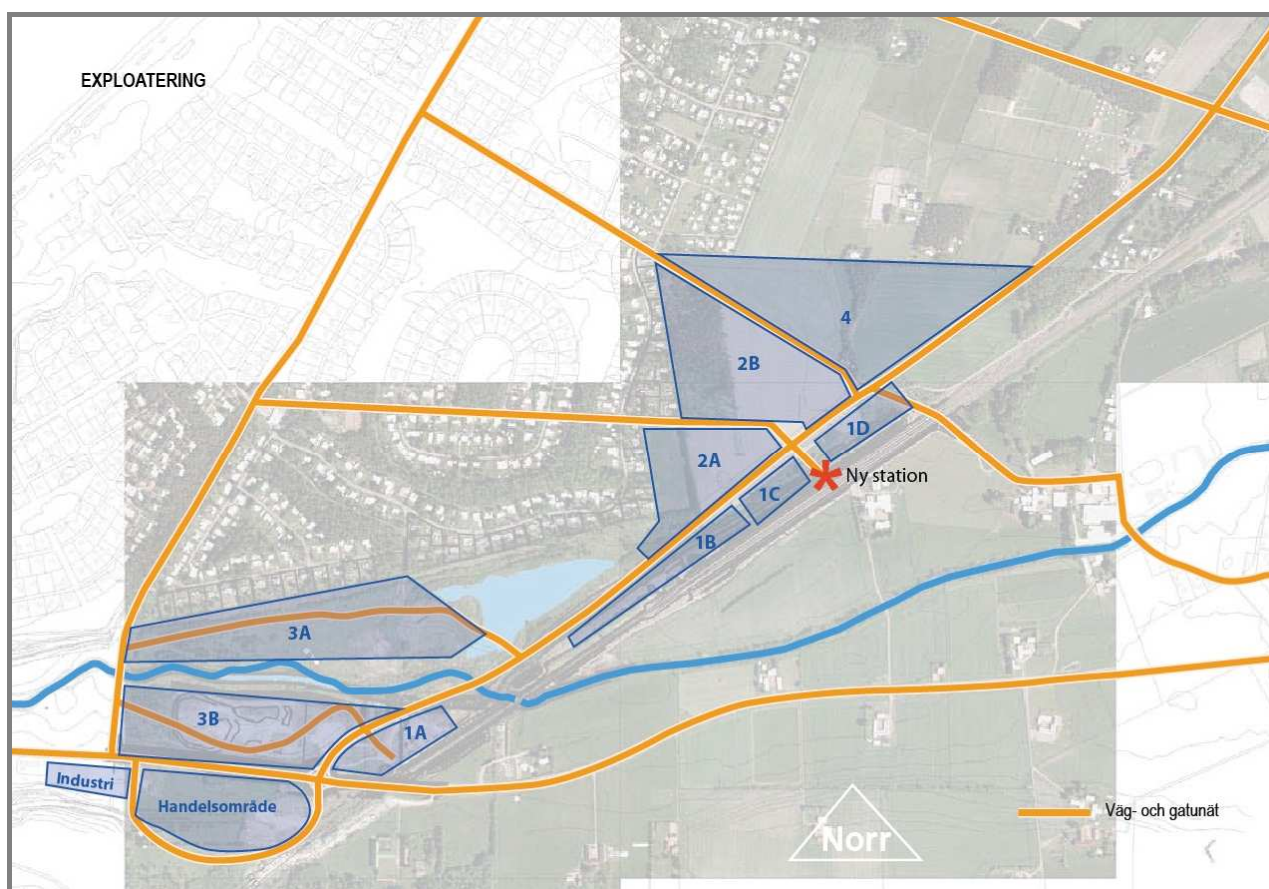


Trafikstudie Exploatering Nordöstra Båstad



FÖRORD

Båstads kommun planerar för en exploatering av området omkring den nya placeringen av järnvägsstationen längs nya Inre Kustvägen i och med öppnandet av tunneln genom Hallandsåsen 2015. I exploateringen ingår även två områden på båda sidor av Stensån mellan Inre Kustvägen och Kustvägen. I anslutning till exploateringsområdet har Båstads kommun nyligen upprättat ett nytt Handelsområde söder om Hallandsvägen som precis tagits i bruk.

