Falkenbergs Kommun

Trafikutredning Detaljplan Heberg 5:37

Uppdragsnr.: 1096928 Revision: 1 Datum: 2025-12-05



Norconsult

Uppdragsgivare:	Falkenbergs Kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson:	Anna Nilsson
Konsult:	Norconsult Sverige AB
Uppdragsledare:	Catharina Rosenkvist
Teknikansvarig:	Kim Enarsson
Handläggare:	Sanna Jörgensen

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
0.9	2025-11-13	Granskningshandling	KE,SJ	CR	CR
1.0	2025-12-05	Slutrapport	KE, SJ	CR	CR

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

Innehåll

1 Bakgrund 4

2 Nulägesbeskrivning 5

2.1 Befintlig verksamhet 5

2.2 Områdesbeskrivning 5

2.3 Gång- och cykelväg 7

2.4 Kollektivtrafik 9

2.5 Infrastruktur och trafikflöden 10

2.5.1 Väghållare 10

2.5.2 Hastighetsbegränsningar 11

2.5.3 Trafikflöden 11

3 Tidigare utredningar 14

4 Planerad bebyggelse 16

5 Trafikanalys 17

5.1 Prognos över trafikflöden år 2045 17

5.2 Trafikalstring 18

5.3 Kapacitetsanalys 20

5.4 Diskussion och slutsats 21

6 Åtgärdsförslag 23

6.1 Korsningar till området 23

6.2 Passage för gång- och cykeltrafik över väg 767 24

6.3 Stråk inom området 25

7 Referenser 26

1 Bakgrund

Falkenbergs kommun har påbörjat arbetet med en ny detaljplan för fastigheterna Heberg 5:37, där Laxbutiken med tillhörande restaurang-, konferens- och parkeringsytor är belägen, samt den obebyggda fastigheten Skrea-Lynga 1:8 som idag utgör jordbruksmark. Planområdet är beläget cirka sju kilometer sydost om Falkenbergs centrum och omfattar totalt omkring sju hektar.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utveckling av området för verksamheter som restaurang, besöksanläggning, handel/butik, mässhall, konferensanläggning med övernattningsmöjligheter, drivmedelsstation med försäljning av diesel och bensin, samt laddplatser för elfordon. Den planerade utvecklingen bedöms generera en ökning av antalet besökare och därmed också ökade trafikflöden jämfört med dagens situation.

Syftet med trafikutredningen är att bedöma framtida trafikflöden i anslutning till planområdet samt förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Utifrån denna analys ska behov identifieras och förslag på lämpliga åtgärder presenteras. Utredningen ska särskilt belysa den ökade trafikens påverkan på det anslutande vägnätet samt förutsättningarna för kollektivtrafik och hållbara transportalternativ såsom gång- och cykeltrafik.

2 Nulägesbeskrivning

2.1 Befintlig verksamhet

Laxbutiken bedriver idag restaurang- och konferensverksamhet inom en befintlig byggnad med en byggnadsarea om cirka 4 500 kvadratmeter. Verksamheten har årligen omkring 280 000–300 000 besökare, med den högsta besöksfrekvensen under juli månad då antalet besökare kan uppgå till cirka 2 000 per dag.

Majoriteten av besökarna anländer med personbil, vanligtvis med två eller fler passagerare per fordon, vilket motsvarar omkring 400–600 bilar per dag under högsäsong. Därutöver anländer även ett antal besökare med buss samt i ökande grad med cykel, främst tack vare närheten till Kattegattleden.

Verksamhetens ordinarie öppettider är i nuläget generellt mellan klockan 10.00 och 19.00.

2.2 Områdesbeskrivning

Laxbutiken är belägen vid trafikplatsen på E6/E20, i anslutning till väg 767, cirka en kilometer väster om Heberg och omkring sju kilometer sydost om Falkenbergs centrum, se Figur 1.



Figur 1. Översiktskarta över planområdets läge i förhållande till omgivande orter och vägnät. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Norconsult

Inom det aktuella planområdet finns idag restaurang, butik och konferenslokaler. Området avgränsas av Västkustbanan i väster och E6/E20 i öster. Söder om planområdet löper väg 767, där det även finns en separerad gång- och cykelbana som skapar goda förutsättningar för oskyddade trafikanter. Fastigheten nås huvudsakligen via väg 767, men kan även angöras via Skreaströckan norr om området, där trafikflödet är förhållandevis lågt, se Figur 2.



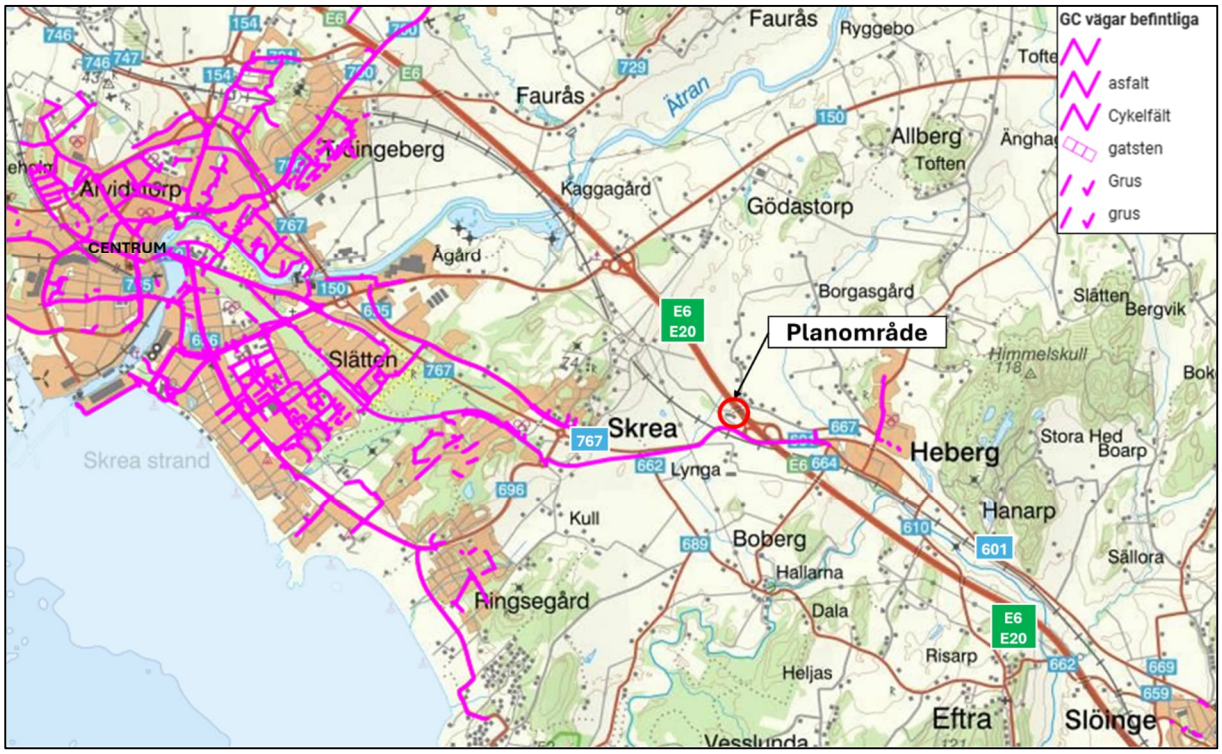
Figur 2. Laxbutikens läge, angöringar och ungefärlig plangräns. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Norconsult

