersgatan och längs infartsvägarna. Vid flera av dessa gator och vägar där den skyltade hastigheten tidigare var 50 km/h gäller numera 40 eller 30 km/h. Teoretiskt innebär detta en sänkning av den ekvivalenta ljudnivån med nära 2 dBA; det är dock inte ovanligt att hastighetssänkningen och därmed ljudnivåsänkningen blir något lägre.

Det totala antalet bostadsfastigheter som är bullerstörda, dvs har ekvivalenta ljudnivåer utomhus om 60 dBA eller mer, uppgår till 135 st. Detta motsvarar enligt inventeringen ca 1.050 boende i bullerstörda miljöer längs kommunala gator och vägar i Falkenbergs stad. Inga bostadsfastigheter har mer än 65 dBA.

Därtill kommer bullerstörda hus vid vägar som staten är väghållare för, dvs Kringleden (väg 767), väg 150 och väg 154. Bostadsbebyggelse finns längs Kringleden men inte vid de övriga vägarna (inom staden). En sammanställning gjord av Trafikverket redovisar 44 bostadsfastigheter med en ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad om 60 dBA eller däröver. För 17 av dessa bostadsfastigheter har bullerskyddsåtgärder vidtagits i form av fönsteråtgärder. Bullerskärm har också uppförts längs några fastigheter.

Luftföreningar och klimatgaser

Vägtrafiken och andra utsläppskällor ger upphov till luftföreningar som vid halter över vissa nivåer är skadliga för människors hälsa. Från vägtrafiken kommer också betydande utsläpp av klimatgaser, i huvudsak koldioxid, som medför växthuseffekt i form av ökad temperatur, stigande havsnivåer och annan klimatpåverkan. Nedan redovisas först *utsläppen* av klimatgaser och luftföreningar och därefter *halterna* av luftföreningar.

Utsläpp

Uppgifter om utsläpp föreligger för Falkenbergs kommun 2011 och tidigare. I tabellen nedan redovisas dels utsläppen totalt i kommunen och dels utsläppen från person- och godstransporter, där vägtrafiken står för den helt dominerande delen.

Tid, källa	Klimatgaser	Kväveoxider	Svaveloxider	Kolväten	Partiklar (PM10)
2011, totalt	287.000	790	52	710	203
2011, transporter	112.000	430	7	155	45
1990, totalt	386.000	1.490	350	1.520	218
1990, transporter	106.000	940	67	810	52

Utsläpp i Falkenbergs kommun (ton/år). I ”transporter” innefattas såväl persontrafik som godstransporter. ”Partiklar” från transporter avser det som kommer direkt från fordonens avgasrör, uppvirvling av stoft på vägbanan ingår inte. Källa: Nationella emissionsdatabasen (Länsstyrelserna, 2014)

Med ”klimatgaser” avses de sex definierade växthusgaserna (uttryckta som koldioxidekvivalenter); av klimatgaserna står koldioxid för den största andelen.

Utsläppen av klimatgaser från transporterna av personer och gods inom Falkenbergs kommun, inklusive på väg E6, har som framgår av tabellen ökat med 6 % mellan 1990 och 2011. Den andel av de totala klimatgasutsläppen i kommunen som transporterna står för har ökat kraftigt, från ca 27 till ca 39 %.

Vad avser utsläppen av skadliga luftföreningar från transporterna har utvecklingen däremot varit positiv eller mycket positiv. Utsläppen av kolväten (som kan vara cancerogena) har minskat med ca 80 %, för försurande svaveldioxid är minskningen 90 %.

Vad gäller kväveoxider, som kan vara skadliga för hälsan och även bidrar till förurning, har utsläppen minskat med 55 %. Utsläppen av partiklar, den mest hälsoskadliga luftföroreningen (cancerogent, medför luftbesvär), har minskat med ca 15 %.

Bakom dessa förändringar ligger den förbättrade reningstekniken i fordonen, med krav på katalysatorer i alla nya personbilar från 1989 och stegvis skärpta krav därefter. Den samre effekten beträffande partiklar beror på att partikelutsläppen framförallt kommer från lastbilar där kraven införts senare och har varit svårare att uppfylla. Utsläppen av partiklar från vägbana och däck ingår inte, man kan därför inte urskilja förändringar av partikelutsläpp till följd av ändrad dubbdäcksanvändning.

Luftföroreningshalter/miljökvalitetsnormer

Luftföroreningar innefattar många olika ämnen, men vad avser trafikens utsläpp har följande numera störst betydelse: kvävedioxid, kolväten, inandningsbara partiklar och bensen.

I och med införandet av de skärpta kraven på fordonens reningsteknik har halterna av de flesta ämnen minskat, avgörande i nuläget är dels kvävedioxid och dels partiklar.

Falkenberg ingår i det s k Urbanmätnätet som en ort med "urban bakgrund". Mätningar av kvävedioxid har gjorts vid husfasad på Rådhusstorgets norra sida, dvs mitt i staden men utan direkt påverkan från gatutrafik. Kvävedioxidmätningarna under vinterhalvåret 2011/2012 angav för Falkenberg ett medelvärde om 11 µg/m³ respektive ett dygnsmedelvärde (98-percentil) om 25 µg/m³. Genomsnittshalterna för helår är erfarenhetsmässigt ca 20 % lägre än halterna under vinterhalvåret.

Miljökvalitetsnormer

Enligt Miljöbalken 5 kap 1 § får regeringen "för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa och miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön (miljökvalitetsnormer)".

Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer för utomhusluft, luftkvalitetsförordning (2010:477). De ämnen som regleras är kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar, kolmonoxid, bensen och ozon. Från 1 januari 2013 gäller även miljökvalitetsnormer för bens(a)pyren, arsenik, kadmium och nickel. Dessa normer har definierats som halter som skall eftersträvas. Om en miljökvalitetsnorm överskrids eller riskerar att överskridas, kan ett åtgärdsprogram behöva upprättas.

Uppmätta korrigerade värden understiger därmed med stor marginal motsvarande miljökvalitetsnormer: 40 µg/m³ som årsmedelvärde respektive 60 µg/m³ som dygnsmedelvärde (se tabell nedan).

På högtrafikerade gator medför trafiken vissa tillskott till ovannämnda halter. Gällande miljökvalitetsnormer bedöms dock underskridas med marginal vid alla gator inom staden.

De gränsvärden som enligt allmän erfarenhet främst riskerar att överskridas gäller kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀), och då framförallt dygnsmedelvärdena för dessa ämnen, se följande tabell.

Ämne	Medelvärdet	Miljökvalitetsnorm (µg/m ³)
Kvävedioxid (NO ₂)	Timmedelvärde (98-percentil*)	90
Kvävedioxid (NO ₂)	Dygnsmedelvärde (98-percentil*)	60
Kvävedioxid (NO ₂)	Årsmedelvärde	40
Partiklar (PM ₁₀)	Dygnsmedelvärde (90-percentil*)	50
Partiklar (PM ₁₀)	Årsmedelvärde	40

* Percentiler är ett begrepp som används inom statistiken. Om t ex 98-percentilen av timmedelvärdet av en viss luftförorening högst får vara 90, så betyder det att timmedelvärdet av föroreningshalten skall vara lägre än 90 under 98 procent av årets timmar. Under två procent av årets timmar (det vill säga 175 timmar) får då föroreningshalten vara högre än 90. Motsvarande gäller för 90-percentilen.

Risker från transporter av farligt gods

Transporter av farligt gods sker i viss omfattning till hamnen och industriområdena. Godset kan bestå av olika petroleumprodukter, giftiga eller brandfarliga gaser, oxiderande ämnen, explosiva ämnen m fl.

Om det sker en olycka vid en farligt gods-transport och det farliga godset kommer ut innebär det allvarliga risker för både människor och miljön. Generellt är dock sannolikheten för en sådan olycka mycket låg.

Rekommenderade transportleder för farligt godstransporter inom staden är idag (se figur 4.8):

- Industrivägen-Åkarevägen-Kvekatorpsvägen (för transporter främst till hamnen)
- Industrivägen-Åkarevägen-Sanddynevägen-Skomakareledden (för transporter till Smedjeholmens industriområde m m).

Inom det i figur 4.8 markerade ”förbjudet område” får enligt lokala trafikföreskrifter fordonstransporter med farligt gods inte framföras utom på de sekundära transportvägarna.



Dessutom är Västra Stambanan samt de vägar som Trafikverket är väghållare för generellt upplåtna för transporter av farligt gods. Detta gäller bland annat Kringleden och infartsvägarna 150 och 154.

Som underlag för ny översiktsplan för Falkenbergs kommun har en riskinventering sammanställts. Den omfattar tekniska olycksrisker, naturolycksrisker, sociala riskfaktorer och miljörisker. Bland de tekniska olycksriskerna utgör transporter av farligt gods på väg och järnväg en av riskkällorna.

Länsstyrelsen har låtit ta fram rapporten ”Riskanalys av farligt gods i Hallands län” (Länsstyrelsen, meddelande 2011:19). Baserat på en riskanalys för väg- och järnvägstransporter och värderingar av tolerabla risknivåer har Länsstyrelsen upprättat riktlinjer för samhällsplanering utmed vägar och järnvägar som är avsedda för transporter av farligt gods.

Generellt anges att riskerna skall beaktas inom ett avstånd av 150 m från transportled. Detta initiala utredningsavstånd kan senare komma att kortas ner beroende på resultaten från gjorda riskbedömningar. Fyra zoner anges där olika grad av riskhantering krävs i den fortsatta planprocessen:

- Yttre gräns för riskbedömningsområde: 150 m.
- Rekommenderat avstånd (basavstånd): 30 - 100 m
- Reducerat avstånd: --
- Bebyggelsefritt område: 15 - 30 m

Kommunen avser att tillämpa de av länsstyrelsen antagna riktlinjerna för samhällsplanering vid farligt godsled.

5 Framtida utveckling: Förutsättningar

5.1 Befolkningsutveckling och bostadsbyggande

Antalet invånare i kommunen var vid årsskiftet 2013/2014 ca 42.000. Därav bor enligt senaste statistik ca 24.100 (59 %) i staden, inom den avgränsning som gjorts för trafikplanen (se figur 1.1)

Översiktsplan 2.0 för Falkenbergs kommun

Enligt Program till översiktsplan för Falkenbergs kommun har befolkningen sedan 1950 vuxit med 0,6 % per år. Under den senaste tioårsperioden 2003-2013 har befolkningstillväxten varit något högre, i genomsnitt 0,69 % per år. Nybebyggelsen har dock koncentrerats till Falkenbergs stad där tillväxten således har varit klart större. Enligt översiktsplanen för kommunen växte befolkningen i staden med 0,91 % per år mellan 2000 och 2010. Detta

motsvarar en ökning med 210 invånare eller nära 100 bostäder per år.

