



## Hållbara transporter– FÖP Falkenberg

### Bakgrund

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP:en) anger vilken riktning Falkenbergs stad ska utvecklas och ska agera vägledande inom samhällsplaneringen. Inriktningen för trafik- och mobilitet i FÖP:en har förankrats i kommunens Översiktsplan, Trafikplan, Cykelstrategi samt övriga styrdokument med beröringspunkter. De åtgärder som föreslås inom FÖP:en är således förankrade i tidigare angivna mål samt baserade på identifierade utmaningar och brister.

För att uppnå ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet står transportsektorn inför stora utmaningar globalt, nationellt, regionalt såväl som lokalt. Utmaningarna sträcker sig över hållbarhetsbegreppets tre dimensioner varpå arbetet måste ske interagerat med alla perspektiv inberäknade. I Falkenberg är utmaningarna till stor del kopplade till biltrafiken. Trots korta avstånd och en cykelvänlig topografi är bilen det mest attraktiva färdmedlet. Detta påverkar bl.a. den målsättning som finns nationellt om att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 % senast år 2030 (jämfört med 2010)<sup>1</sup>. Men det påverkar även stadsbilden då fysiska, mentala och sociala barriärer blir än mer påtagliga i takt med en växande befolkning som är bilberoende. För att utmana bilens attraktivitet krävs gena kollektivtrafik, gång- och cykelstråk där målpunkter med enkelhet kan nås. Samtidigt krävs ett omfattande arbete som bidrar till nya beteendemönster. Målsättningen är att invånarna i Falkenberg i framtiden ska prioritera hållbara färdssätt framför bilen och att valet ska upplevas som självklart och enkelt.

I FÖP:en föreslås nya kollektivtrafiklinjer, gång- och cykelvägar samt barriäröverbryggande åtgärder längs väg 767 och Åtran. Föreslagna stråk och åtgärder är framtagna genom en utredning där angivna mål och visioner samt identifierade brister i transportsystemet ligger till grund, se underlagsrapport *Trafik FÖP Falkenberg*. Tillkommande stråk ska placeras i anslutning till målpunkter såsom skolor, järnvägsstationen, centrum och service för att skapa tillgänglighet och attraktivitet. För att bidra till ett kombinerat färdssätt ska bytespunkter placeras strategiskt i relation till kommunens målpunkter. Trygghet och trafiksäkerhet är likaså två centrala begrepp som ska genomsyra planeringen. Detta för att skapa ett jämställt transportsystem men även för att arbeta i linje med nollvisionen.

Till följd av föreslagen markanvändning inom FÖP:en går att utläsa vilka vägar som kommer att bli belastade i framtiden, se underlagsrapport *Trafik FÖP Falkenberg*. Utredningen som har tagits fram visar framförallt på framkomlighetsproblem i Tångarondellen. Brister är identifierade sedan tidigare och åtgärder kommer att behövas inom kort, bland annat för att skapa en god framkomlighet för kollektivtrafiken. Vid sidan av kapacitetshöjande insatser ska kommunen arbeta aktivt med mobilitetsåtgärder, bl.a. genom att främja hållbara färdssätt.

---

<sup>1</sup> Naturvårdsverket. *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/>. Hämtad 2021-03-12

I samband med att kommunen planerar ordningen på utbyggnaden av områden så kommer det att göras noggrannare studier så att eventuella kapacitets- och framkomlighetsåtgärder utförs vid rätt tidpunkt. Som ett tillvägagångssätt för att säkerställa framkomlighet och kapacitet på vägarna arbetar kommunen dessutom redan idag systematiskt med att ta fram trafikutredningar vid behov inom detaljplaneringen.

För att hamnen ska kunna utvecklas samtidigt som staden som boendemiljö ska kunna utvecklas hållbart får planen en direkt inverkan på industrispåret. Därför ingår i den följdutredning som ska tas fram för hamnområdet även att utreda ett säkerställande av motsvarande industrispår och dess funktion. Detta för att säkra goda förutsättningar för näringslivets transporter och att målsättningar inom bl.a. den nationella godstransportstrategin säkerställs. Inom den geografiska avgränsningen för FÖP staden redovisas inte ett utpekande av en omlastningsterminal för godstransporter. Behovet är dock identifierat sedan tidigare där framtida hantering kommer att behöva studeras noggrant för att bl.a. skapa goda förutsättningar för näringslivet, minimera emissioner men även för att skapa en attraktiv stadskärna.

Rapporten bör läsas tillsammans med de föreslagna åtgärderna som återfinns i den digitala FÖP:en. Detta för att få en enhetlig bild av inriktningen för trafikfrågorna.

## Syfte och avgränsning

Rapporten ingår som ett deluppdrag i FÖP staden. Syftet är att utgöra ett underlag i det övergripande FÖP-arbetet och därmed bidra till kommunens långsiktiga planering för Falkenbergs tätort. Arbetet ska vara vägledande i den fortsatta planeringen, tydliggöra planeringsprinciper samt ställningstaganden. Detta för att ligga till grund för hur kommunen ska planera och investera i transportsystemet för att uppnå fastställda mål.