2.3 Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägen mellan Falkenberg och Heberg löper längs den södra sidan av väg 767 och passerar förbi Laxbutiken, se Figur 3 och Figur 4. Övergången av väg 767 är utformad som en omarkerad passage med en refug mellan körfälten, se Figur 5. Sikten är god vid passagen, både för biltrafiken på väg 767 och för de oskyddade trafikanter som ska passera. Belysning finns vid passagen och de näraliggande busshållplatserna. Cykeltrafik kan även förekomma i blandtrafik med biltrafik på Skreasträckan norr om fastigheten.

Eftersom planområdet är beläget relativt perifert i förhållande till närliggande bebyggelse bedöms andelen besökare som anländer enbart till fots vara mycket liten. De fotgängare som når området har sannolikt genomfört huvuddelen av sin resa med annat färdmedel och enbart tillryggalagt den sista sträckan till fots.

I nuläget sträcker sig gång- och cykelvägen längs väg 767 mellan Falkenberg och Heberg. I anslutning till exploateringsområdet avskiljs gång- och cykelvägen mot körbanan med en skiljeremsa, se Figur 5. Det pågår dock planering för en förlängning av sträckan mot sydost till Slöinge. På den aktuella delsträckan mellan Heberg och Slöinge planeras gång- och cykelvägen att anläggas inom vägrenen längs väg 601.



Figur 3. Cykelvägar i området runt planområdet. Bildkälla: Falkenbergs kommun, bearbetad av Norconsult



Figur 4. Gång- och cykelvägens läge i förhållande till Laxbutiken. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Norconsult



Figur 5. Befintlig gångpassage över väg 767. Bildkälla: Google Earth

2.4 Kollektivtrafik

Busshållplatsen Lynga Gård är belägen utmed väg 767, direkt söder om Laxbutiken, se Figur 6. Hållplatsen trafikeras av busslinjerna 350 och 351, vilka båda förbinder Falkenberg med Halmstad.

Linje 351 trafikerar hållplatsen med cirka en avgång per timme i vardera riktningen under dagtid på vardagar, medan linje 350 har något glesare turtäthet.

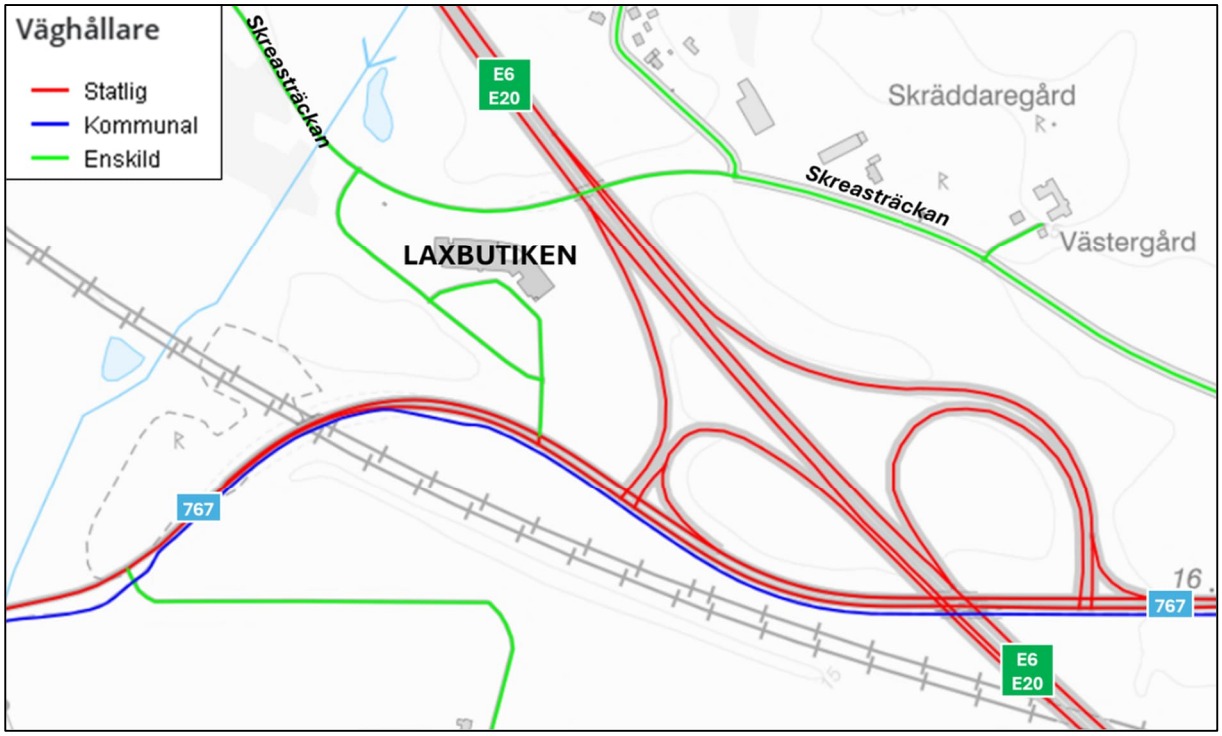


Figur 6. Busshållplatsen Lynga Gårds läge i förhållande till Laxbutiken. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Norconsult