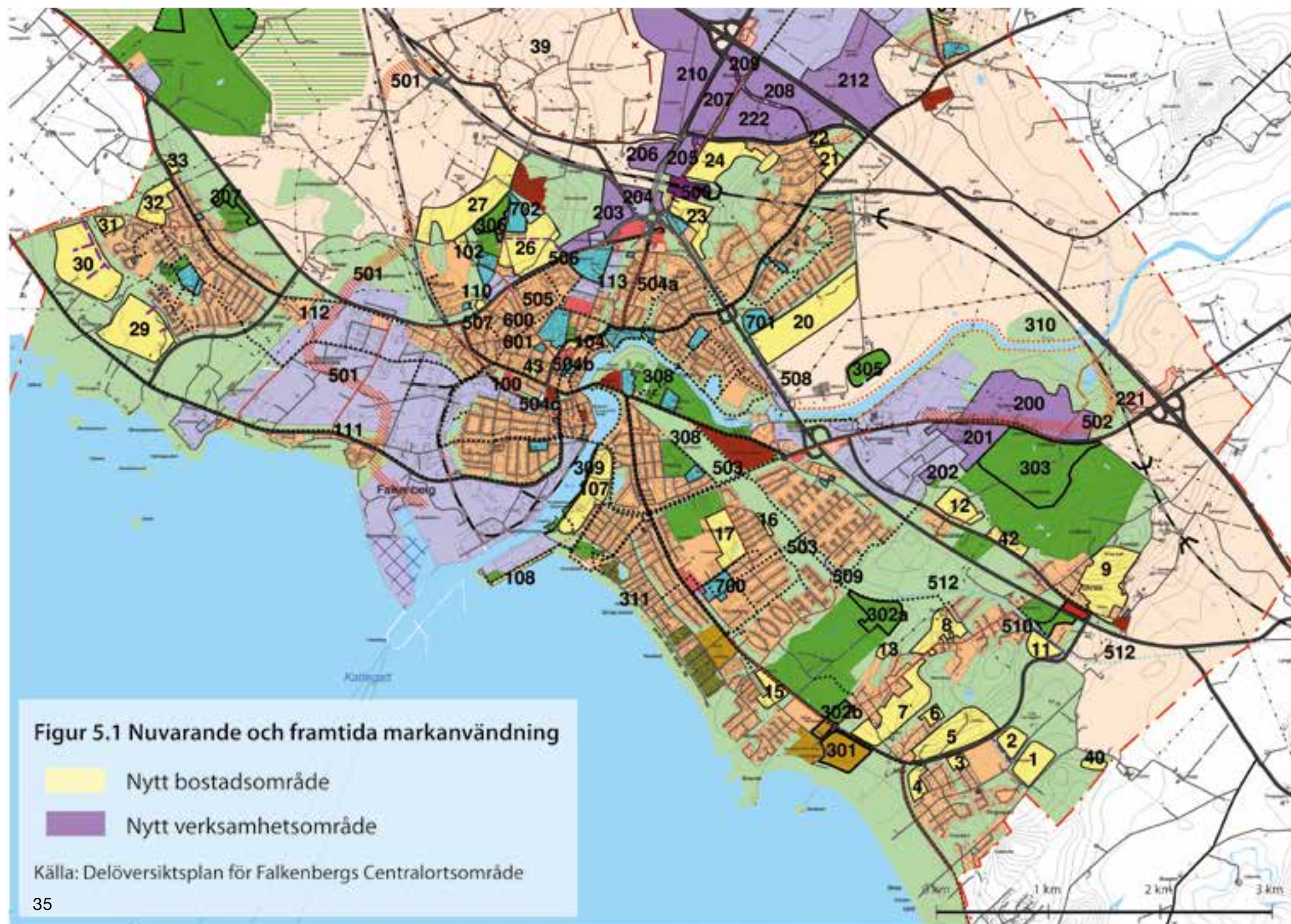
Hur befolkningsutvecklingen ser ut i framtiden hänger enligt översiktsplanen samman med hur förutsättningarna i omvärlden och kommunen förändras, men också med hur kommunen väljer att satsa och påverka sina förutsättningar. Befolkningstillväxten är alltså beroende på åtgärder som gör kommunen attraktiv som boendekommun: bra boendemiljö, arbetstillfällen, goda pendlingsförutsättningar (genom infrastruktursatsningar), attraktiv stadsmiljö, trygghet m m.

Kommunens målsättning är att i slutet av planperioden (2030) skall befolkningen ha vuxit till ca 50.000 invånare och befolknings-tillväxten successivt ha ökat till ca 1,2 % per år. Detta motsvarar den tillväxttakt som prognostiseras för hela Halland, i genomsnitt 1,2 % per år, och där utvecklingen av pendlingen inom regionen och till Göteborgs- och Öresundsregionerna antagits få avgörande betydelse.

För Falkenbergs stad redovisas år 2030 drygt 30.000 invånare, och tillväxttakten beräknas då ha ökat till 1,6 % per år. I genomsnitt under perioden 2010-2030 blir befolkningsökningen 1,2 % per år. Målsättningarna beträffande befolkningstillväxt kräver att byggandet av nya bostäder frammot år 2030 har ökat till 300 bostäder per år i kommunen, varav 250 bostäder (83 %) i Falkenbergs stad.

Delöversiktsplan för Falkenbergs centralortsområde med förutsättningar för trafikplanen

En grundläggande utgångspunkt för trafikplanen är att den skall redovisa och diskutera den framtida trafiksituation som prognostiseras råda när förslaget till markanvändning i Delöversiktsplan för centralortsområdet är genomfört. Beräkningar av det framtida befolkningstillskottet baseras därmed på karta med framtida mark- och vattenanvändning i hela centralortsområdet – se utdrag i figur 5.1.



Figur 5.2, sidan 1

Nybebyggelse i centralorten: översiktlig bedömning av omfattning och genomförandetid.
 Källa: Delöversiktsplan för Falkenbergs Centralortsområde samt bedömningar av
 stadsbyggnadskontorets planenheter.
 (Om uppgift om antal lägenheter (lgh) saknas, antas 1.500 m² markyta per lgh.)

Delområde	Genomförandebedömningar	Omfattning	Genomfört	
			2020-2025	Lång sikt (ytterligare)
Bostäder				
1-2. Skrea, öst Ringsegårdsområdet	Planeras på 10-15 års sikt, ev dock bara en del av området.	13,4 ha-90 lgh?	30 lgh	60 lgh
3. Skrea, del av Ringsegårdsområdet	Byggs för närvarande (5 år).	Ca 20 lgh	20 lgh	--
4. Västra delen av Ringsegårdsområdet	Sannolikt inom 10 år.	3,7 ha-25 lgh?	25 lgh	--
5. Skrea, södra delen av Mannabergsområdet	Planering pågår (5 år).	60-70 lgh	65 lgh	--
6. Skreaområdet, Åstorp	Ej aktuellt just nu (15 år).	2,2 ha-15 lgh?	--	15 lgh
7. Västra delen av Skreaområdet	Förhandlingar pågår (10 år).	50-70 lgh	60 lgh	--
8. Skrea stationsväg	Planering pågår (5 år).	60 villor	60 lgh	--
9. Skrea, Kyrkebjär	Planlagt och klart; hälften 5 år och hälften 15 år.	100 villor	50 lgh	50 lgh
11. Skrea, vid Albertinas väg	Startas upp (5 år).	25 lgh	25 lgh	--
12. Skrea, Prästaliden	Planlagt (5 år).	60 villor	60 lgh	--
13. Skrea, Ängslyckevägen	Planarbete pågår (5 år).	25-30 lgh	25 lgh	--
14-15. Hansagård, syd ridhusområdet	Svårt bygga, kanske om 15 år.	Ca 30 villor	--	30 lgh
16. Kristineslätt, östligaste delen	Planlagt för högre hus och villor.	80 lgh	80 lgh	--
17. Kristineslättområdet	Detaljplan lagakraftvunnen (5 år). Villor och höghus.	150 lgh	150 lgh	--
18. Fajansområdet, Nybygårde	Detaljplan lagakraftvunnen. Byggt?	30 lgh	30 lgh	--
20. Södra Tröingeberg, söder Hällinge Ringv	Genomfört efter, säg, 10 år.	100 lgh	--	100 lgh
21-22. Norra delen Tröingeberg	Hälften om 10 år, resten senare.	40 lgh	20 lgh	20 lgh
23-24. Västra Tröinge-norr om nya stationen	Detaljplan lagakraftvunnen. Hälften om 10 år, resten senare.	600 lgh	300 lgh	300 lgh
26. Gustavsberg	Detaljplan om tidigast 5 år (10-15 år).	300 lgh	--	300 lgh
27. Nordvästra Stafinge, Villabyn	Hälften om 10 år, resten senare.	120 hus	60 lgh	60 lgh

Figur 5.2, sidan 2 Nybebyggelse i centralorten: översiktlig bedömning av omfattning och genomförandetid.
 Källa: Delöversiktsplan för Falkenbergs Centralortsområde samt bedömningar av stadsbyggnadskontorets planenheter.
 (Om uppgift om antal lägenheter (lgh) saknas, antas 1.500 m² markyta per lgh.)

Delområde	Genomförandebedömningar	Omfattning	Genomfört	
			2020-2025	Lång sikt (ytterligare)
29, 30. Sydväst om Skogstorp	Osäkert (10-20 år).	45 ha-300 lgh?	--	300 lgh
31, 32, 33. Skogstorp, sydväst-norr	Inom 10 år.	30-40 villor	35 lgh	--
40. Skrea-Kull	Ej aktuellt just nu (15 år).	2 ha-15 lgh?	--	15 lgh
41. Boberg	Kan aktualiseras.	1,4 ha-10 lgh?	10 lgh	--
42. Skrea motell	Småhus eller annat (15 år).	3,9 ha-ca 20 lgh?	--	20 lgh
43. Kv Drivblänken	Byggs nu (5 år).	130 lgh	130 lgh	--
100. Nuvarande järnvägsområdet, kv Rampen	Ett av områdena 100, 107 och 108 går igenom (10 år).	500-700 lgh	200 lgh	400 lgh
107. Södra åstranden, kv Fibern m fl	Ett av områdena 100, 107 och 108 går igenom (10 år).	700-800 lgh	250 lgh	500 lgh
108. Södra hamnområdet, kv Bacchus	Ett av områdena 100, 107 och 108 går igenom (10 år).	700-800 lgh	250 lgh	500 lgh
102. Falkagård (vid Solhaga)	Planering pågår (10 år).	110 lgh	110 lgh	--
103. Falkagård, norra delen av gällande dplan	Exploatering pågår.	30 hus	30 lgh	--
104. Norra delen av kv Hjulet	Osäkert (10-15 år).	150 lgh	--	150 lgh
110. Falkagård, Fjällvråken I	Planlagt (10 år).	70 lgh	70 lgh	--
113. Området vid tidigare Tångaleden m m	Kan aktualiseras för bostäder.	100 lgh	50 lgh	50 lgh
Summa bostäder i nya områden			2.195	2.870
601. Stadsförnyelse	Utrymme för 1000 lgh eller mer; 25 % 10 år och 25 % 20 år.	500 lgh	250 lgh	250 lgh
Totalt bostäder			2.445	3.120
Verksamheter				
200-202. Ågård, vid väg 150	Ingen ytterligare exploatering.	--	--	--
203-210, 222. Mellan Tångarondellen och väg E6	Attraktivt område.	?	?	?
Hamnområdet	I stort sett färdigbyggt.	--	--	--
Smedjeholm	Byggs successivt ut.	28 ha	14 ha	14 ha

Bedömningar av antalet nya bostadslägenheter i centralorten redovisas i figur 5.2. Varje delområde på kartan i delöversiktsplanen har mycket översiktligt bedömts med avseende på sannolikt innehåll av enbostadshus och/eller lägenheter i flerbostadshus. Dessutom har tiden för genomförande bedömts: klart omkring 2020-2025 eller på längre sikt, dvs sannolikt efter 2030. Totalt redovisas 2.445 nya bostadslägenheter år 2020-2025 samt ytterligare 3.120 på lång sikt, dvs. totalt 5.565 bostäder.

Vid kalkyler av antal nya invånare har antagits 2,5 invånare/enbostadshus och 1,8 invånare/lägenhet i flerbostadshus. Detta motsvarar ungefär det genomsnitt som anges i översiktsplanen, 2,2 invånare i snitt för alla nya bostäder.

Förutsatt att ”lång sikt” antas motsvara år 2030 (= delöversiktsplanens horisontår) ger ovannämnda uppgifter i figur 5.2 en genomsnittlig tillväxt åren 2010-2030 av befolkningen i staden om 2,0 % per år. Detta är klart högre än målet om tillväxt i staden enligt översiktsplanen, i genomsnitt 1,2 % per år – tilläggas bör dock att tillväxtalen förutsätts öka avsevärt fram till år 2030.