## Planeringsprinciper

Med bakgrund i övergripande mål för Falkenbergs kommun har ett antal planeringsprinciper formulerats som skall ligga till grund för framtida planering av transportsystemet. Planeringsprinciperna målar upp en vision om en *sammanhållen stad, ett hållbart vardagsliv* samt *den smarta staden*. Utifrån dessa har därefter ett antal ställningstaganden utformats med konkreta åtgärder vilka realiserar planeringsprinciperna.

### *Sammanhållen stad*

En sammanhållen stad är en stad som är fysiskt, socialt såväl som mentalt sammankopplad, där vägar och gator utgör centrala attribut för att skapa närhet och tillgänglighet. En sammanhållen stad är även en stad som rättvist, jämställt och jämlikt tillgängliggör stadens utbud och värden. I FÖP:en för Falkenbergs tätort är principen att växa ”inifrån och ut” central, där bl.a. förtätning möjliggör en sådan utveckling. Med en sådan princip ökar förutsättningarna för att skapa tillgänglighet, närhet till gång-, cykel och kollektivtrafikstråk samt för att utveckla kollektiva transportlösningar.

Målbilden om en sammanhållen stad står dock inför utmaningar. Barriärer såsom vägar, järnvägar och vattendrag påverkar den fysiska miljön genom försämrad tillgänglighet. Fysiska barriärer påverkar även det sociala och mentala avståndet mellan områden vilket riskerar att ge upphov till, eller förstärka segregation. Barriäröverbyggande åtgärder är viktigt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv och inte minst ur ett barnperspektiv. Att tillhandahålla trafiksäkra, trygga och tillgängliga korsningar för gång- och cykeltrafikanter är därmed centralt för att skapa en sammanhållen stad.

### *Ett hållbart vardagsliv*

Aktiv mobilitet har positiva effekter på folkhälsan och innebär förflyttning genom fysisk aktivitet såsom gång, cykel samt till och från kollektivtrafik. Ett hållbart vardagsliv är högst relaterat till hälsa varpå möjligheten till aktiv mobilitet ska prioriteras. Dessutom medför ett minskat bilresande och minskad användning av fossila drivmedel i sin tur positiva effekter på stadsmiljön och hälsan med förbättrade luftkvaliteter och minskade bullernivåer. För att underlätta och främja ett hållbart vardagsliv ska möjligheterna till aktiv mobilitet därmed tydligt prioriteras inom planeringen.

Planeringen av Falkenbergs tätort ska utgå från hur människan upplever samt använder den fysiska miljön för att underlätta vardagslivet. Stadsmiljön och våra gator upplevs och tolkas olika av olika befolkningsgrupper, vilket i planeringen är viktigt att ta hänsyn till. Målsättningen är att samtliga befolkningsgrupper ska uppleva trafikmiljön som tillgänglig, trygg, trafiksäker och attraktiv.

### *Den smarta staden*

Behovet av omställningen till ett hållbart samhälle ställer krav på helhetstänkande samt systemförståelse för att integrera tekniklösningar i staden och transportsystemet. Den smarta staden möter och stödjer innovationer där digitalisering och tekniska lösningar optimerar och förenklar för stadens invånare, besökare samt näringslivet till att leva och verka hållbart. Genom digitaliseringen inom transportsystemet förväntas klimat- och miljöpåverkan minska men även trafiksäkerheten förbättras. Den smarta staden ska eftersträvas genom att stödja, möta och prioritera innovativa infrastruktursatsningar för hållbara transporter.

## **Ställningstaganden**

Följande ställningstaganden preciserar planeringsprinciperna med förslag på konkreta åtgärder.

### **Gång- och cykel**

- Gång- och cykeltrafik ska inom planeringen tydligt prioriteras före biltrafiken.
- Där trafikmiljöer inte kan utformas på fotgängares och cyklisters villkor bör gång- och cykeltrafiken så långt det är möjligt separeras från biltrafiken. Detta för att bl.a. skapa trafiksäkra och trygga skolvägar.
- Saknade gång- och cykelkopplingar ska åtgärdas för att skapa ett väl sammanhängande gång- och cykelvägnät.
- Gång- och cykelstråk ska lokaliseras i anslutning till målpunkter såsom skola, arbetsplatser, centrum, järnvägsstationen, rekreation och serviceområden.
- Banvallen ska på lång sikt omvandlas till ett grönt promenad- och cykelstråk. Detta för att koppla samman Stafsinge med centrum och i förlängningen ytterligare bostadsområden. Ett grönt gång- och cykelstråk längs banvallen bidrar även till rekreativsvärden.
- Belysning längs gång- och cykelvägar ska säkerställas för att skapa en trafiksäker och trygg miljö.