2.5 Infrastruktur och trafikflöden

2.5.1 Väghållare

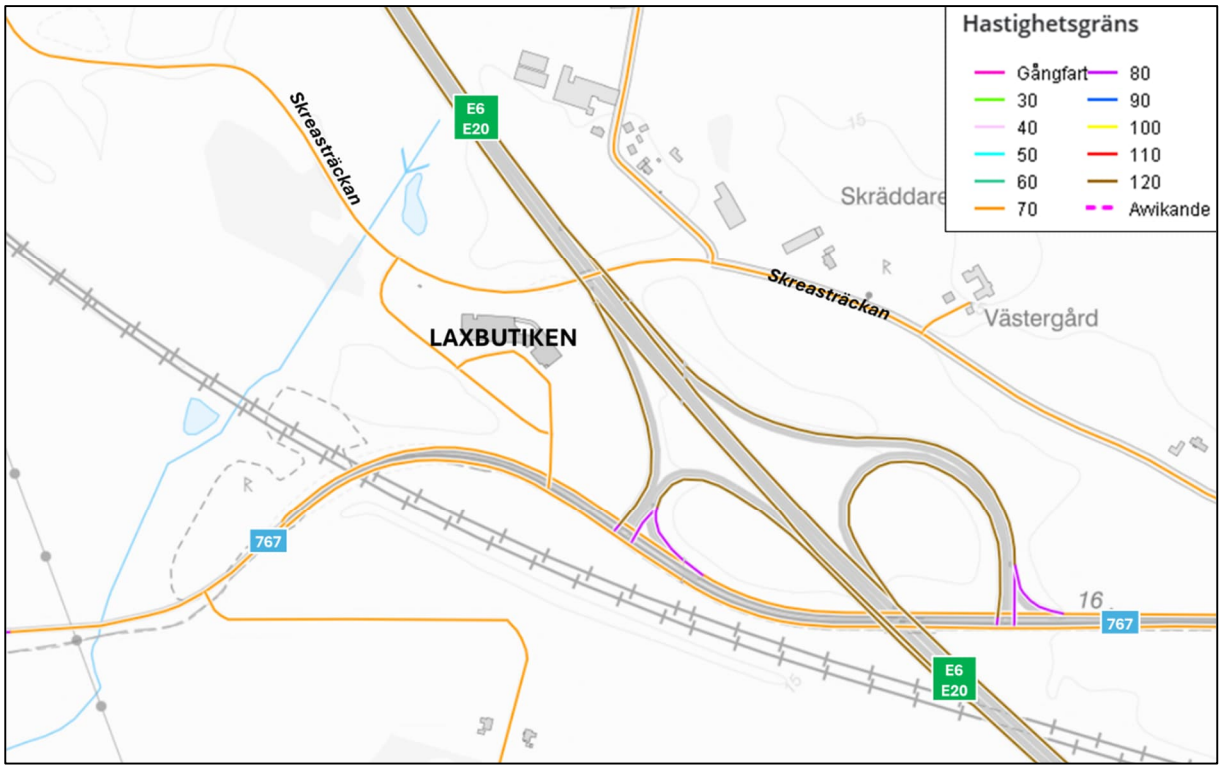
Trafikverket är väghållare för både E6/E20 och väg 767, medan Skreasträckan utgör en enskild väg, se Figur 7. Falkenbergs kommun ansvarar för väghållningen av gång- och cykelvägen som löper längs väg 767.



Figur 7. Väghållare för vägnätet runt Laxbutiken. Bildkälla: Nationella vägdatabasen (NVDB), bearbetad av Norconsult.

2.5.2 Hastighetsbegränsningar

På vägnätet i anslutning till Laxbutiken gäller en bashastighet om 70 km/tim. Undantaget utgörs av E6/E20, där hastighetsbegränsningen är 120 km/tim, se Figur 8.

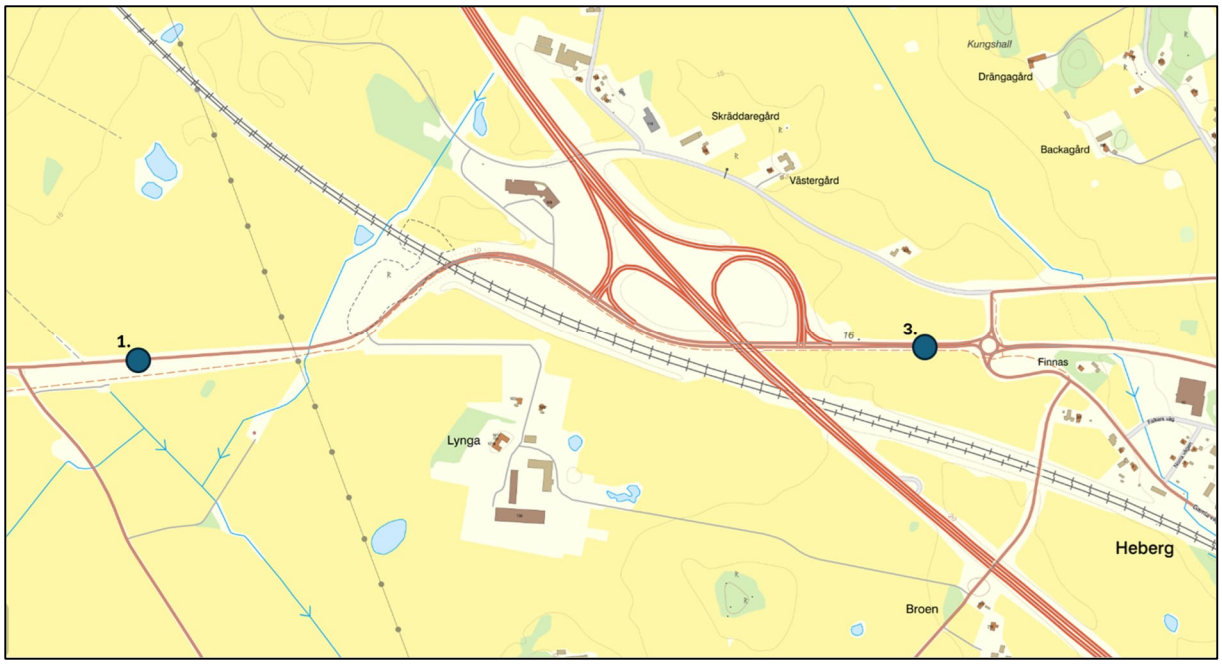


Figur 8. Hastighetsbegränsningar på vägnätet runt Laxbutiken. Bildkälla: Nationella vägdatabasen (NVDB), bearbetad av Norconsult.