I dialog med Trafikverket har Båstads kommun sett det som avgörande i arbetet med exploateringen, att framförallt studera utformningen av och kapaciteten i korsningen mellan Hallandsvägen och Kustvägen.

Beställare Båstads kommun

Projektansvarig:	Lisa Rönnberg
Projektingenjör:	Fredrik Jönsson
Projektledare:	Henrik Nilsson (ÅF)
Arkitekt:	Daniel Hansson (Krook & Tjäder)

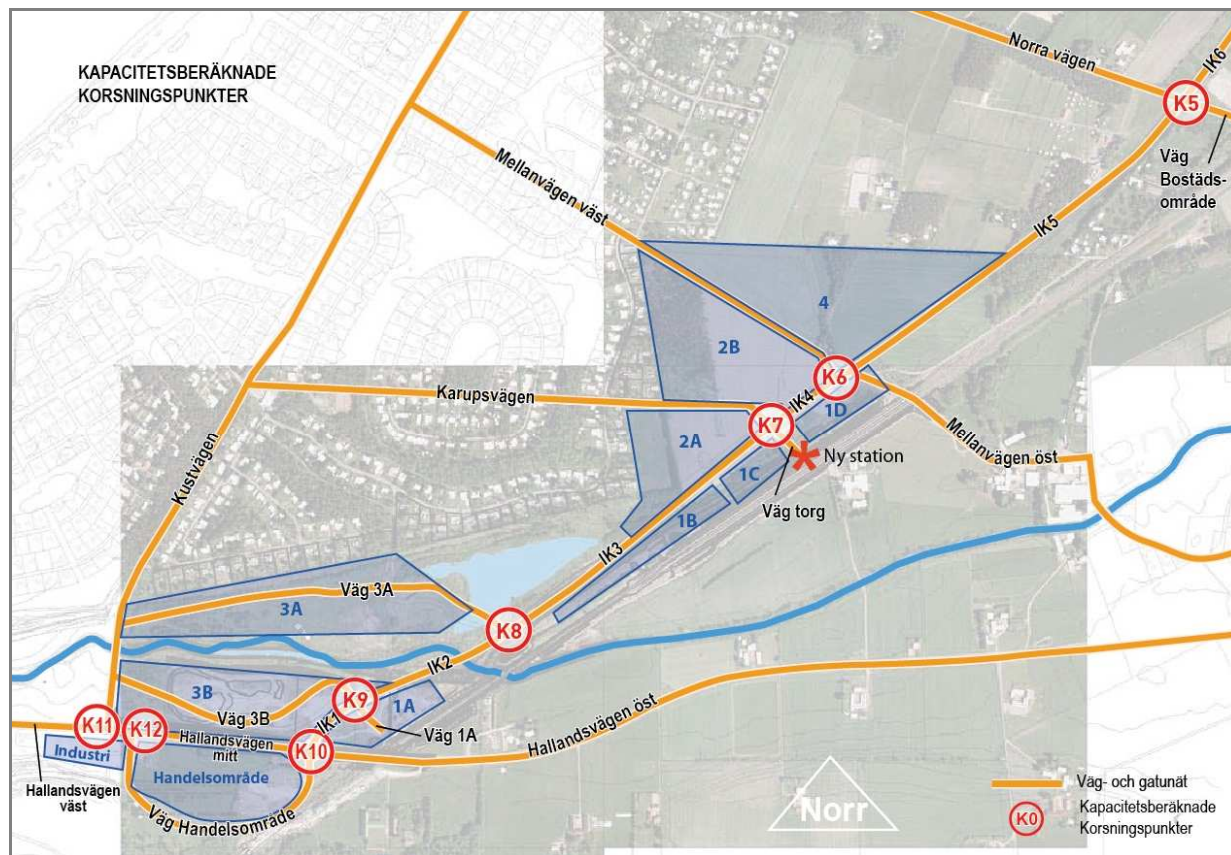
Konsulter Reinertsen Sverige AB

Uppdragsledare:	Fredrik Karlsson
Trafikutredare:	Stefan Krii
Trafikutredare:	Cecilia Johansson
Trafikutredare:	Roger Lindqvist
Rapport och kartor:	Tzeling Liao
Granskare:	Fredrik Johnson