Trafikplanen har alltså utgått ifrån hur många bostäder som delöversiktsplanen antas inrymma och att denna har horisontåret 2030. En

jämförelse av ovannämnda, i figur 5.2 använda tidsperspektiv för genomförande av delöversiktsplanen med utvecklingen enligt gällande översiktsplan för kommunen kan översiktligt göras enligt följande:

- Genomfört 2020-2025 enligt figur 5.2 är utifrån översiktsplanens målsättningar för befolkningstillväxt inte genomfört förrän omkring 5 år senare, alltså 2025-2030.
- Genomfört på lång sikt enligt figur 5.2 är utifrån översiktsplanens målsättningar, samt med antagandet om fortsatt utbyggnad av 250 bostäder per år i staden efter 2030, inte genomfört förrän omkring 2040.

I denna rapport används dock tidshorisonterna från figurerna 5.2, dvs ”2020-2025” respektive ”lång sikt”, i följande avsnitt.

5.2 Utveckling av verksamheter, handel och hamnen

I markanvändningskartan – se figur 5.1 – finns nya verksamhetsområden markerade. De största ytorna finns utanför ”Kringleden” (väg 767) och på båda sidorna om väg E6 i anslutning till väg 154.

Möjliga ytor för nya verksamheter finns sammanställda i figur 5.2. Till skillnad från bostadsbyggandet och befolkningstillskottet går det beträffande verksamheter inte att direkt kvantifiera antalet nya arbetsplatser. I trafikplanen har därför ett antagande fått göras om hur många arbetsplatser som tillkommer i staden fram till 2020-2025 respektive på lång sikt.

Antagandet innebär ett ”neutralt” tillskott av arbetsplatser: lika många nya arbetsplatser kommer till i staden (dagbefolkning) som antalet nya arbetande med bostad i staden (nattbefolkning).

Detta innebär inte att alla nya arbetande också kommer att arbeta i staden, tvärtom talar mycket för en ökad pendling både ut ur och in till staden. Antagandet stämmer väl med de nuvarande förhållandena i kommunen där det bara finns en liten nettoutpendling (se kapitel 5.3 nedan).

Antalet nya arbetsplatser i staden, som alltså antas vara lika stort som antalet nya arbetande med bostad i staden, förutsätts följa befolkningsökningarna i staden. Enligt senaste uppgift (2012) var 49,0 % av de boende i kommunen arbetande; denna andel antas gälla och

vara oförändrad vid beräkningar av framtida trafik i staden.

Den framtida utvecklingen av hamnverksamheten är osäker. Utredning pågår om bibehållande av det befintliga godsspåret eller utbyggnad av nytt spår för tågtransporterna till hamnen och Smedjeholmens industriområde, samt om omlastningsterminal för tåg- och lastbilstransporter.

Ny handel förläggs enligt delöversiktsplanen kring korsningen väg 154-Kringleden (Tångarondellen). Detaljplanearbete för en större handelsetablering i detta läge pågår. Detaljplaner har upprättats för etablering i centrum.

Det sammanlagda antalet arbetsplatser i handeln har antagits öka proportionellt mot befolkningstillskottet.

Inom Falkenbergs kommun ligger också det stora handelsområdet i Ullared, med Gekås och fler andra etableringar. Detta utgör Sveriges största besöksmål och det har också en hög tillväxttakt. I och med att Ullared ligger närmare 30 km från Falkenberg har det knappast någon direkt betydelse för trafiken i staden.

En sekundär påverkan i form av fler turistbesök är dock sannolik.

5.3 Särskilda trafikförutsättningar

Pendling

År 2012 fanns ca 20.500 personer som bor i kommunen och har arbete (förvärvsarbete nattbefolkning). Antalet arbetsplatser i kommunen (förvärvsarbete dagbefolkning) var ca 19.900. Pendlingen är avsevärd: ca 4.600 (23 % av arbetskraften) pendlar ut från kommunen och ca 4.000 (20 %) pendlar in. Nettoutpendlingen har minskat något de senaste åren.

Det har nämnts tidigare att pendlingen kan komma att öka till näraliggande storstadsregioner. Här har inget särskilt antagande gjorts om ökad pendling – det skulle närmast bli en gissning. Ambitionen är dessutom att pendlingen skall ske med kollektiva färdmedel, i synnerhet tåg. En ökad pendlingsandel behöver därför inte innebära påtagligt ökad biltrafik.

Turism

Turismen – badsemestrar, shoppingresor, evenemangsturism, friluftsesande m m – har utvecklats starkt i kommunen. För evenemangsturismen var 2011 ett rekordår. Enligt representant för turistbyrån förväntas en kraftig utveckling även framöver. Man utgår från

den nationella strategin som innebär en fördubbling mellan 2010 och 2020. Arbeta med en lokal strategi pågår.

Allmänt bedöms att turisterna även i fortsättningen i hög grad kommer att använda bilen. Åtgärder som den pågående utbyggnaden av gång- och cykelväg mellan Helsingborg och Göteborg, ”Kattegattleden”, är dock betydelsefulla. Gång-cykelstråk in mot inlandet eftersträvas också.

Några särskilda bedömningar av turisttrafikens omfattning och framtida utveckling har inte gjorts i trafikplanen. Bilden av tidvis höga trafikbelastningar i centrum och söderut kring Strandvägen under sommaren är välkänd.

Vissa tidvisa trafikproblem får anses vara acceptabla, och trafiksystemet bedöms inte kunna utformas särskilt med hänsyn till turisttrafiken. Vad avser omfattningen och lokaliseringen av parkeringsplatser bör dock turismens behov vägas in, se kapitel 9.4.

5.4 Förändrade trafikstringstal?

Den framtida trafiken beror – förutom på ovan redovisade lokala förutsättningar beträffande antal boende och verksamma m m i framtiden – även på förändringar av den **specifika trafikstringen**. Specifika trafikstringstal kan vara uttryckta t ex som det antal bilresor som under ett vardagsdygn alstras per invånare (eller per bostad) eller per sysselsatt i industri, kontor, handel m fl.

Traditionellt har man i prognossammanhang räknat med att trafikstringstalen ökar i framtiden. Ökningstalen har då oftast varit kopplade till den växande biltätheten, antalet personbilar i trafik per 1000 invånare - se figur 4.3. Figuren visar dock att ökningstakten har dämpats under det senaste årtiondet. Vad gäller trafiken under ett normalt vardagsdygn finns det många tecken på att trafikstringstalen har upphört att växa, att de har nått ett "mättnadstak". Den pågående ökning av biltätheten som man ändå kan avläsa för flertalet kommuner har troligen mer att göra med ökat fritidsresande med bil och med att en del hushåll anskaffar flera bilar för olika funktioner.

Centrala myndigheter som Trafikanalys (fd SIKA) och nu senast Trafikverket har dock

prognostiserat påtagliga öknings av den framtida personbilstrafiken. I rapporten "Prognos för personresor 2030. Trafikverkets basprognos 2014" (Trafikverket 2014-03-28) redovisas en ökning av personbilstrafiken i Sverige (mätt i personbilskm) med 26 % under perioden 2010-2030. I förutsättningarna ingår dock en avsevärd ökning av antalet invånare, med 10 %. Bortsett från denna befolkningsökning innebär prognosen en ökning av personbilstrafiken per invånare med 15 %, motsvarande ca 0,7 % ökning per år. Jämfört med trafikutvecklingen under de senaste cirka 20 åren får detta ses som en stor ökning av personbilsresandet per person, och Trafikverkets prognos har också mött kritik.

Trafikplanen för Falkenbergs stad utgår dels från övergripande, sannolika förändringar (fortsatta höjningar av bränslepriser och skatter på biltrafiken, samt vissa förskjutningar av värderingar), dels från lokala förändringar som förtätning av bebyggelsen. Sammantaget bedöms att **trafikstringstalen, mätta som antal bilresor/dygn per invånare eller sysselsatt, inte kommer att öka i framtiden**. Detta gäller då främst den normala vardagsdygnstrafiken, alltså trafiken en typisk vardag under den icke-turistinfluerade perioden höst-vinter-vår. Turisttrafiken sommartid kan däremot

komma att öka, men dessa trafikförhållanden har som nämnts ovan inte bedömts kunna bli dimensionerande för trafiksystemet.

Det hittills förda resonemanget har utgått från ungefär oförändrad inriktning i kommunen när det gäller satsningar på olika trafikslag och påverkan på trafikanterna. Utifrån det övergripande målet, en övergång till hållbara transporter, bör det med ytterligare, kraftfulla satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik samt påverkan på attityder och beteenden vara möjligt att uppnå en påtaglig reduktion av alstringen av bilresor. Ett par exempel från andra städer kan ge en antydning om möjlig reduktion.

Som underlag för arbetet med trafikstrategi i Helsingborg utförde Inregia beräkningar av de minskningar av biltrafiken som olika åtgärder skulle kunna medföra. Stora satsningar på kollektivtrafik gav -10 %, styrning och beteendeförändringar beträffande biltrafiken gav -10 %, satsningar på cykeltrafiken -2 %. Möjliga minskningar av bilstringstalen uppgår därmed till sammanlagt 22 %.

För Halmstad stad har man i arbetet med Transportplan utgått från 20 % som en sannolik minskning av den totala biltrafiken per

invånare eller sysselsatt till följd av föreslagna åtgärder för ett hållbart trafiksystem.

Vad gäller Falkenbergs stad är förutsättningarna för att minska biltrafikalsstringen sannolikt något sämre. Detta hänger främst samman med att den lokala kollektivtrafiken med buss i dagsläget står för så relativt liten andel av den totala trafiken i (den mindre staden) Falkenberg - även om denna trafik nu ökar mycket snabbt i omfattning.

En sammanlagd sänkning av alstringstalen för biltrafik med i storleksordningen 10 % bedöms dock som ett rimligt mål på sikt.

De satsningar detta kräver redovisas i följande avsnitt om cykeltrafik (utveckling av cykelvägnätet), om kollektivtrafik (utökad och attraktivare buss- och tågtrafik) samt om biltrafik (förändrade beteenden).

Något avdrag i framtagna biltrafikprognoser för dessa rimliga 10 % i minskad biltrafikalsstring har inte gjorts. Utifrån använda beräkningsförutsättningar beträffande nya bostäder, arbetsplatser och handel bör prognoserna därmed betraktas så att de innehåller en säkerhetsmarginal: trafikmängderna kan med viss sannolikhet komma att bli lägre än redovisat, medan det är osannolikt att de kan bli större.

FÖRSLAG TILL TRAFIKPLAN

6 Problemanalys

Som en syntes av vad som redovisats ovan, särskilt under mål och förutsättningar, föreslår arbetsgruppen följande som grundläggande mål för trafikplanen:

FÖR FALKENBERGS STAD SKALL TILLSKAPAS ETT HÅLLBART TRAFIKSYSTEM SOM GER EN TILLFREDSSTÄLLANDE TRAFIK- OCH TRANSPORTFÖRSÖRJNING OCH TILLGÄNGLIGHET.

Särskilt följande två förhållanden kommer att kräva väsentliga förändringar av trafiksystemet:

Trafiksystemet skall vara hållbart. Detta innebär konkret att trafiksystemets utsläpp av klimatgaser kraftigt minskas, att miljöproblemen på sikt löses, samt att trafiksystemets fysiska och visuella omfattning begränsas.

Utbyggnadsplanerna för Falkenbergs centralort medför förutsatt ett oförändrat trafikmönster mycket kraftiga ökningar av biltrafiken. Nya bostäder, arbetsplatser och handelsytor utbyggda i enlighet med Delöversiktplanen ger vid ett bibehållande av nuva-

rande bilastringstal ca 20 % ökat trafikarbete inom centralorten.