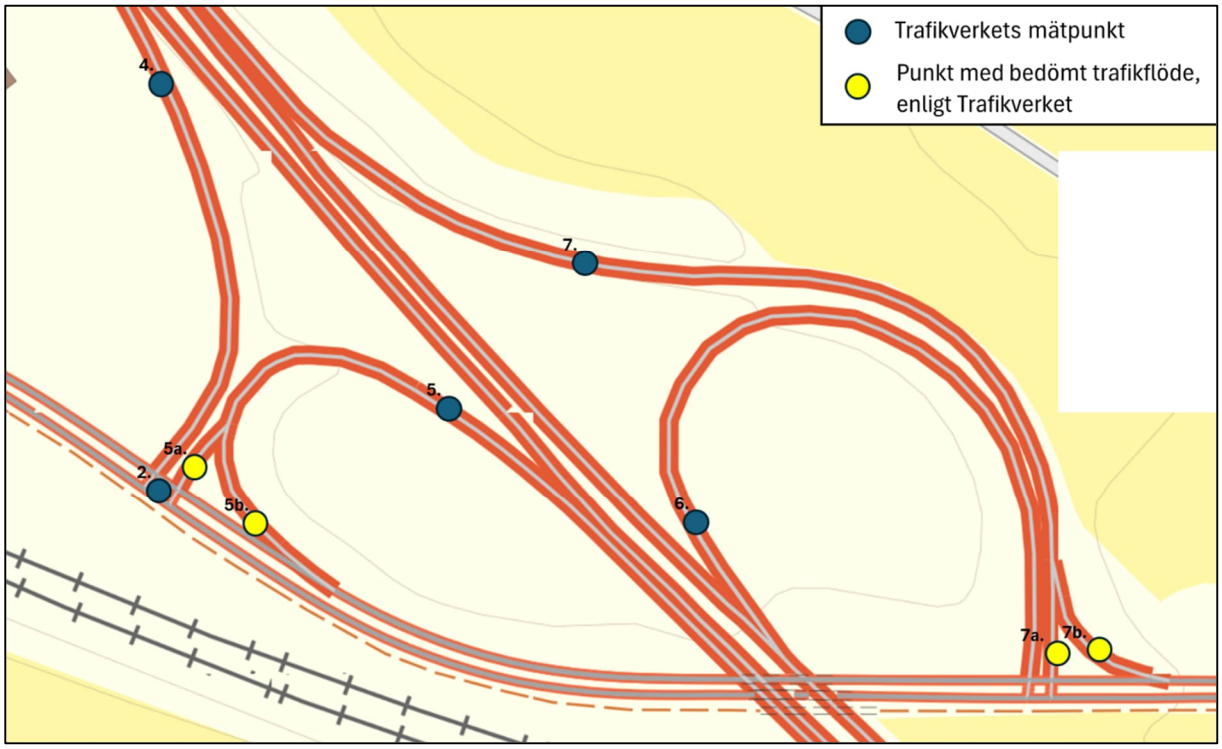
2.5.3 Trafikflöden

Trafikverket har flera mätpunkter på de vägar som passerar i närheten av Laxbutiken, se Figur 9 och Figur 10. Årsdygnstrafiken (ÅDT) på väg 767 uppgår till cirka 6 000 fordon väster om Laxbutiken och trafikplatsen vid E6/E20, medan motsvarande flöde öster om området är omkring 5 000 fordon. För trafikplatsens ramper varierar ÅDT mellan cirka 750 och 1 400 fordon, se Tabell 1.

Enligt genomförda mätningar inträffar dygnets maxtimme vanligen mellan klockan 16:00 och 17:00. För mätpunkterna 2, 5a, 5b, 7a och 7b finns endast bedömda värden tillgängliga, eftersom uppmätta data saknas. Dessa värden används inte direkt i analysen i kapitel 5, utan enbart som underlag för uppskattning av svängfördelningar.



Figur 9. Trafikverkets mätpunkter på väg 767 nära Laxbutiken



Figur 10. Trafikverkets mätpunkter i trafikplatsen vid E6/E20 och väg 767

Tabell 1. Uppmätta och bedömda trafikflöden vid Trafikverkets mätpunkter. Källa Trafikverket.

Mätplats	Riktning	Mätår	ÅDT	Tung trafik	Timtrafik - maxtimme	Tung trafik - maxtimme	Andel tung trafik
1	Västerut	2015	2 933	226	328	27	8%
1	Österut	2015	3 105	244	361	23	6%
2	Västerut	2015	1 800	200			
2	Österut	2015	1 800	200			
3	Västerut	2015	2 482	218	233	24	10%
3	Österut	2015	2 251	162	294	18	6%
4		2022	732	28	90	2	2%
5		2022	1 378	61	132	4	3%
5a		2025	750	40			
5b		2025	650	20			
6		2022	1 111	40	193	4	2%
7		2022	808	65	68	3	4%
7a		2025	400	40			
7b		2025	400	40			

3 Tidigare utredningar

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för trafikplatserna längs E6/E20 i södra Halland. I studien redovisas ett antal observationer och bedömningar av trafikplatsen vid väg 767, Heberg (Trafikverket, 2023). I detta kapitel följer en kort sammanfattning av de viktigaste punkterna från åtgärdsvalsstudien som berör den ny detaljplanen.

Anspråken på vägnätet kring trafikplatsen bedöms som låga för gångtrafik. Enligt Region Halland har cykeltrafiken en måttlig potential på den sekundära väg 767. Längs vägens södra sida finns en cykelväg utan belysning som passerar under motorvägen, med goda siktförhållanden. Motorfordonstrafiken är måttlig, liksom andelen tung trafik. Väg 767 utgör en del av det kompletterande regionala funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor och kollektivtrafik.

Identifierade brister i utformningen

ÅVS:en identifierar följande brister i trafikplatsens utformning:

- Västra avfartsrampen (södergående riktning)[1]: Retardationssträckan är mycket kort, cirka 80 meter jämfört med det föreskrivna kravet om 255 meter. Detta medför risk för inbromsningar redan innan fordonen helt lämnat motorvägen.
- Västra avfartsrampen: Den inledande delen av rampen är smalare än vad som krävs för en parallellavfart, vilket kan skapa osäkerhet hos förare och leda till manövrar som påverkar trafiken på motorvägen.
- Östra avfartsrampen (norrgående riktning) *: Retardationssträckan är kort, cirka 170 meter jämfört med kravet på 255 meter. Även här finns risk för tidiga inbromsningar innan avfart från motorvägen. Rampen, som ligger på en bro, är dessutom ovanligt smal.
- Östra påfartsrampen (norrgående riktning): Påfartssträckan är något kort, cirka 255 meter jämfört med rekommenderade 270 meter. Detta kan ge upphov till hastighetsskillnader mellan motorvägstrafiken och påfartsfordonen, vilket ökar risken för olyckor.
- Västra påfartsrampen (södergående riktning): Kurvradien är något mindre än rekommenderat, cirka 45 meter jämfört med 50 meter. Även detta kan leda till hastighetsskillnader och ökad olycksrisk.

[1] Efter mätning av retardationssträckornas längd och utifrån beskrivningen av sträckorna finns anledning att tro att den västra och östra avfartsrampen har förväxlats. Retardationssträckan för den västra (södergående) avfartsrampen är ungefär 170 meter och mycket smal, bara drygt 2 meter medan retardationssträckan för den östra (norrgående) avfartsrampen är ungefär 80 meter.

Trafikflöden och framtida belastning

Trafikflödena i korsningarna mellan väg 767 och ramperna har beräknats med stöd av tidigare trafikmätningar, mobildata och modellflöden i Sampers. Resultaten för nuläget visar att belastningsgraden ligger väl under gällande gränsvärden.

För prognosåret 2040 har både Trafikverkets basprognos och kommunens egna utbyggnadsscenarier analyserats. För den östra korsningen bedöms kapaciteten vara tillräcklig även år 2040, oavsett prognos. Däremot visar beräkningarna att tillfarten från den västra avfartsrampen redan efter år 2025 riskerar att överskrida gränsvärdena under eftermiddagens maxtimme. Belastningen bedöms då bli så hög att köbildning kan uppstå och påverka den södergående trafiken på motorvägen.