Innehållsförteckning

Förord.....	1
1. Uppdrag.....	1
2. Förutsättningar	2
3. Antaganden	4
4. Nuläge	6
4.1 Vägnätet	6
4.2 Gång och cykel.....	6
4.3 Kollektivtrafik.....	7
5. Analys	9
5.1 Trafikalstring.....	9
5.2 Trafikfördelning	11
5.3 Korsningskapacitet.....	13
5.4 Placering av Förskola och Idrottsanläggning/Badhus/Kulturhus.....	18
6. Åtgärder	20
6.1 Korsningspunkter	20
6.2 Passage mellan område 3B och Handelsområdet	24
6.3 Östlig Infartsparkering	24
6.4 Övriga åtgärder på vägnätet	25
6.5 Förändringar av kollektivtrafiken	26
7. Slutsats	27
8. Rekommendationer	28
Källförteckning	29

1. UPPDRAG



Karta 1.1 Kapacitetsberäknade korsningspunkter och berörda gator och vägar

Reinertsen har fått i uppdrag att ta fram en trafikstudie i samband med nyexploatering vid Inre Kustvägen och Hallandsvägen i nordöstra Båstad. Trafikförhållandena i nuläget, 2015 och 2035 analyseras med avseende på trafikflöden och kapacitet i korsningspunkter med redovisning av behov av nödvändiga åtgärder. Kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter beaktas vid förslag på förändring av korsningspunkter. Vid arbetet med att föreslå åtgärder för eventuellt överbelastade korsningar kommer även steg 1-4 enligt 4-stegsprincipen att beaktas. Då rapporten endast beaktar Trafikverkets arbetsmetodik vad gäller 4-stegsprincipen och åtgärdsvalsstudier, krävs en separat utredning för att utreda det i detalj. Hänsyn har även tagits till de förändringar i Väglagen som gjordes under 2012.

Analysmetoden för kapacitet i korsningspunkter utgörs av beräkningar i CapCal. Trafikverket och Båstads kommun har framförallt intresse i hur kapaciteten påverkas i korsningen mellan Hallandsvägen och Kustvägen (K11). Indirekt inkluderar det även korsningspunkt K12 mellan Hallandsvägen och det nya Handelsområdet, då avståndet till korsningspunkt K11 endast är knappt 50 meter. Utöver dessa två korsningspunkter är det även intressant hur korsningspunkterna med och längs Inre Kustvägen (K5, K6, K7, K8, K9, K10) påverkas av exploateringen. Med utgångspunkt i trafikflödes- och kapacitetsanalysen görs även en bedömning av var i utredningsområdet det är mest lämpligt att placera en förskola och en idrottsanläggning/ badhus/kulturhus. En översiktlig beskrivning görs av behovet av eventuella åtgärder för att minska genomfartstrafiken på Mellanvägen, Karupsvägen och Kustvägen. Även en lämplig placering av en passage från Handelsområdet till område 3B i exploateringen analyseras och föreslås. Resultatet från beskrivningen av exploaterings påverkan och konsekvenser på trafiksystemet kommer att utgöra underlag till fortsatt detaljplanearbete samt en eventuell åtgärdsvalsstudie av Trafikverket.