Dessa två, i sig oberoende förändringar, ställer stora krav på åtgärder rörande den framtida trafiken och trafiksystemet, särskilt eftersom inga nya trafikleder avses bli byggda.

Två omvärldsförändringar, av övergripande natur och med stor styrka, kommer dock att ge en ”draghjäl” till kommunens åtgärder:

Minskad tillgång till fossila drivmedel kommer på sikt (svårpreciserat tidsperspektiv) att leda till kraftiga prishöjningar som dämpar trafikens omfattning. Även höjningar av skatter och avgifter på biltrafiken kan bli aktuella. Förskjutningar av värderingar som minskar intresset av att använda bilen som transportmedel kan komma att ske.

Teknisk utveckling av fordonen, motorer och drivmedel, ger förbättringar på flera miljöområden: klimatgasutsläppen, utsläppen av luftföroreningar, och på sikt bulleremissionerna.

Dessa förändringar kan förutses med avsevärd säkerhet, men styrkan av dem och tidsperspektivet är omstridda. De kan därmed inte läggas till grund för ”inaktivitet” från kommunens sida.

Kommunens åtgärder för ett framtida trafiksystem som uppfyller det grundläggande målet kan sammanfattas i sju punkter:

1. Planera och bygg nya bostads- och verksamhetsområden så att de blir attraktiva för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och så att störningarna från biltrafiken minimeras.
2. Bygg ut cykelvägnätet och vidta åtgärder för ökad trafiksäkerhet och attraktivitet.
3. Utveckla kollektivtrafiken vad avser tillgänglighet, turtäthet och attraktivitet.
4. Bygg inte ut några nya trafikleder eller huvudvägar. Ombyggnader och kompletteringar av vägnätet kan dock behöva ske.
5. Styr så långt möjligt biltrafiken (via skyltning, trafikreglering och information) så att den i ökad grad väljer Kringleden och yttre vägar och i mindre grad kör genom centrum.
6. Etablera parkeringsplatser vid infarterna till stadskärnan, för att minska trafikbelastningen på Holgersgatan och för att minimera söktrafiken genom centrum.
7. Påverka trafikanternas attityder och beteenden så att biltrafikutvecklingen dämpas.

7 Cykeltrafiken

7.1 Mål för och förbättringar av cykelvägnätet

Cykeltrafiken spelar en viktig roll i Falkenbergs trafiksystem. Förutsättningarna är goda, dels genom att höjdskillnaderna är relativt små, dels genom att avståndsförhållandena är närmast idealiska för cykeltrafik. Av figur 7.1 framgår att centrum ligger inom ett avstånd av högst 3 km för de allra flesta boende i staden och att tågstationen ligger på högst 5 km avstånd för alla boende.

En ökning av gång- och cykeltrafiken, särskilt cykeltrafiken, är högprioriterad med hänsyn till behovet av att dämpa utvecklingen av biltrafiken. Även från hälsosynpunkt är ökad cykeltrafik positivt. Många hälsoproblem hänger samman med fysisk inaktivitet som t ex daglig användning av bil till och från arbetet, butiker och service.

De viktigaste reskvaliteterna för cyklister är åktid, trafiksäkerhet, bekvämlighet och trygghet.

I en tätort med Falkenbergs förhållanden är åktiden sannolikt av störst betydelse.

Trafkplanen föreslår att en utbyggnad av nuvarande cykelvägnät sker. Arbeta med att ta fram en cykelstrategi för Falkenberg pågår och i det arbetet kommer kommunen att mer i detalj redovisa en plan för utbyggnad.

Syftet är att tillskapa säkra och någorlunda snabba cykelförbindelser från de olika tätortsdelarna till centrum och till tågstationen. Fyra områden bör särskilt studeras vidare:

- Förbindelsen från Skogstorp utgör idag den mest bristfälliga cykelvägen.
- Ett utnyttjande av den nedlagda järnvägens banvall samt utbyggnad av gång- och cykelbro på de kvarstående brostöden i Ätran, skulle möjliggöra en högklassig cykelväg mellan stadens östra delar och dess centrala och västra delar.

Denna cykelväg skulle också öka tillgängligheten för öst-västliga passager över

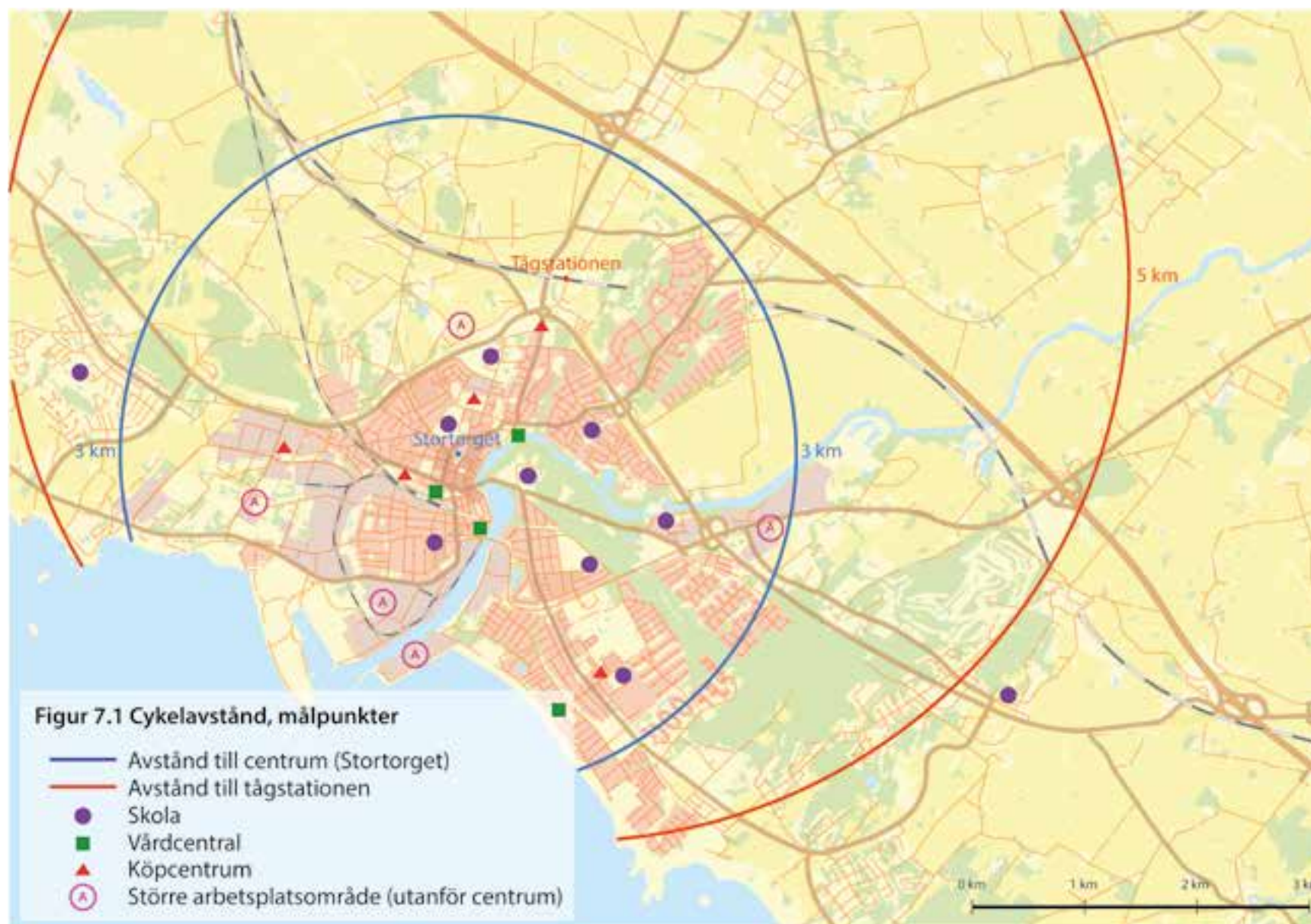
Ätran, för vilka såväl Tullbron som Söderbron idag har brister.

- Den mest slående tillgänglighetsbristen gäller dock avsaknaden av direkt förbindelse mellan å ena sidan den södra och sydöstra delen av staden och å andra sidan tågstationen samt på sikt även de nya verksamhetsområdena vid väg E6. En cykelbro över Garvareforsen skulle innebära en väsentlig minskning av åktiden till stationen för boende i Herting, Hjortsberg och längs Skrea strand.

En ny cykelbro över Ätran vid Garvareforsen måste studeras noggrant från miljösynpunkt.

Ätran med stränder är här markerad som riksintresse för både naturmiljö och rekreation, samt utgör dessutom Natura 2000-område. Riksintresse för kulturmiljön angränsar till tänkt cykelväg.

Allmänt finns goda erfarenheter av att cykelbroar med lämplig utformning kan byg-



gas ”över” de aktuella intresseområdena så att dessa inte påverkas negativt.

- Utred vilka åtgärder som kan vidtas för att förenkla och förbättra för cykeltrafiken i centrum. Cykeltrafiken är idag blandad med biltrafik på vissa avsnitt i stadskärnan. En separering av cykeltrafiken stöter här på stora svårigheter till följd av utrymmesbrist och hänsynstagande till befintlig bebyggelse. Skyltning av sådana avsnitt som ”cykelfartsgata” (högst 20 km/h) är ett exempel på åtgärd som kan behöva övervägas i utredningen.

Frågorna bör studeras vidare i det påbörjade arbetet med en strategi för utveckling av gång- och cykeltrafiken i hela kommunen.

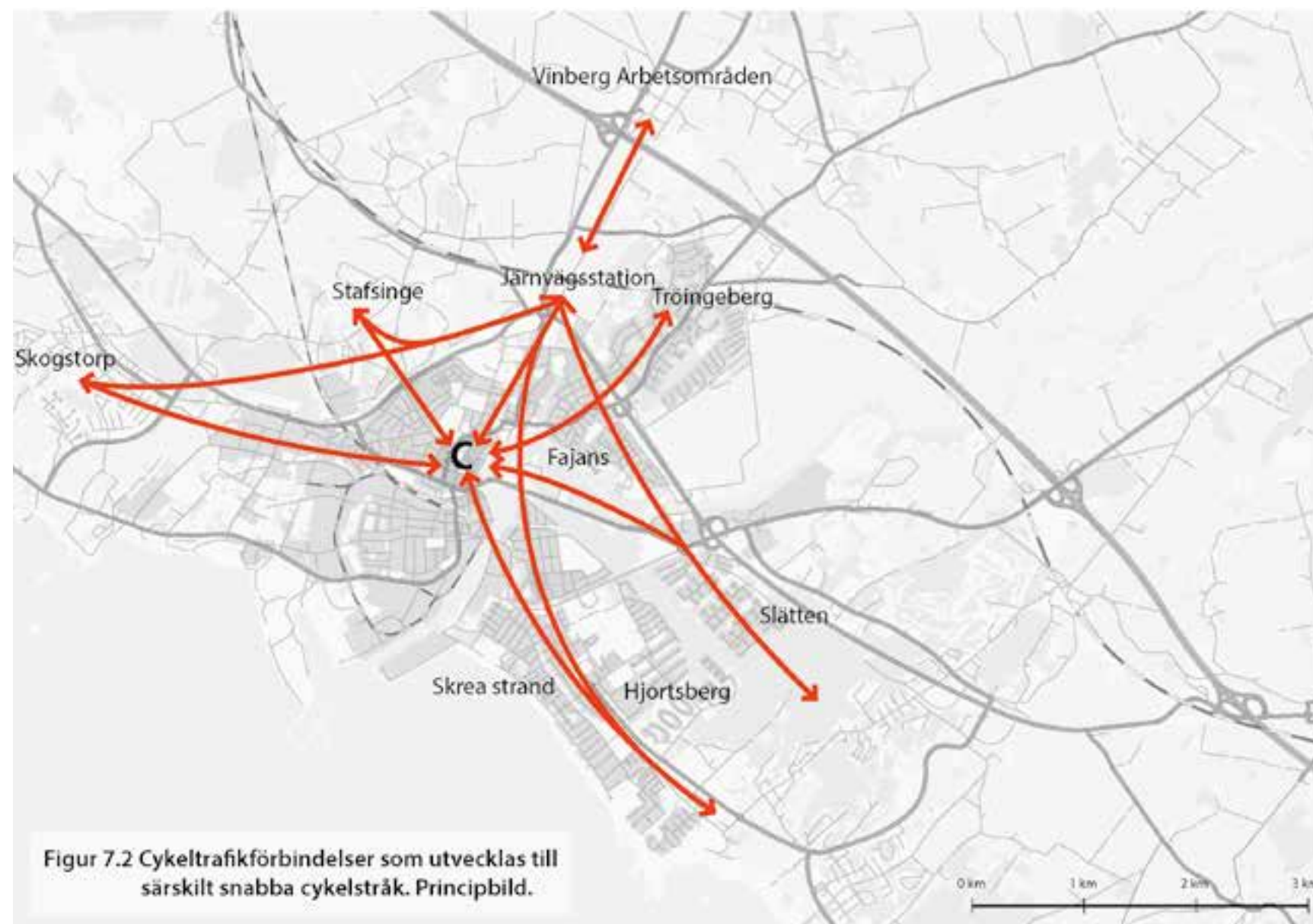
7.2 Långsiktig utveckling av cykelvägnätet