Trafiksäkerhet och olyckor

Olycksstatistik från STRADA visar att den västra korsningen mellan väg 767 och ramperna är den mest olycksdrabbade. Vanligt förekommande olyckstyper är vänstersvängsolyckor där fordon som svänger mot södergående påfart kolliderar med mötande trafik från öster. En bidragande orsak kan vara den komplexa trafikmiljön, där flera korsningar och breda vägavsnitt ligger nära varandra, vilket försämrar överblicken och kan skapa osäkerhet hos trafikanterna.

Det högersvängsfält som leder in till Laxbutiken bedöms också påverka trafiksäkerheten negativt, då det dels skymmer sikten för fordon som lämnar anläggningen, dels bidrar till att vägmiljön upplevs som svåröverskådlig. En av de registrerade olyckorna kan dessutom ha samband med den korta avfartsrampen i norrgående riktning.

Sammanfattning

De huvudsakliga bristerna i trafikplats Heberg är relaterade till utformningen av avfarts- och korsningspartierna på den västra sidan av väg 767.

4 Planerad bebyggelse

Den nya detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av restaurang, etablering av besöksanläggning, handel/butik, mässhall och konferensanläggning med övernattningsmöjligheter samt en drivmedelsstation för försäljning av diesel och bensin, kompletterad med laddplatser för elfordon.

Vid en utbyggnad enligt planförslaget beräknas antalet besökare öka till cirka 500 000 per år, med en något jämnare fördelning över året jämfört med dagens säsongsvariationer. Även antalet besökare som anländer med buss och cykel förväntas öka till följd av den utökade verksamheten.

Efter utbyggnad planeras verksamheterna på fastigheterna omfatta en bruttoarea på 27 000 m^2, se Tabell 2. Dessa siffor kan komma att ändras i det fortsatta arbetet med detaljplanen, men används som referens i denna rapport.



Figur 11. Skiss på förslag till utbyggnad. Bildkälla: Falkenbergs kommun.

Tabell 2. Utbyggnadens storlek i bruttoarea (BTA)

Planerad bebyggelse	Ungefärlig m^2 BTA
Befintlig kvarstående byggnad	3 450
Servicebyggnad glass, drivmedel	550
Bilhotell i 3 plan	6 300
Utställning, konferens, kontor, handel i 4 plan	12 200
Verksamhet närmast järnväg 1–3 plan	4 500
Totalt	**27 000**

5 Trafikanalys

5.1 Prognos över trafikflöden år 2045

För att ta fram en prognos över framtida trafikflöden på vägnätet har Trafikverkets trafikutvecklingstal applicerats på de uppmätta trafikflödena i Tabell 1. För området uppgår trafikutvecklingen till 1,07 % per år för lastbilar (Halland) och 0,90 % per år för personbilar (södra Halland). De beräknade trafikflödena för år 2045 redovisas i Tabell 3.

Trafikutvecklingstalen syftar till att beskriva hur trafikflöden förändras över tid till följd av samhällsutveckling, såsom exploateringar och förändrade resvanor i området utanför den aktuella platsen men som ändå påverkar trafiknivåerna där. I princip bör trafikutvecklingstalen därför enbart tillämpas på genomgående trafik, medan trafik med målpunkt i området – exempelvis till och från Laxbutiken – enbart bör anpassas utifrån förändringar i den aktuella verksamheten.

I denna analys har dock all trafik i analysen, inklusive trafiken till och från Laxbutiken, justerats med trafikutvecklingstalen. Detta val motiveras av att det är svårt att isolera den lokala trafiken. Metoden innebär dock en viss dubbelräkning, eftersom trafiken till Laxbutiken påverkas både av trafikutvecklingstalen och av den förändrade trafikalstring som tillförs kapacitetsanalysen i kapitel 5.3.

Tabell 3. Prognosticerade trafikflöden för år 2045 vid Trafikverkets mätpunkter.

Mätplats	Riktning	ÅDT	Tung trafik	Timtrafik - maxtimme	Tung trafik - maxtimme	Andel tung trafik
1	Västerut	3 853	311	431	37	9%
1	Österut	4 079	336	475	32	7%
2	Västerut	2 369	275			
2	Österut	2 369	275			
3	Västerut	3 262	300	307	33	11%
3	Österut	2 956	223	386	25	6%
4		901	36	110	2	2%
5		1 696	78	162	5	3%
5a		899	49			
5b		778	25			
6		1 367	51	237	5	2%
7		996	83	84	4	5%
7a		480	49			
7b		480	49			

5.2 Trafikalstring

Beräkningen av trafikalstringen baseras på den information som tillhandahållits av exploatören samt på rimliga antaganden. Det är inte möjligt att använda schablonvärden kopplade till exploateringens storlek, då denna typ av besöksintensiv verksamhet är alltför specifik vad gäller antalet besökare och deras fördelning över tid.

Det saknas trafikmätningar på anslutningen till Laxbutiken, men exploatören har tillhandahållit statistik över antal besök samt prognoser för framtida besöksvolymer efter en eventuell utbyggnad.

Utifrån dessa uppgifter beräknas verksamheten generera mellan 1 400 och 1 500 fordonsrörelser under juli månad, som utgör högsäsong, se Tabell 4 och Tabell 5. Av dessa bedöms cirka 300 fordonsrörelser infalla under maxtimmen. Detta motsvarar ett tillskott på ungefär 60 - 70 fordon per maxtimme, se Tabell 6.

Tabell 4. Beräkningsgång för trafikalstring från Laxbutiken. Besöksstatistik prognos.

Besöksstatistik prognos	Nuläge	Efter exploatering		Kommentar
Besökare	300 000	500 000	per år	Enligt uppgift från exploatör
Besökare	831	1385	per dag	Öppet 361 dagar om året enligt exploatör
Besöksintensitet under högsäsong	2,5	2	jämfört med årsmedel	Justerat utifrån uppgift från exploatör om 2000 besökare per dygn under högsäsong. Exploatör räknar med jämnare besöksintensitet över året efter utbyggnad
Besökare	2078	2770	per dag under högsäsong	
Besökare	297	396	per timme under högsäsong	Öppet 7 timmar per dygn enligt exploatör
Besöksintensitet under maxtimme	1,5	1,5	jämfört med dygnsmedel	Egen uppskattning
Besökare	446	594	för maxtimmen under högsäsong	

Tabell 5. Beräkningsgång för trafikalstring från Laxbutiken. Trafikstatistik prognos.