- För att skapa en tillgänglig och sammanhållen stad med gena stråk mellan södra Falkenberg och centrum samt stationen föreslås ytterligare gång- och cykelkopplingar över Ätran. På södra sidan om Söderbron föreslås en gång- och cykelkoppling som vid utveckling av Södra Åstranden blir särskilt viktig. Kopplingen som föreslås i anslutning till Vallarna sammanbinder Herting, Skrea strand och Hjortsberg med Östra gärdet, Tånga och i förlängningen järnvägsstationen. Vidare föreslås en gång- och cykelkoppling över Ätran vid Tröingedal. Gestaltning och utformning bör vid planeringen av föreslagna gång- och cykelkopplingar vara en central fråga där förutsättningarna för respektive område kommer att vara betydande.
- Den befintliga gång- och cykeltunneln under väg 767 mellan Falkagård och Arvidstorp ska åtgärdas till att bli en trygg miljö. Tidigare utredning visar att gång- och cykeltrafikanter korsar bilvägen som ett resultat av att tunneln upplevs otrygg. Likaså föreslås en gen koppling över väg 767 i Skrea där det är vanligt förekommande att gångtrafikanter och cyklister korsar bilvägen. Lokalisering bör utredas och preciseras efter hand.
- Cykelparkeringar ska vid framtida bytespunkter och befintliga målpunkter anpassas till olika behov, med exempelvis parkering för låd-, el- och pendlingscyklar.

## Kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken ska inom planeringen tydligt prioriteras före biltrafiken.
- Kollektivtrafikstråk ska stärkas med tydliga kopplingar till målpunkter såsom skola, arbetsplatser, järnvägsstationen, centrum, rekreation och serviceområden.
- Kollektivtrafiken ska vara ansluten till gång- och cykelnätet med definierade bytespunkter för att främja ett kombinerat färd sätt.
- Tillkommande kollektivtrafiklinjer ska utredas för att sammankoppla områden. Idag har kollektivtrafikstråken sin start- och slutpunkt i centrum vilket medför byten och långa restider vid resor från ett område till ett annat. I FÖP:en föreslås att områden ska kopplas samman med stadsbussar där linjedragning går genom centrum och/eller stationen. Detta kräver vidare utredning och dialog med Hallandstrafiken.
- Befintlig gång- och cykeltunnel som sammankopplar Vinberg med järnvägsstationen (under E6) ska åtgärdas för att öppna upp för kollektivtrafik. Detta för att skapa en gen koppling till stationen och i förlängningen centrum. Gång- och cykeltrafiken ska fortsatt ges tydlig prioritet samt en trygg och trafiksäker miljö.
- Kommunen ska arbeta för att stärka kollektivtrafikstråket mellan Falkenbergs järnvägsstation och centrum. Trafikstockningen vid Tångarondellen medför i nuläget att resenärer riskerar att missa anslutande tåg. Tillförlitligheten måste därmed stärkas så att resenärer känner en trygghet till att resa kollektivt.

## Bil

- Kommunen ska i samverkan med Trafikverket se till möjligheterna att succesivt ändra karaktär på väg 767 där kollektivtrafik, gång- och cykeltrafikanter ges större prioritet och utrymme. Utmed stråket ska gaturummets gestaltning och bebyggelsestruktur samverka för att definiera gaturummet. En sådan utveckling är centralt för att minska vägen som en barriär men även för att i linje med delmål för Falkenberg utveckla en levande och attraktiv stadskärna. Hantering av godstrafik bör initialt utredas för att säkerställa goda förutsättningar för näringslivet.
- Vid Falkagård föreslås en ny infart/utfart vid väg 767, detta för att stärka området som idag upplevs avskilt från övriga staden. Likaså föreslås en infart/utfart vid Tröingedal för att minska trafikbelastningen på befintliga vägar samt för att skapa en sammanhållen stad.
- Kommunen ska arbeta aktivt med att styra trafikanternas beteenden så att biltrafiken minskar.

## Godstransporter

- Goda förutsättningar vad gäller godstransporter för näringslivet bör säkerställas. För att skapa goda förutsättningar samt minska störningar från godstransporter i form av buller och luftföroreningar ska kommunen se till möjligheterna för en omlastningscentral. En omlastningscentral ligger utanför FÖP: ens geografiska avgränsning varpå detta inte behandlas i materialet.
- Industrispåret föreslås avvecklas vid den tidpunkt då alternativ finns för att kunna säkerställa en hållbar godshantering. Då spåret har en låg nyttjandegrad och på sikt kommer att behöva en omfattande upprustning bör dess vara eller icke vara ställas mot ekonomiska och sociala nyttor med att utveckla bangårdsområdet samt spåret till en annan funktion. Idag utgör industrispåret en fysisk, social och mental barriär mellan Västra gärdet och centrum samt Stafsinge och Skogstorp i nordväst. Genom att avveckla spåret skulle staden bli mer sammanhängande och tillgänglig. En sådan utveckling kommer dock att behöva studeras närmare. Inom den utredning som ska tas fram för hamnområdet ingår även att utreda industrispåret och dess funktion.
- Kunskapsbanken gällande godstransporter bör stärkas och utvecklas inom kommunen. Detta för att skapa en hållbar, effektiv och säker hantering.