Baserat på målet att kraftigt öka cykeltrafiken så bedöms cykelvägnätet behöva utvecklas med snabba, gena och säkra cykelvägar i ett antal huvudstråk. Stråken inriktas framförallt mot centrum och stationen/verksamhetsområdet vid E6, se principbild i figur 7.2.

I hög grad önskvärda cykelstråk är två av de stråk som ovan anges som utredningsområ-

den, dels på delar av den gamla banvallen ända från området vid Skrea station i sydväst och över Ätran, dels från Hjortsberg via Garva-reforsen till stationen. Ett tydligt behov av en snabb förbindelse finns också från Skogstorp och Smedjeholmens verksamhetsområde längs Kringleden och fram till stationen.

I de nya bebyggelseområdena finns bäst förutsättningar för att skapa högklassiga cykelförbindelser. De nya områdena längst i sydöst kan anknytas till det befintliga cykelstråket längs Strandvägen och möjligen också till det ovan nämnda ”banvallsstråket”. För den planerade bostadsbebyggelsen i Stafsingeområdet inriktas cykelförbindelser både mot Arvidstorpsvägen/centrum och mot Kanslistvägen/stationen. De omfattande planerna på ny bostadsbebyggelse i Skogstorp understryker behovet av att lösa bristerna i cykelförbindelsen därifrån.



8 Kollektivtrafiken

8.1 Övergripande åtgärder

Region Halland har som kollektivtrafikmyndighet det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken, medan det av Region Halland ägda bolaget Hallandstrafiken svarar för detaljplanering och det operativa arbetet med trafiken. Utvecklingen av trafikering och linjenät sker i samverkan med kommunerna.

Regionens övergripande mål är att resandet med kollektivtrafiken skall öka och vara attraktivt. Strategier för att uppnå målet är bland annat att koncentrera kollektivtrafiken till stråk där det finns goda förutsättningar för ökat resande, att skapa goda möjligheter till arbetspendling med kollektivtrafik och att skapa goda resmöjligheter med stadsbusstrafik där det finns underlag.

I denna trafikplan bedöms som avgörande för konkurrensen med biltrafiken att kvaliteten höjs i alla led:

- Regularitet – resenären måste kunna lita på tidtabellen.

- Turtäthet – en välavvägd differentiering med hög turtäthet för pendlingsresorna.
- Byten – smidighet vid byten mellan buss och tåg, samt även för byten från cykel eller bil till tåg.
- Restid – bussar utnyttjar i huvudsak samma vägnät som bilen och blir då beroende av vägnätets framkomlighet; möjligheterna till minskade restider via bussgator övervägs.
- Komfort och trygghet – kollektivtrafiken möter ökade behov från resenärerna.

Förbättringar av kollektivtrafiken måste således ske på ett antal områden om dess marknadsandel skall kunna ökas och biltrafiken dämpas. Det konkreta utvecklingsarbetet inriktas på i första hand följande punkter:

- Tågtrafiken har den sannolikt den största rollen i den samlade kollektivtrafiken. Fortsatt utveckling av trafikeringen med Öresundstågen prioriteras. De restids-

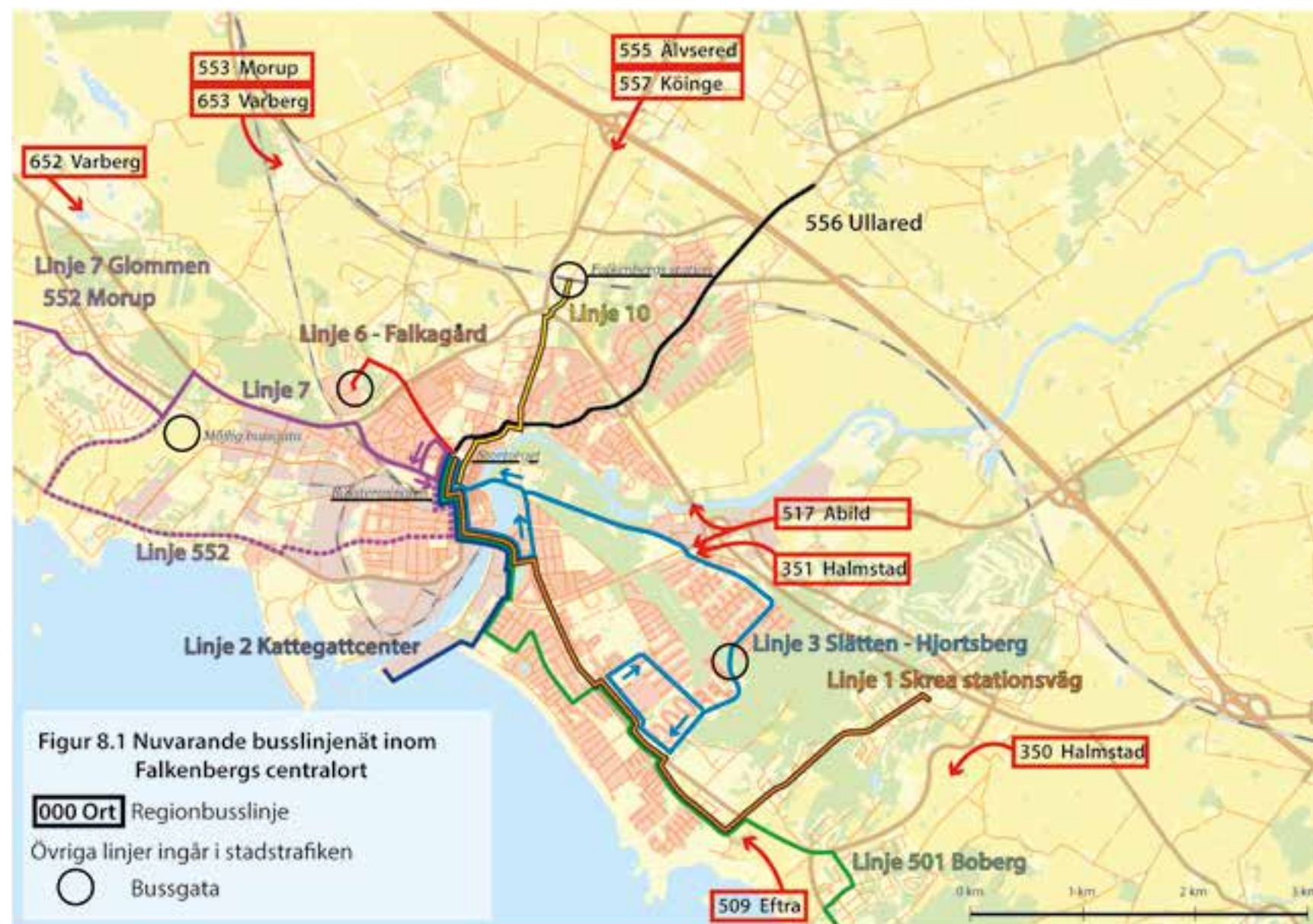
förbättringar som erhålls när tunnlarna genom Hallandsås och Varberg står klara innebär viktiga kvalitetsförbättringar. Smidiga byten vid stationen mellan olika färdslag säkerställs, bl a genom god tillgång till pendelparkering både för bilar och cyklar. Väl fungerande anslutningstrafik med buss har avgörande betydelse.

- Översyn av busslinjenätet görs fortlöpande i anslutning till att resbehoven förändras och bebyggelsen utvecklas.

8.2 Mål och åtgärder i Falkenbergs stad

Sommaren 2011 genomfördes en omfattande strukturförändring av stadsbusstrafiken i Falkenberg, se figur 8.1. Förändringarna innebar att busslinjerna blev snabbare och genare samt att de anknöts bättre till Öresundstågens avgångar, främst för att möjliggöra arbetspendling med kollektiva färdmedel.

Den i nuläget mest angelägna förbättringen av stadsbusstrafiken gäller framkomlighet och re-



gularitet för linje 10, stationsbussen. Eftersom avgående tåg inte kan vänta är känsligheten i tidtabellen särskilt stor för bussar som går från bussterminalen till stationen. De framkomlighetsstörningar och köer som kan uppstå på bussens körväg medför särskilt under högttrafiktid förlängda körtider och risk för att bussen missar tågavgångar.

En trafikutredning som har utförts av kommunen pekar på förbättringsmöjligheter på avsnitten bussterminalen-Sandgatan och Holgersgatan förbi Vårdcentralen. Även på Varbergsvägens nordligaste del och vidare genom Tångarondellen finns köproblem, men här bedöms det svårare att hitta realistiska förbättringar. Biljetthanteringen medför också - särskilt i tider med stort inslag av turister - problem med körtider och tidtabellshållning. De ovan nämnda problemen på bussens körväg gäller genomgående det allmänna vägnätet, och förslag till åtgärder och fortsatta utredningar redovisas därför i kapitel 9 Biltrafiksystemet.

Vad gäller den mer långsiktiga planeringen och utvecklingen av busstrafiken i Falkenbergs stad är begreppet *stråk* centralt.

Bebyggelse och busslinjer samplaneras så att bostäder kommer att ligga inom gångavstånd

till hållplatser på stråket. Önskvärda maximala gångavstånd är 300 m, men upp till 400 m kan accepteras i vissa fall (glesare bebyggelse). Stråk lokaliseras och utformas så att de ger goda förutsättningar för busstrafiken, med såväl hög framkomlighet och snabbhet som hög trafiksäkerhet. Särskilda bussgator övervägs (utöver de tre befintliga), se figur 8.1, för att få ökad tillgänglighet och snabbhet samt kostnadseffektiv trafikering.

Avgörande för möjligheterna att etablera goda resvanor är att nya bostads- och verksamhetsområden tidigt får en tillfredsställande försörjning med busstrafik.

Framtida öknings av busstrafikens standard bör främst inriktas på turtäthet, attraktiva bytesmöjligheter, bättre och bekvämare fordon samt taxejusteringar. Vid avvägning mellan olika former av kvalitetsökningar i busstrafiken bör det primära målet vara att i mesta mån öka kollektivtrafikens konkurrenskraft relativt biltrafiken.