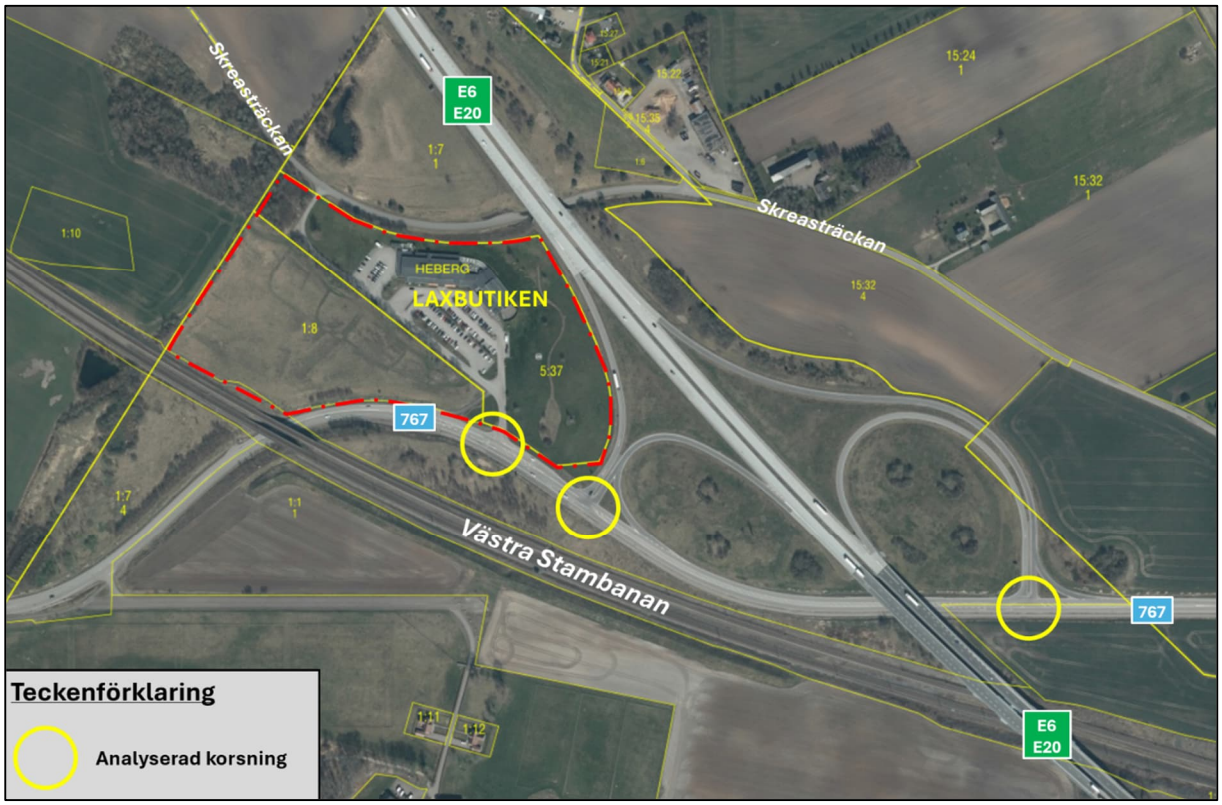
Trafikstatistik prognos	Nuläge	Efter exploatering		Kommentar
Andel busstrafik	5%	10%		Egna antaganden. Exploatör räknar med större andel busstrafik efter utbyggnad
Andel biltrafik	95%	90%		Justerat utifrån uppgift från exploatör om 2000 besökare per dygn under högsäsong. Exploatör räknar med jämnare besöksintensitet över året efter utbyggnad
Besökare per buss	50	50		Egna antaganden
Besökare per bil	3,5	3,5		Öppet 7 timmar per dygn enligt exploatör
Trafikrörelser per fordon	2	2		Varje fordon ankommer och avgår
Busstrafikrörelser	4	11	per dag under högsäsong	Validering av antaganden mot uppgift från exploatör. Exploatör anger 400–600 bilar per dag under juli i nuläget, vilket skulle motsvara 800–1200 fordonsrörelser. Beräknad trafikalstring för nuläget faller inom övre delen av detta intervall.
Biltrafikrörelser	1128	1425	per dag under högsäsong	
Busstrafikrörelser	1	2	för maxtimmen under högsäsong	
Biltrafikrörelser	242	305	för maxtimmen under högsäsong	

Tabell 6 Beräkningsgång för trafikalstringens riktningsfördelning.

Trafikalstring		Kommentar
Tillkommande trafik under maxtimmen	64	Trafik under maxtimmen efter exploatering minus nuläge
Riktningsfördelning	50%	Trafikens riktningsfördelning under maxtimmen är okänd. Därför antas 50 % i vardera riktningen.
Korrigeringsfaktor för osäkerheter	25%	För att ta hänsyn till osäkerheter i antaganden om trafikalstringens storlek och riktningsfördelning multipliceras trafikalstringen med 1,25
Ankommande trafik under maxtimmen	40	Dessa värden används i kapacitetsanalysen
Avgående trafik under maxtimmen	40	

5.3 Kapacitetsanalys

Kapacitetsanalysen genomförs i Capcal för Laxbutikens anslutning till väg 767 samt för de två korsningarna i trafikplatsen vid väg 767 på E6/E20, se Figur 12.



Figur 12. Korsningar vars framkomlighet har analyserats

Analysen omfattar följande scenarier:

- Nuläge: Uppmätta trafikflöden justerade till år 2025.
- Nollalternativ 2045: Prognostiserade trafikflöden för 2045 utan trafikalstring från en utbyggnad av Laxbutiken.
- Laxbutiken 2045: Prognostiserade trafikflöden för 2045 med trafikalstring från en utbyggnad av Laxbutiken.

Analysen avser en vardagseftermiddag mellan klockan 16 och 17, vilket enligt mätningarna utgör dygnets maxtimme. Svängfördelningarna i korsningarna har beräknats så att de beräknade trafikflödena överensstämmer med det totala flödet i respektive länk i så stor utsträckning som möjligt. Vid osäkerhet har det högsta värdena använts.

Det antas att en tredjedel av trafiken till Laxbutiken kommer västerifrån på väg 767 och två tredjedelar österifrån.

Enligt Trafikverkets handbok för vägutformning är önskvärd belastningsgrad högst 0,6 för trevägskorsningar (Trafikverket, 2024). Resultatet visar att önskvärd belastningsgrad uppnås i alla korsningar i alla scenarion, se Tabell 7.

Tabell 7. Belastningsgrader för korsningarna på väg 767 för nuläge, nollalternativ 2045 och med Laxbutiken utbyggd 2045.

Scenario	Anslutning Laxbutiken	Västra anslutningen E6/E20	Östra anslutningen E6/E20
Nuläge	0,30	0,20	0,35
Nollalternativ 2045	0,37	0,24	0,47
Laxbutiken utbyggd 2045	0,50	0,25	0,51
Högst belastade anslutning	Anslutning från Laxbutiken	Genomfart från väster	Avfart från E6/E20

5.4 Diskussion och slutsats

De osäkerheter som förekommer avseende trafikalstring, trafikutveckling och svängfördelningar har hanterats genom att trafikalstringen multiplicerats med en osäkerhetsfaktor samt genom att de högsta rimliga trafikflödena valts i korsningarna. Analysen baseras på den, enligt mätningarna, mest trafikerade timmen under dygnet. Det är dock inte givet att verksamhetens maxtimme sammanfaller med maxtimmen för det övriga vägnätet. Därtill används trafikalstringen för juli månad, då verksamheten har högsäsong medan trafikflödena på det övriga vägnätet normalt är lägre. Sammantaget innebär detta att analysen i flera avseenden utgår från ett worst case-scenario.

