

Trafikalstring

Kommunen är väl medveten om att trafiksituationen i och kring Tånga rondellen är trafikintensivt och det ligger i kommunens intresse att säkerställa framkomligheten för samtliga trafikanter i utmed väg 767 och anslutande vägar. Planområdets attraktiva läge, i förhållande till järnvägsstationen och stadens mest trafikerade kollektivtrafikstråk, är i enlighet med kommunens ambition om att skapa förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem. Därtill ser vi att planförslagets tydliga prioritering av gående och cyklister kommer att stärka järnvägsstationen som kollektivtrafik-knutpunkt och bidra till att utveckla området som en attraktiv stadsdel.

Kommunen driver ett långsiktiga arbete för en förflyttning av trafikarbete från bil till andra transportsätt och har en nära dialog med både Trafikverket och Hallandstrafiken vad gäller trafiksituation kring Tånga rondellen.

Uppskattad trafikalstring från planförslaget

I bedömning av hur mycket trafik som planförslaget alstrar har Trafikverkets ”trafikalstringsverktyg” använts. Vid ett angivande av BTA 90 000 m² kontor och 300 m² närbutik/restaurang inom planområdet så beräknas området alstra totalt 12 162 resor per dygn. Av det totala antal resor beräknas 38 % ske med bil, 8 % med kollektivtrafik och resterande resor med cykel eller till fots. Enligt trafik-alstringsverktyget innebär detta att planförslaget skulle generera 4 669 bilresor per dygn.

Hela det föreslagna planområdet matas via Kilavägen, vilken endast har bilanslutning mot väg 701 i norr. Enligt antagandet att bilresor från området fördelas så att 90 % går västerut (via väg 701 till väg 154) och 10 % går österut (via väg 701 till väg 700 mot Tröingeberg alternativt mot Vinberg/Vessigebro). Detta skulle innebära att knappt 4500 fordon tillkommer vid cirkulationsplats Korset på väg 154.

Om man antar att trafiken som använder cirkulationsplatsen fördelar sig så att en mindre del (15 %) väljer att fortsätta västerut från cirkulationsplatsen (mot Stafsinge/Långås) och resterande trafik fördelar sig så att något fler (45 %) går norrut (mot E6/E20 och mot Ullared) och resterande 40 % kör i riktning söderut (mot väg 767 och Falkenbergs stad), så skulle det innebära cirka 670 bilar per dygn mot Stafsinge, cirka 1800 fordon i riktning mot Falkenbergs stad och cirka 2000 fordon i riktning mot E6 och Ullared.

Noteras bör att lokaliseringen av föreslagen verksamhet är vald utifrån det bästa läget för kollektivtrafik (regionalt och lokalt) som finns att finna inom kommunen. Andelen resor till och från planområdet (arbetsresor) borde därför i större utsträckning, än vad resultatet av Trafikverkets analysverktyg, redovisar ske med andra transportslag än bil. Resultatet av trafikalstringen bör därmed ses med tillförsikt och ett värsta scenario utifrån ett framtida kapacitetsbehov.

Alstrad trafik från gällande detaljplan

Det nu pågående planarbetet syftar till att ändra markanvändningen från *Industri/Handel/Kontor* till enbart *Kontor*. Bedömningen av trafikallstringen skall alltså göras gentemot en uppskattning av vad gällande detaljplan skulle alstra.

Gällande detaljplan möjliggöra för en exploatering på 42 400 m² BTA. Fördelningen av verksamheter i nu gällande plan, bedöms fördela sig jämt mellan möjliga markanvändningsområden. Beräkning av trafikallstringen av gällande plan utifrån trafikallstringsverktyget ger en uppskattning av 17 523 resor per dygn. Av det totala antalet resor redovisas att 41 % av resorna (7 168 stycken) antas ske med bil och endast 3 % anges troligt ske med kollektivtrafik. Även här bör man nog ställa sig tveksam till den lilla andelen kollektivtrafikresor som verktyget redovisar.

Enligt Trafikverkets "*trafikallstringsverktyg*" skulle alltså trafikarbetet minska i och med föreslaget planarbete (i och med renodlingen till enbart markanvändning kontor).

2018-11-08

Johan Risholm

Stadsarkitekt

Samhällsbyggnadsavdelningen

Falkenbergs kommun