8.3 Godstransporter på järnväg

I och med utflyttningen av Väst kustbanan till ett läge utanför staden aktualiserades frågan om lägen för anslutande godsspår till hamnen och industriområden i staden. I Delöver-

siktsplan från 2007 anvisades lägen för nya godsspår dels till Ågårds industriområde, dels genom Smedjeholmens industriområde och till hamnen. Därmed skulle det befintliga järnvägsspåret från stadens norra utkant fram till den gamla stationen kunna tas bort och marken i stället kunna användas för bebyggelse eller annat. Godsspår till Ågårds industriområde är inte längre aktuellt.

I en pågående utredning jämförs ett bibehållande av det befintliga godsspåret och utveckling av stickspår med ett spår i ny sträckning genom Smedjeholmen. Även frågan om läge för en terminal för omlastning av gods mellan järnväg och lastbil utreds. Ett möjligt läge redovisas i översiktsplanen, i Torebo längs Väst kustbanan några km norr om staden.

9 Biltrafiksystemet

9.1 Trafikprognoser

Prognosmodell

En trafikprognosmodell har tagits fram för Falkenbergs stad, avgränsad enligt figur 1.1. Modellen innehåller data om nuvarande väg- och gatunät: korsningar, väglänkar, skyltade eller verkliga hastigheter, trafikkapacitet på väglänkarna. Modellen utgår också från innehållet i ett fyrtiotal bebyggelsezoner inom centralorten. För varje zon finns data om antal boende, arbetande som bor i zonen, samt arbetsplatser inom zonen fördelade på handel och annat. Trafiken på de sammanlagt sju större allmänna vägar som går in i centralorten behandlas som så kallade externzoner.

En trafikprognos tas därefter fram för nuläget, baserat på ovanstående bebyggelse- och vägnätsdata samt erfarenhetsmässiga alstringstal för boende, verksamma m fl. Justeringar görs successivt av modellen för att få en tillfredsställande överensstämmelse med räknade trafikmängder i Falkenberg (se figur 4.6).

Prognoser – resultat

Med den upprättade prognosmodellen har trafikprognoser tagits fram dels för scenario år 2020-2025 och dels för scenario lång sikt, sannolikt efter år 2030. Dessa scenarier baseras på Delöversiktsplanen för centralortsområdet, se figur 5.1, och bedömningar av genomförandet av nybebyggelsen inom detta område, se figur 5.2.

Trafikprognoserna kommenteras i det följande men prognosbilderna redovisas inte här (de finns tillgängliga på Stadsbyggnadskontoret). Prognoserna innehåller en stor mängd sifferinformation som har osäkerheter och riskerar att användas på en alltför detaljerad nivå. De avgörande resultaten gäller i stället hur trafiksituationen i stort förändras och tendenser till ökande och höga trafikbelastningar på sträckor och i korsningar.

För scenario år 2020-2025 redovisas att trafikmängderna i många av snitten ökar med 5-10 %. Den mest markanta trafikökningen finns på Söderbron: +16 %.

Prognosen på lång sikt, efter år 2030, förutsätter att den i Delöversiktsplanen redovisade nybebyggelsen är genomförd. Rimligt tidsspektiv är då sannolikt ett antal år efter 2030.

Stora eller avsevärda trafikökningar redovisas på många gatusnitt. Mest anmärkningsvärd är trafikmängden på Söderbron som prognosticeras bli nära 12.000 fordon/vardagsdygn, en ökning jämfört med nuläget om nära 40 %. På Holgersgatan dämpar den begränsade trafikkapaciteten den långsiktiga trafikökningen, men den uppgår ändå till 15-20 %.

Trafikökningar över 20 % kan noteras på delar av Kringleden, Sandgatan och Peter Åbergs väg.

Allmänt så visar trafikprognoserna en utveckling med höjda trafikbelastningar. Dessa kan bli särskilt svåra att hantera på den nord-sydliga förbindelsen Holgersgatan-Nygatan-Söderbron-Peter Åbergs väg. Även korsningarna på Kringleden kan få höga trafikbelastningar, framförallt till följd av planerad etablering av bostäder, verksamheter och handel i anslutning

till vägen. Detta understryker behovet av ytterligare åtgärder beträffande trafikpåverkan, kollektivtrafik och cykeltrafik (se rekommendationer i respektive kapitel).

9.2 Kompletteringar av vägnätet

Ett mål eller en utgångspunkt för trafikplanen är att inga nya genomfartsvägar eller andra större väglänkar skall tillskapas. Olika förbättringar i form av ombyggnader eller kompletteringar har dock utretts och i vissa fall även planerats och beslutats. I Trafikplanens samrådshandling från 2012 redovisas två åtgärder som sedan dess har genomförts, dels utbyggnad av bussgata mellan Hjortsberg och Slätten, dels ombyggnad av korsningen Kringleden-Strandvägen till cirkulationsplats.

Nedan beskrivs och kommenteras i anslutning till figur 9.1 ytterligare kompletteringar och ombyggnader av vägnätet.

1. CIRKULATIONSPLATS I KORSNINGEN PETER ÅBERGS VÄG-STRANDVÄGEN-KRISTINESLÄTT-SALLÉN

Diskussioner har förts sedan länge om att bygga om den idag signalreglerade fyrvägs-korsningen till cirkulationsplats. Skälen för ombyggnad gäller både trafiksäkerheten och

framkomligheten. Till cirkulationsplatsen avses också Havsbadsallén anslutas som ett femte ben.

Detta innebär förbättringar av såväl framkomlighet som orienterbarhet för särskilt den stora sommartrafiken. Svårigheterna att komma ut på Strandvägen från Havsbadsallén leder idag också till smittrafik via lokala gator och Kattegattvägen. Detta problem försvinner med Havsbadsalléns direktanslutning till den nya cirkulationsplatsen.

Utbyggnaden berör inga dokumenterade natur-, rekreations- eller kulturmiljöintressen.

Utbyggnaden av cirkulationsplatsen finns med i kommunens investeringsbudget 2015.

2. CIRKULATIONSPLATS I KORSNINGEN PETER ÅBERGS VÄG-KATTEGATTVÄGEN

Omvandling av den tidigare hamn- och industribebyggelsen längs Ätrans sydöstra strand planeras ske. För kvarteret Bacchus, beläget närmast havet, finns en antagen men inte lagakraftvunnen detaljplan. Planen innehåller omfattande ny bebyggelse, främst för bostäder men också för verksamheter och handel.

Ett genomförande av planen medför påtagliga öknings av trafiken på Kattegattvägen och i

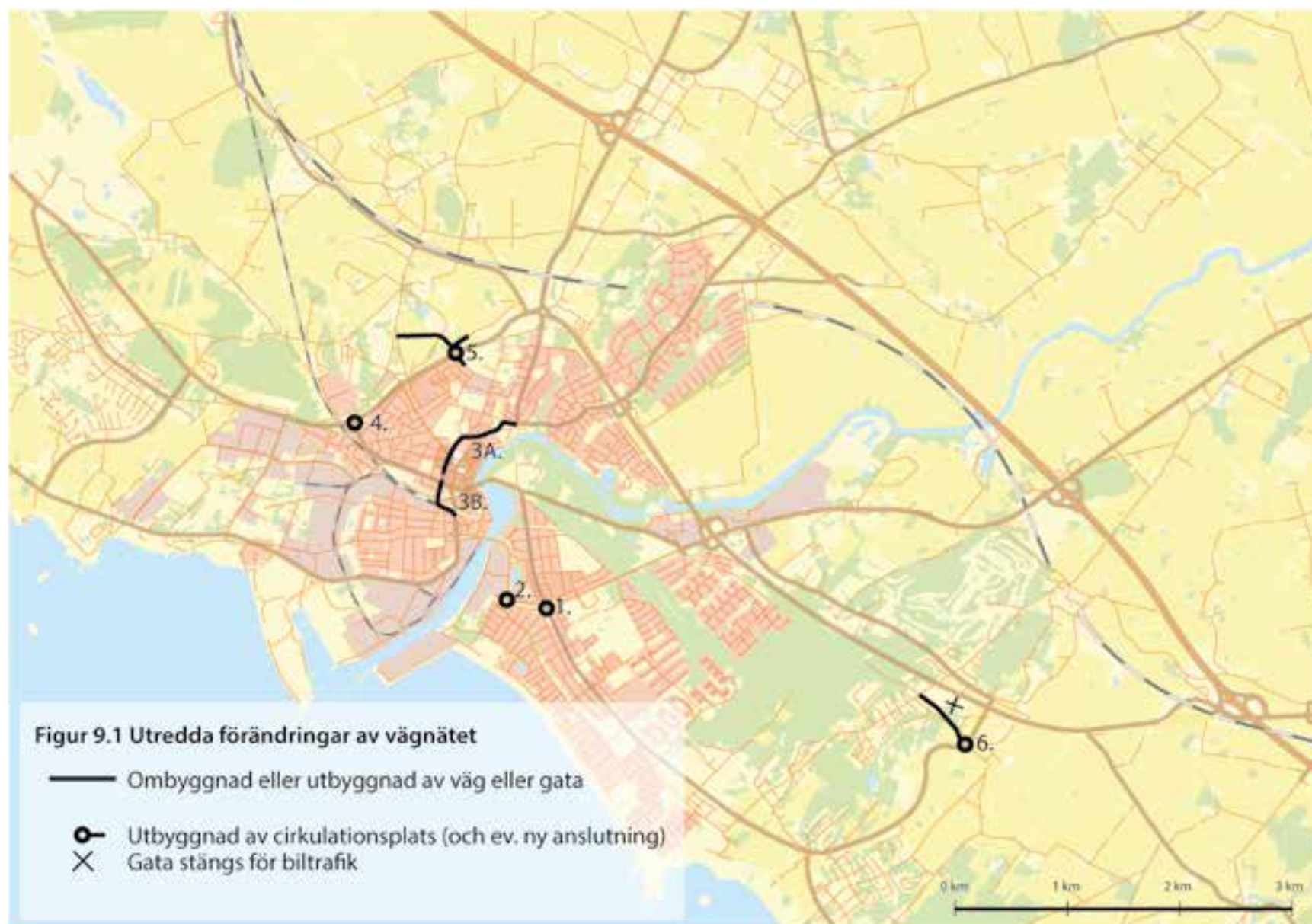
dess anslutning till Peter Åbergs väg. I detaljplanen ingår ombyggnad av denna korsning till cirkulationsplats inklusive viss ombyggnad av Kattegattvägen. Ombyggnaden planeras ske när planen vunnit laga kraft.

Utbyggnaden berör inga dokumenterade natur-, rekreations- eller kulturmiljöintressen.

3A. OMBYGGNAD AV HOLGERSGATAN, DELEN VARBERGSVÄGEN-SANDGATAN

Holgersgatan genom centrum karakteriseras av höga trafikmängder, frekvent busstrafik, ett flertal korsningar och utfarter, busshållplatser och långsparkerade bilar. Med hänsyn främst till det aktuella bebyggelseprojektet på kv Hjulet (norr om Stortorget) och över huvud taget till problemen med de växande trafikmängderna, har arbetsgruppen bedömt det som angeläget att ta fram en helhetslösning för sträckan från korsningen Varbergsvägen-Lasarettsvägen och söderut fram emot korsningen med Sandgatan. Åtgärderna kan variera, men syftar ändå till att ge gatan en i huvudsak genomgående karaktär, hastighetsstandard, utformning av gång- och cykelbanor m m.

Det nordligaste avsnittet från Varbergsvägen och förbi Vårdcentralen utreds för närvarande inför detaljplanering. Förändringar av Holgersgatan-Klockaregatan med korsningar



är här önskvärda med hänsyn till behovet av ökad framkomlighet för stationsbussen, men hänsyn måste också tas till Vårdcentralen och dess trafikmatning, ambulansutfart, säkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafiken, parkeringstillgång m m.