Dessutom antar analysen att all trafik färdas via väg 767. En del trafik kan också färdas via Skreaträckan, men den andelen bedöms vara så liten att den inte påverkar resultatet.

Trots dessa antaganden uppnås acceptabla belastningsgrader i samtliga korsningar och i samtliga scenarier. Några generella framkomlighetsproblem förväntas därmed inte som följd av en utbyggnad av Laxbutiken, och någon påtaglig köbildning bedöms inte heller uppstå. Analysen beaktar dock inte pulseffekter, det vill säga situationer där en större mängd trafik anländer eller avgår under en kort tidsperiod. Vid sådana tillfällen kan tillfälliga framkomlighetsproblem uppstå, men dessa bedöms vara kortvariga.

Vad gäller skillnaderna mellan denna analys och Trafikverkets ÅVS från 2023 så är det oklart vilka trafikdata Trafikverket har använt i sina prognoser. Om bedömningarna av trafikflöden på ramperna från 2021 och tidigare har legat till grund för deras beräkningar är det sannolikt att dessa gett upphov till högre belastningsgrader än de uppmätta flöden från 2022 som använts i föreliggande analys. I Tabell 8 - Tabell 11 redovisas resultat från Trafikverkets genomförda mätningar/bedömningar mellan 1997 och 2022. I tabellerna anges mätkod för respektive år där mätkod 2 är lika med ÅDT-skattning med osäkerhet. Mätkod 3 och 4 innebär bedömning med hjälp av stödmätning respektive enbart bedömning.

Tabell 8. Trafikverkets bedömningar och mätningar av trafikflödet i mätpunkt 4.

Avsnitt: 5210182 Län: N Vägnummer: 6

Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Tunga fordon	ÅDT(OS) Axelpar
5210182	1996-11-13	2014-12-15	3	1997	0	300	10	300
5210182	2014-12-15	2016-11-01	4	2014	0	1550	100	1700
5210182	2016-11-01	2021-01-01	4	2016	0	2100	200	2300
5210182	2021-01-01	2022-01-01	4	2021	0	2300	220	2500
5210182	2022-01-01	9999-12-31	2	2022	0	732±(23%)	28±(42%)	768±(23%)

Tabell 9. Trafikverkets bedömningar och mätningar av trafikflödet i mätpunkt 5

Avsnitt: 5210183 Län: N Vägnummer: 6

Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Tunga fordon	ÅDT(OS) Axelpar
5210183	1996-11-13	2014-12-15	3	1997	0	600	100	600
5210183	2014-12-15	2016-11-01	4	2014	0	2000	180	2200
5210183	2016-11-01	2021-01-01	4	2016	0	2050	250	2200
5210183	2021-01-01	2022-01-01	4	2021	0	2300	220	2500
5210183	2022-01-01	9999-12-31	2	2022	0	1378±(18%)	61±(29%)	1456±(18%)

Tabell 10. Trafikverkets bedömningar och mätningar av trafikflödet i mätpunkt 6

Avsnitt: 5210178 Län: N Vägnummer: 6

Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Tunga fordon	ÅDT(OS) Axelpar
5210178	1996-11-13	2014-12-15	3	1997	0	600	10	600
5210178	2014-12-15	2016-11-01	4	2014	0	2000	180	2200
5210178	2016-11-01	2021-01-01	4	2016	0	2300	250	2500
5210178	2021-01-01	2022-01-01	4	2021	0	2300	220	2500
5210178	2022-01-01	9999-12-31	2	2022	0	1111±(26%)	40±(51%)	1176±(26%)

Tabell 11. Trafikverkets bedömningar och mätningar av trafikflödet i mätpunkt 7

Avsnitt: 5210181 Län: N Vägnummer: 6

Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Tunga fordon	ÅDT(OS) Axelpar
5210181	1996-11-13	2014-12-15	3	1997	0	500	50	600
5210181	2014-12-15	2016-11-01	4	2014	0	1550	100	1700
5210181	2016-11-01	2021-01-01	4	2016	0	2000	250	2300
5210181	2021-01-01	2022-01-01	4	2021	0	2300	220	2500
5210181	2022-01-01	9999-12-31	2	2022	0	808±(30%)	65±(40%)	909±(30%)

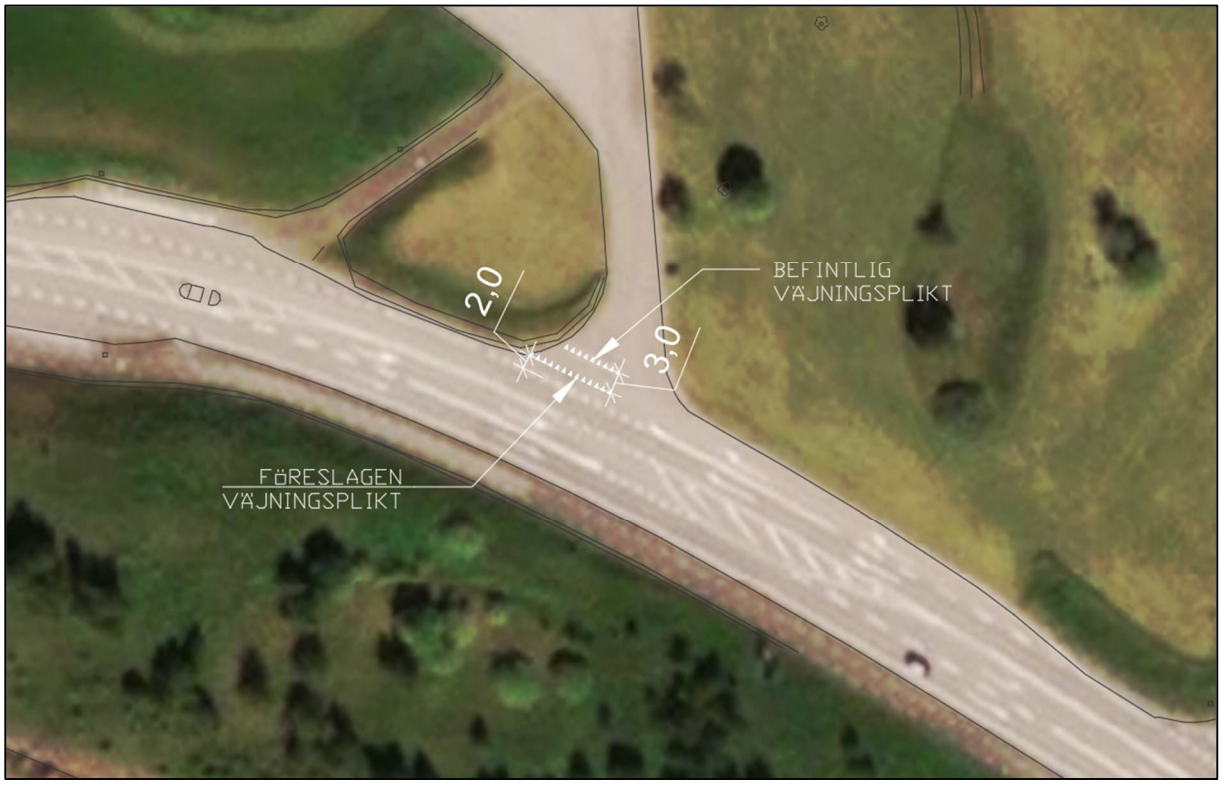
6 Åtgärdsförslag

6.1 Korsningar till området

Av kapacitetsanalysen i kapitel 5.3 framgår att inga framkomlighetsproblem förväntas uppstå till följd av den planerade utbyggnaden av Laxbutiken. Några åtgärder för att förbättra framkomligheten för fordonstrafiken i korsningarna bedöms därför inte vara nödvändiga.

Vid anslutningen till Laxbutiken från väg 767 finns ett högersvängskörfält för trafik österifrån, vilket fyller en viktig funktion genom att minska risken för att fordon som ska svänga höger orsakar stillastående trafik på väg 767. På så sätt undviks att köer påverkar utfarten från rampen till E6/E20.

De siktproblem, som har identifierats, för fordon som lämnar Laxbutiken när det finns fordon i högersvängskörfältet, kan mildras genom att väjningspliktsmarkeringen flyttas fram tre meter, så att den placeras två meter från kantlinjen på väg 767, se Figur 13. I nuläget är väjningspliktsmarkeringen placerad cirka fem meter från kantlinjen längs väg 767. Den föreslagna åtgärden behöver samrådas med Trafikverket.



Figur 13. Befintlig och föreslagen placering av väjningspliktsmarkering på utfarten från Laxbutiken mot väg 767

6.2 Passage för gång- och cykeltrafik över väg 767

Tre alternativa åtgärder har utvärderats i syfte att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter vid passagen över väg 767:

- **Planskild passage**
  En planskild passage kan utformas antingen som en bro över väg 767 eller genom en vägport under vägen.

  För en gång- och cykelbro krävs en fri höjd på minst 4,5 meter för fordonstrafiken. Detta innebär att gång- och cykelbanan måste nå en nivå cirka fem meter över vägbanan (Trafikverket, 2024). Med gällande krav på lutning, det vill säga maximalt 2 % (eller upp till 5 % om vilplan anordnas var 0,5 meter i höjdled), skulle detta medföra mycket långa ramper för att uppnå tillgänglighetskraven.

  Ett alternativ är att anlägga en vägport under väg 767. För detta krävs en fri höjd på minst 2,5 meter. Eftersom väg 767 redan ligger något nedsänkt i samband med den befintliga passagen under järnvägen, skulle en underfart kräva en ytterligare sänkning av marknivån. Detta skulle också medföra långa ramper, vilket gör lösningen kostnads- och anläggningstekniskt svår att genomföra.

  En planskild passage med bibehållen genhet för gång- och cykeltrafik bedöms därför inte vara genomförbar till rimlig kostnad.

- **Övergångsställe eller cykelpassage**
  Enligt gällande regelverk får övergångsställen eller cykelpassager inte anläggas där hastighetsbegränsningen överstiger 60 km/tim. För att möjliggöra en sådan passage krävs således att hastigheten sänks på väg 767. För övergångsställen rekommenderas dessutom hastighetssäkring.

  En sådan åtgärd bedöms dock vara svår att genomföra ur framkomlighetssynpunkt, då den skulle innebära betydande störningar för motortrafiken på väg 767 och potentiella arbetsmiljöproblem för yrkestrafiken. Med tanke på att trafikflödena på väg 767 är väsentligt högre än det förväntade antalet gång- och cykelpassager, även efter en utbyggnad av Laxbutiken, bedöms motortrafikens framkomlighet väga tyngre.

  Vid hastigheter på 50 km/tim eller mer krävs enligt VGU (Vägar och gators utformning) en mittrefug för övergångsställen och cykelpassager. Befintlig refug uppfyller detta krav med en bredd på två meter.

- **Sänkning av hastighetsbegränsningen**
  En sänkning av hastighetsbegränsningen på väg 767 kan vara motiverad med hänsyn till gång- och cykelpassagen samt den korta avståndsrelationen mellan Laxbutikens anslutning och ramperna vid trafikplats E6/E20. En sänkning till 60 km/tim bedöms vara rimlig och genomförbar, medan en lägre hastighet inte är förenlig med vägens utformning och sannolikt skulle få låg efterlevnad. Beslut om ändrad hastighetsbegränsning fattas av Länsstyrelsen genom lokal trafikföreskrift.

Rekommendation

Det rekommenderas att dialog förs med Trafikverket och Länsstyrelsen om en möjlig sänkning av hastighetsbegränsningen till 60 km/tim på väg 767 förbi Laxbutiken och trafikplatsen vid E6/E20.

Den befintliga utformningen av gång- och cykelpassagen över väg 767 bedöms vara tillräcklig, eftersom trafikflödet på väg 767 även efter utbyggnaden av Laxbutiken förväntas vara avsevärt större än antalet gång- och cykelpassager. Om de olika trafikflödenas inbördes storlek skulle förändras väsentligt samt riktlinjerna vad gäller utformning av passager för fotgängare och cyklister på landsvägar revideras finns möjligheter till annan utformning av passager i framtiden.

6.3 Stråk inom området

Gång- och cykeltrafik kan ansluta till området både söderifrån via väg 767 och norrifrån via Skreaträckan. Det är även troligt att vissa besökare färdas genom området, med ankomst via den ena angöringen och avfärd via den andra. De befintliga och planerade entréerna till byggnaderna är dock inte lokaliserade i direkt anslutning till de punkter där gång- och cykeltrafiken når området.

I det fortsatta arbetet med utformningen av området bör särskild vikt läggas vid att skapa tydliga och sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister från angöringspunkterna till fastigheten fram till byggnadernas publika entréer och cykelparkeringar.

Anläggandet av en separerad gång- och cykelväg genom området bedöms vara fördelaktigt ur både framkomlighets-, trafiksäkerhets- och trygghetssynpunkt. En sådan lösning skulle minska konfliktytor mellan gång-, cykel- och biltrafik, särskilt med tanke på att gatan genom området har flera in- och utfarter mot parkeringsytor, där ett relativt omfattande fordonsrörelsemönster kan förväntas.

7 Referenser

Trafikverket. (2023). *Väg E6/E20 Trafikplatser Laholm, Halmstad och Falkenberg - Åtgärdsvalsstudie.*

Trafikverket. (2024). *Handbok Vägutformning - val av standard.*

Trafikverket. (2024). *Vägars och gators utformning - KRAV TRVINFRA-00396.*