En ombyggnad av korsningen Holgersgatan-Nygatan till cirkulationsplats ingår i antagen detaljplan för kvarteret Hjulet, den markerar infarten till det kommersiella och administrativa centrum. Avsnittet mellan denna cirkulationsplats och den redan utbyggda cirkulationsplatsen i korsningen med Arvidstorpsvägen ges särskild "centrumkaraktär" med flera upphöjda övergångsställen för GC-trafik. På delen Arvidstorpsvägen fram till Sandgatan föreslås justeringar av gatusektionen med bibehållen gatuparkering. Cykelbana byggs ut från Falkhallen till Sandgatan.

Utbyggnaden berör inga dokumenterade natur- eller rekreationsintressen. Delar av vägsträckningen ligger i kanten av ett område i centrala Falkenberg som är markerat som riksintresse för kulturmiljön. Ombyggnaden bedöms dock inte innebära någon konflikt med detta intresse.

3B. OMBYGGNAD AV HOLGERSGATAN-NYGATAN, DELEN SANDGATAN OCH SÖDERUT

Detta gatuavsnitt ligger i den södra delen av centrum. Här har tidigare föreslagits ombyggnad av den befintliga förbindelsen Holgersgatan-Stationsgatan-Nygatan till en genomgående sträckning förbi bussterminalen och den tidigare järnvägsstationen fram emot cirkulationsplatsen där Söderbron ansluter.

Ombyggnaden skulle innebära smidigare och säkrare trafikförhållanden på detta gatuavsnitt. Det är dock inte okontroversiellt med de framkomlighetsförbättringar som ombyggnaderna medför på det nord-sydliga gatusträket genom centrum – här är ju dämpning av trafikmängderna det som eftersträvas. Analyser av framtagna trafikprognos på lång sikt med Holgersgatan ombyggd enligt ovan, visar dock att trafikmängdsökningarna blir obetydliga.

Utbyggnaden berör inga dokumenterade natur- eller rekreationsintressen. Vägombyggnaden gränsar till riksintresset för kulturmiljövård (främst kyrkan med omgivningar). Med ett hänsynstagande till detta vid projekteringen bedöms konflikter med riksintresset kunna undvikas. En sidoeffekt av, eller ett delsyfte med den beskrivna ombyggnaden, är att Bad-

husparken skulle kunna utökas till en central stadspark.

Förändringar av signalregleringen i korsningen Holgersgatan-Sandgatan och komplettering med vissa trafiksignaler vid bussterminalen har aktualiserats i syfte att öka framkomligheten för stationsbussen vid färd till den nya järnvägsstationen.

De beskrivna, möjliga ombyggnaderna på detta avsnitt redovisas som "utredningsområde" i figur 9.2, framtida huvudnät för vägtrafiken.

4. UTBYGGNAD AV CIRKULATIONSPLATS I NY SAMLAD KORSNING PÅ KRINGLEDEN FÖR ANSLUTNING AV SANDGATAN OCH FALKAGÅRDSVÄGEN

Kringleden går här på viadukt över det kvarliggande godsspåret, och Falkagård har en indirekt anslutning till korsningen på Kringleden via Sandgatan. I Delöversiktsplan anges att entrén till Falkagård skall förbättras. En lösning är att bygga ut korsningen Kringleden-Sandgatan till cirkulationsplats med anslutning av Falkagårdsvägen från norr. Detta skulle öka såväl tillgängligheten som orienterbarheten för trafik till och från Falkagård. Möjligheterna till ombyggnad hänger dock i hög grad samman med godsspåret. Ett bibehållande av detta eller en utbyggnad av nytt

godsspår längre västerut utreds, se närmare i kapitel 8.3.

En ombyggnad skulle inte beröra några dokumenterade natur-, rekreations- eller kulturmiljöintressen.

Med hänsyn till de osäkra förutsättningarna redovisas denna vägombyggnad som ”utredningsområde” i figur 9.2, framtida huvudnät för vägtrafiken.

5. NY KORSNING MED CIRKULATIONSPLATS PÅ KRINGLEDEN FÖR ANSLUTNING AV PETTERS VÄG OCH MOT STAFSINGE

Med en ny korsning på Kringleden vid Petters väg ökas tillgängligheten markant till områden kring Petters väg och Muraregatan söder om Kringleden. Detta kan vara särskilt betydelsefullt om nyexploatering av verksamheter aktualiseras här. Norr om Kringleden förbättras tillgängligheten till det nya industriområdet vid Kanslistvägen och till Stafsinge.

Baserat på trafikprognoser där bland annat ny korsning vid Petters väg finns med, kan slutsatsen dras att korsningen förutsatt nuvarande bebyggelseplaner skulle medföra relativt små förändringar av trafikmängderna.

Det bör observeras att en ny korsning på Kringleden, utformad som cirkulationsplats, tenderar att sänka Kringledens framkomlighet, dvs står i viss motsatsställning till den övergripande ambitionen att flytta ut trafik till Kringleden. Samtidigt är det med hänsyn till särskilt trafiksäkerheten av stort värde att i varje fall de större korsningarna på Kringleden byggs som cirkulationsplatser.

Utbyggnaden berör inga dokumenterade natur-, rekreations- eller kulturmiljöintressen.

6. UTBYGGNAD AV CIRKULATIONSPLATS PÅ STRANDVÄGEN OCH NY ANSLUTNING FRÅN OMÅDET KRING SKREA STATION

Denna förändring innebär utbyggnad av befintlig, mindre korsning på Strandvägen till cirkulationsplats, och ny väganslutning från Rydbergstorp och området kring Skrea station. Bron över Kringleden stängs för biltrafik men behålls för GC-trafik och kanske busstrafik.

Projektet skapar förutsättningar för att minska trafiken på Skrea stationsväg där GC-trafik går blandat med biltrafik.

Dokumenterade natur-, rekreations- eller kulturmiljöintressen berörs inte direkt av vägutbyggnaden. Denna ligger dock inom ett bevarandevärdt odlingslandskap.

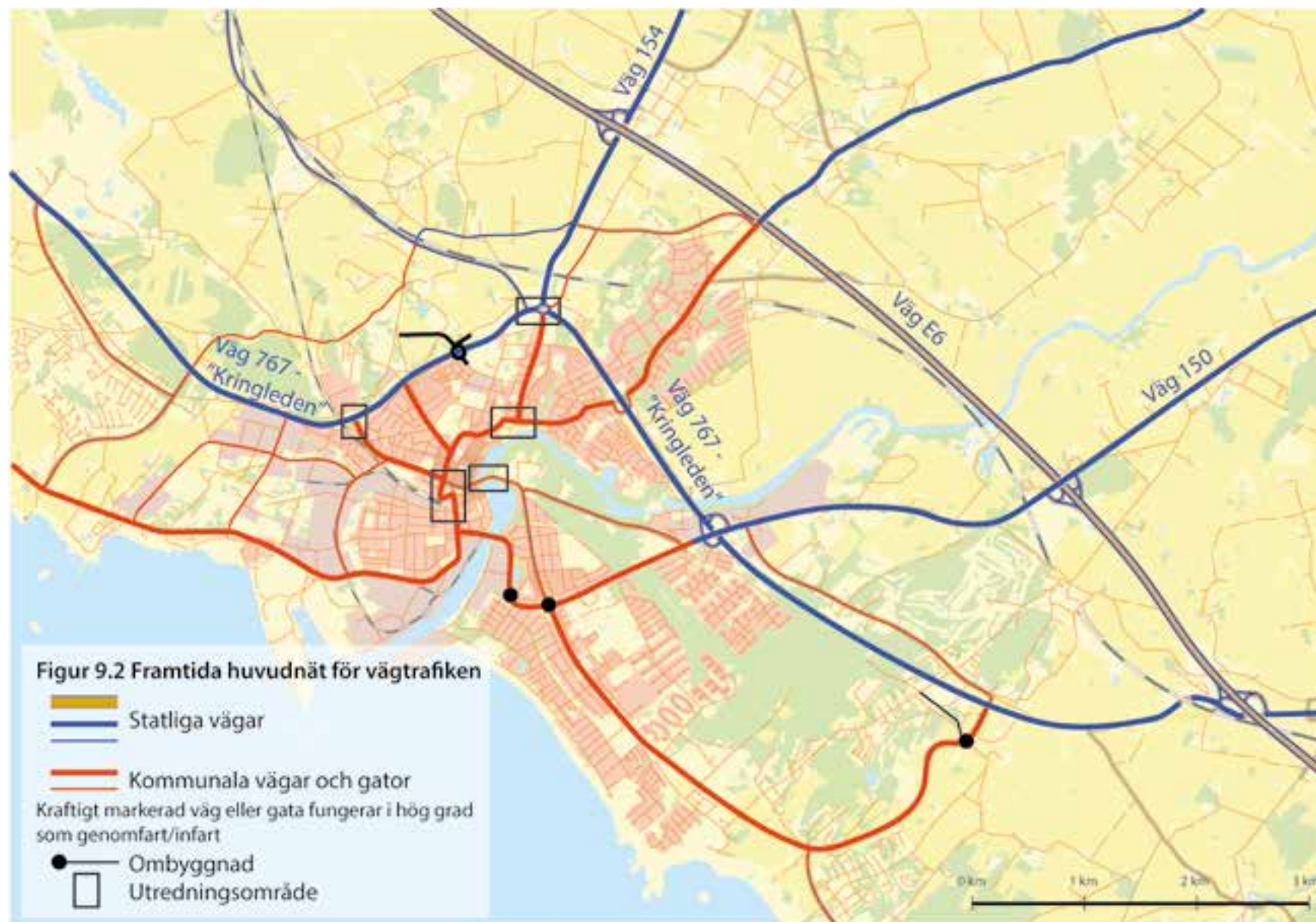
9.3 Förslag till trafikledsplan

Förslag till trafikledsplan för biltrafiken inklusive busstrafiken redovisas i figur 9.2. I enlighet med målet för trafikplanen är vägnätsförändringarna inte omfattande.

Av de i föregående delkapitel diskuterade, sammanlagt sju förändringarna ingår fem i trafikledsplanen. Flera av dessa planeras och har i ett par fall fattats beslut om.

Följande fem objekt är betecknade som utredningsområden:

- Ombyggnad av Holgersgatan-Klockaregatan förbi Vårdcentralen. I anslutning till inledd detaljplanering pågår utredning av lämplig sträckning, utformning av korsningar, anslutningar och GC-banor m m.
- Ombyggnad av Holgersgatan-Nygatan från Sandgatan och söderut. Beträffande detta objekt bör ytterligare diskussioner föras om effekter på trafik, miljö och omgivningen. Även kostnadsaspekterna bör tas med.
- Förutsättningarna för trafik på Tullbron utreds. Utredningen skall innefatta alternativet med bilfri Tullbro. Både handels- och Vallarnas perspektiv skall belysas.



- Utbyggnad av cirkulationsplats i ny samlad korsning på Kringleden för anslutning av Sandgatan och Falkagårdsvägen. Denna utbyggnad är sannolikt beroende av att nuvarande industrispår och viadukt tas bort. Resultat av pågående industrispårutredning inväntas.
- Tångarondellen inklusive korsningarna på Kringleden med Långåsvägen och Sömerskevägen. Nya trafikräkningar (se kapitel 4.3) samt planer på handelsetablering pekar på betydligt kraftigare öknings av trafikbelastningarna än vad som tidigare bedömts som sannolikt. Utredning har inletts för att brett belysa möjligheterna att hantera den förändrade trafiksituationen.

9.4 Parkeringsfrågor

Parkeringsnormer

Nya parkeringsnormer för Falkenbergs kommun antogs för ett år sedan. Parkeringsnormerna innehåller behovstal, mätta i antal bilplatser per 1000 m² bruttoarea eller per bostad, för olika lokalkategorier som bostäder, kontor och handel. Olika behovstal anges för Falkenbergs centrum, Övriga Falkenbergs centralort, samt Övriga tätorter och detaljplanlagda områden. Parkeringsnormerna innehåller även

behovstal för cykelparkering och anvisningar beträffande lokalisering och utformning av parkeringsplatser.

Styrande mål för parkeringsnormerna och för hur parkeringsfrågorna skall hanteras är:

- Parkeringsnormerna, behovstalen för parkering, skall bestämmas så att det faktiska behovet av parkering tillgodoses utan onödigt slöseri med mark och kostnader för exploatör, boende eller näringsidkare.
- Parkeringsnormerna skall innehålla möjligheter till undantag och avvägningar i det enskilda fallet.
- Parkeringsplatser skall lokaliseras och utformas så att onödig söktrafik, felaktig gatuparkering och olägenheter för omgivningen minimeras.
- Åtgärder beträffande parkeringen skall medverka till skapandet av en helhetsmässigt god och attraktiv stadsmiljö.
- Möjligheterna att utöka antalet cykelparkeringar i centrum skall utredas.

Vid arbetet med parkeringsnormerna övervägdes att sänka behovstalen i syfte att dämpa bilinnehavet och därmed biltrafikens omfattning.

Att detta i praktiken skulle kunna minska biltrafiken bedömdes dock inte som sannolikt, det finns i en ort som Falkenberg alltför stora möjligheter för den enskilde att på olika sätt lösa parkeringsbehovet. Viktigt är dock att följa utvecklingen och att vid behov revidera parkeringsnormerna.

Parkering i centrum

Falkenbergs stads trafiksystem kan jämföras med ett hjul där infartsgatorna utgör ”ekrar”. Till centrum leder Halmstadsvägen, Lasarettsvägen, Varbergsvägen, Arvidstorpsvägen, Sandgatan och Nygatan. För trafikens flöde är det en fördel att Falkenberg har många alternativa infarter till centrum. I centrum fungerar Holgersgatan som ett nav/pulsåder för bil-, buss- och lastbilstrafiken. Samtliga ”ekrar” slutar i Holgersgatan, vilket innebär att trafikbelastningen på denna stundtals är hård. För att avlasta Holgersgatan bör kommunen verka för att parkeringsmöjligheter anläggs så nära stadskärnan som möjligt men utmed ekrarna. Då kan söktrafiken minska, t ex på Holgersgatan, och fler välja att parkera sin bil och sedan promenera in till stadskärnan.

Olika inventeringar av parkeringen har visat att det under stora delar av året utanför sommarmånaderna finns ett överskott av

parkeringsplatser på allmänna parkeringar. Sommartid kan parkeringarna inne i centrum därmed bli fullbelagda. Tillgången till lediga platser har även minskat påtagligt under den senaste tioårsperioden.

Lokaliseringen och utnyttjandet av parkeringsplatser påverkar trafikmängderna och därmed trängsel- och miljöproblemen framförallt i centrum. Som ett led i ansträngningarna att lösa eller minimera dessa problem föreslås följande huvudpunkter vid utveckling av parkeringen för centrum:

- Prioritera anordnande av parkeringsmöjligheter utmed infarterna till stadskärnan.
- Styr med information, skyltning och avgiftsdifferentiering bilisterna till parkeringsanläggningar utanför stadskärnan.
- Vidta åtgärder som ger ett ökat utnyttjande av P-husen.
- Verka för att fler parkeringsplatser för cyklar anläggs, särskilt i stadskärnan.

9.5 Styrning

De prognostiserade trafikmängdsökningar i framtiden, som blir följden av den omfattande nybebyggelsen och förutsatt oförändrade alstringstal, har vägnätet till en del kapacitet för. Prognoserna på lång sikt visar dock på en ansträngd trafiksituation. Problemen med höga trafikbelastningar kommer som nämnts framförallt att beröra centrum och de centrala passagerna över Ätran.

Möjligheterna att styra biltrafiken, dvs att förändra dess vägval i önskad riktning, utnyttjas där så är möjligt. Medel är information, vägvisning, hastighetsskytning och framkomlighetspåverkande åtgärder. Inne i centrum är de möjliga vägvalsalternativen få, och möjligheterna att åstadkomma trafikdämpningar är därför mycket begränsade.

På mer övergripande nivå måste den primära ambitionen vara att få till stånd ett maximalt utnyttjande av Kringleden så att genomfarts-trafiken i centrum minimeras. Vidare har Falkenbergs vägnätsstruktur sådan form att bilisterna i så hög grad som möjligt borde använda ”bästa eker-principen” vid resor till centrumområdet – dvs Kringleden (hjulet) utnytt-

jas fram till den infartsväg till centrum (ekern) som mest trafikeffektivt leder fram till målet.

Åtgärder för att minska biltrafiken genom förändringar av resbeteendena beskrivs i kapitel 10.

10 Påverkan på trafikanternas resbeteenden

Bland de grundläggande målen i trafikplanen ingår att påverka trafikanternas attityder och beteenden så att biltrafikutvecklingen dämpas. Ovan gjorda bedömningar (se kap 5.4) är att en minskning av alstringstalen för biltrafik från bostads- och verksamhetsområden med i storleksordningen 10 % bör kunna uppnås. Detta skulle innebära att personresandet förskjuts mot större andelar cykel- och kollektivtrafik och minskad andel biltrafik.

Primära medel för att åstadkomma denna omfördelning är fysiska åtgärder i form av utbyggnad och bättre underhåll av cykelvägar, utveckling av en i flera avseenden attraktivare kollektivtrafik samt planering av nya bebyggelseområden med ökat hänsynstagande till cykel- och kollektivtrafiken (se närmare i kapitlet 7 och 8).

Ett program för påverkan på resbeteendena i syfte att få trafikanterna att ompröva valet av färdmedel och därmed minska andelen biltrafik bör också genomföras. Påverkan kan handla både om spridning av kunskaper om de alternativa trafikmedlen, cykel och kollektiv-

trafik, och om direkta försök att förändra attityderna till trafik och till de olika trafikslagen.

Vad gäller cykeltrafiken bör lättillgänglig information om cykelbanor, särskilt högframkomliga cykelvägar, spridas brett. Till denna information fogas uppgifter om kommunens policy för cykeltrafik, t ex avseende hanteringen av trafiksäkerhetsfrågor och tillämpade regler för underhåll av cykelbanor. De betydande effekterna på människors hälsa av att man regelbundet cyklar bör bli allmänt kända.

Vad avser den kollektiva trafiken med bussar och tåg behöver i första hand ske en stor kunskapsökning bland vanebilister, detta gäller både utbud, linjenät och tidtabeller. Särskilt viktig är sådan information i nya bostadsområden innan resbeteendena har hunnit etableras.

En direkt påverkan på trafikanternas attityder bör också ske, via informationsinsatser och kampanjer. Påverkan kan utgå från beskrivningar av den allmänna trafiksituationen i staden, med tät trafik och köer under vissa tider och på vissa platser. Framförallt bör dock atti-

tyderna vara påverkbara med hänsyn till olika miljöeffekter av trafiken, särskilt på klimat, luftföroreningshalter och bullernivåer.

Påverkan kan även ske via företag och offentliga arbetsplatser och gälla internregler för tjänsteresor, parkeringsplatser för anställda m m.

Utvecklingen bör följas upp genom en utökning av trafikräkningar för olika trafikslag och genom en mer transparent redovisning av resultat och resandestatistik. Räkneutrustning för cykeltrafik föreslås installeras i lämplig, strategisk punkt. Resandet med kollektiva färdmedel bör redovisas mer lättillgängligt än idag. Indikatorer för det som har uppnåtts med ovan angivna åtgärder bör tillskapas, de bör gälla både hur fördelningen på färdmedel förändras och insatsen av fysiska och andra åtgärder för att få till stånd förändringar.

11 Konsekvenser

Bebyggelse och trafik

Genomförandet av trafikplanen bedöms skapa trafikmässiga förutsättningar för den omfattande nybebyggelse som planeras i Falkenbergs stad och innebära förändringar av trafiksystemet i riktning mot ett hållbart samhälle.

En utbyggnad av busstrafiken och det övergripande cykelvägnätet i staden medför tillsammans med snabbare och tätare tågförbindelser dämpningar av biltrafikens utveckling. Med skyltning, information och diskussion påverkas trafikanternas attityder och beteenden så att en effektivare och hållbarare trafikförsörjning erhålls.

En viktig förutsättning för gynnsamma förändringar av trafiksystemet är planeringen av nya bebyggelseområden. Vid lokaliseringen och utformningen prioriteras möjligheterna att åstadkomma högklassiga buss- och cykel-förbindelser, i första hand mot centrum och tågstationen.

Hur omfattande dämpningen av alstringstalen för biltrafiken blir, och i vilken takt detta sker, kan utifrån de erfarenheter som finns tillgängliga inte preciseras närmare. Analyserna av de framtida trafikförhållandena vid planerad bebyggelseutveckling och ett genomförande av föreslagna ombyggnader och kompletteringar av vägnätet, visar – även vid oförändrade alstringstal – en i huvudsak tillfredsställande trafikförsörjning. På lång sikt, dvs sannolikt väsentligt senare än 2030, redovisas dock höga trafikmängder på viktiga trafikleder och på huvudgatan genom centrum. Åtgärder för att föra över biltrafik till buss och cykel samt för att styra och genom attitydförändringar dämpa biltrafiken kommer att vara angelägna.

Sammantaget medför förändringarna av trafiksystemet att Falkenberg blir en attraktiv bostads- och arbetsort inom den övergripande regionförstoringen både norrut och söderut.

Miljö och hälsa

Med dämpningar av biltrafiken och ett överförande av trafik till cykel, buss och tåg minskar utsläppen av klimatgaser.

Redovisade trafikmängdsförändringar medför i vissa fall små ökningar av trafikbullret. På längre sikt kommer sannolikt ökade krav på fordon och däck och nya möjligheter till ”tyst” asfalt att medföra generella sänkningar av ljudnivåerna.

Vad avser luftföroreningar kommer fortsatta förbättringar av reningstekniken i bilparken att medföra minskade utsläpp och i huvudsak också minskade halter av luftföroreningar. Problemen kring att dubbdäcksanvändningen medför ökat slitage på vägbanorna och därmed ökade partikelutsläpp får hanteras på övergripande, nationell nivå.

De fysiska åtgärder som ingår i trafikplanen, dvs nya cykelvägar, nya bussgator och kompletteringar av vägnätet, bedöms innebära små eller inga konflikter med natur-, rekrea-

tions- och kulturmiljöintressen. Utbyggnad av en ny gång- och cykelbro över Garvareforsen, som dock bara föreslås som utredningsobjekt, kommer att behöva studeras noggrant från miljösynpunkt. Ätran med stränder är här markerad som riksintresse för både naturvård och friluftsliv samt utgör dessutom Natura 2000-område. Det finns dock goda erfarenheter av att broar med lämplig utformning kan byggas så att miljöintressena inte påverkas negativt.

Den såsom utredningsobjekt redovisade, möjliga ombyggnaden av Holgersgatan på avsnittet söder om Sandgatan berör riksintresse för kulturmiljön, dvs området kring kyrkan. Även här bedöms dock möjligheterna som goda att undvika negativ miljöpåverkan.

I övrigt medför förslagen i denna trafikplan inga konflikter med markerade riksintressen i staden. Detta gäller såväl riksintressena för kommunikationer (för vägar, järnvägar, farle-

der och hamn) som riksintressena för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö.

Från hälsosynpunkt är den ökning av cykeltrafiken som trafikplanens satsning på cykelvägar medför mycket positiv.



FALKENBERG
Hitta det här.