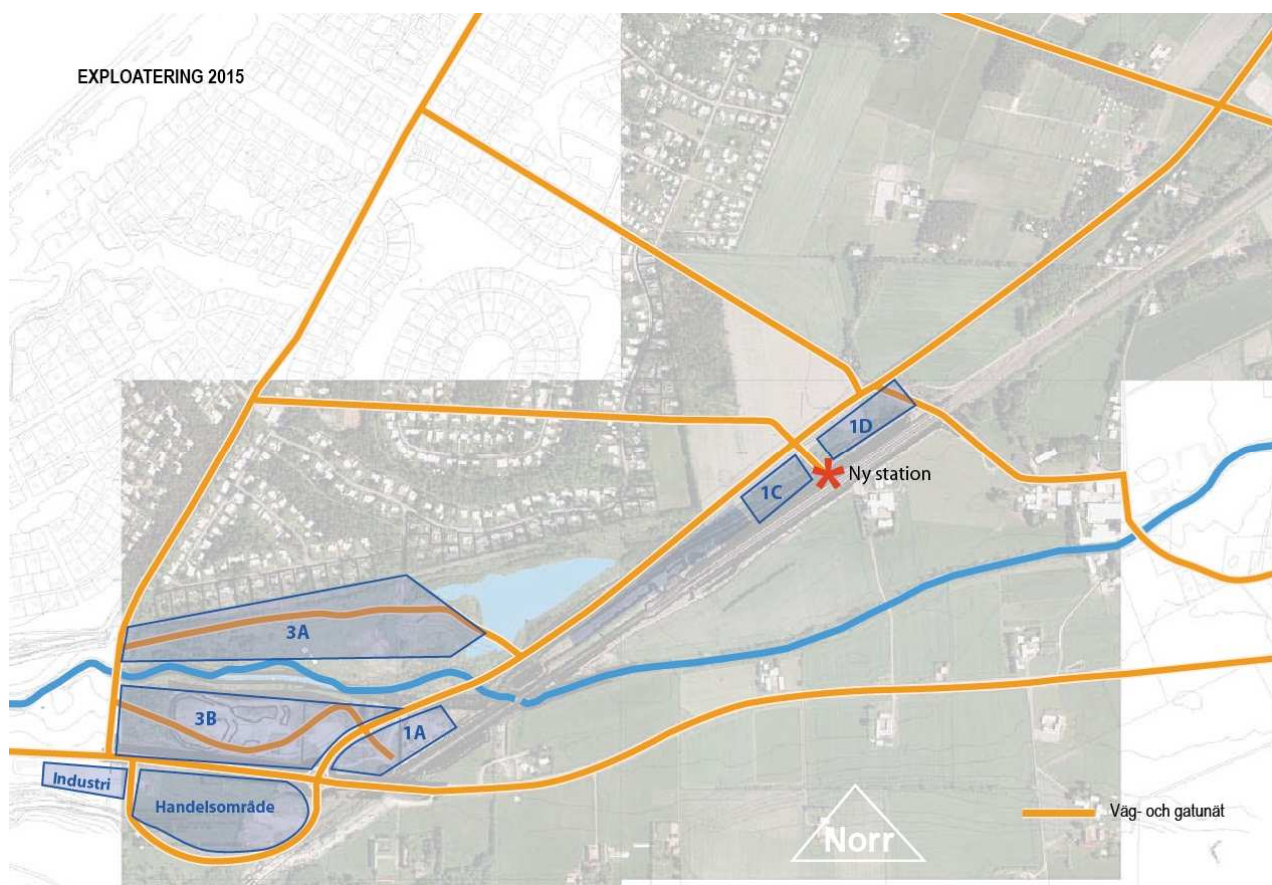
2. FÖRUTSÄTTNINGAR

Kommunen kommer att exploatera området kring den nya järnvägsstationen och anslutande delar längs Hallandsvägen och Inre Kustvägen. Området kommer att innehålla bostadsbebyggelse och verksamheter. Exploateringen kommer att leda till ökad trafik, vilket innebär att åtgärder på befintligt vägnät kan komma att behövas för att klara av de nya trafikmängderna och den nya trafikfördelningen.

Då arbetet med detaljplaner precis har inletts av kommunen har uppskattningen av exploateringen från planprogrammet använts. Den utgörs av totalt elva olika områden, vilka samtliga förväntas vara fullt utbyggda till 2035, se tabell 2.1, karta 2.1 och karta 2.2.

Bostäder / Verksamhet	2015 (m ²)	2035 (m ²)
Bostäder	18 000	94 000
Kontor	5 000	44 000
Sällanköpshandel	9 500	22 500
Lätt industri	3 500	12 500
Pendlarparkering	10 000	10 000
Daglighandel	2 800	3 000
Service	1 500	3 000
Café/restaurang	200	1 000

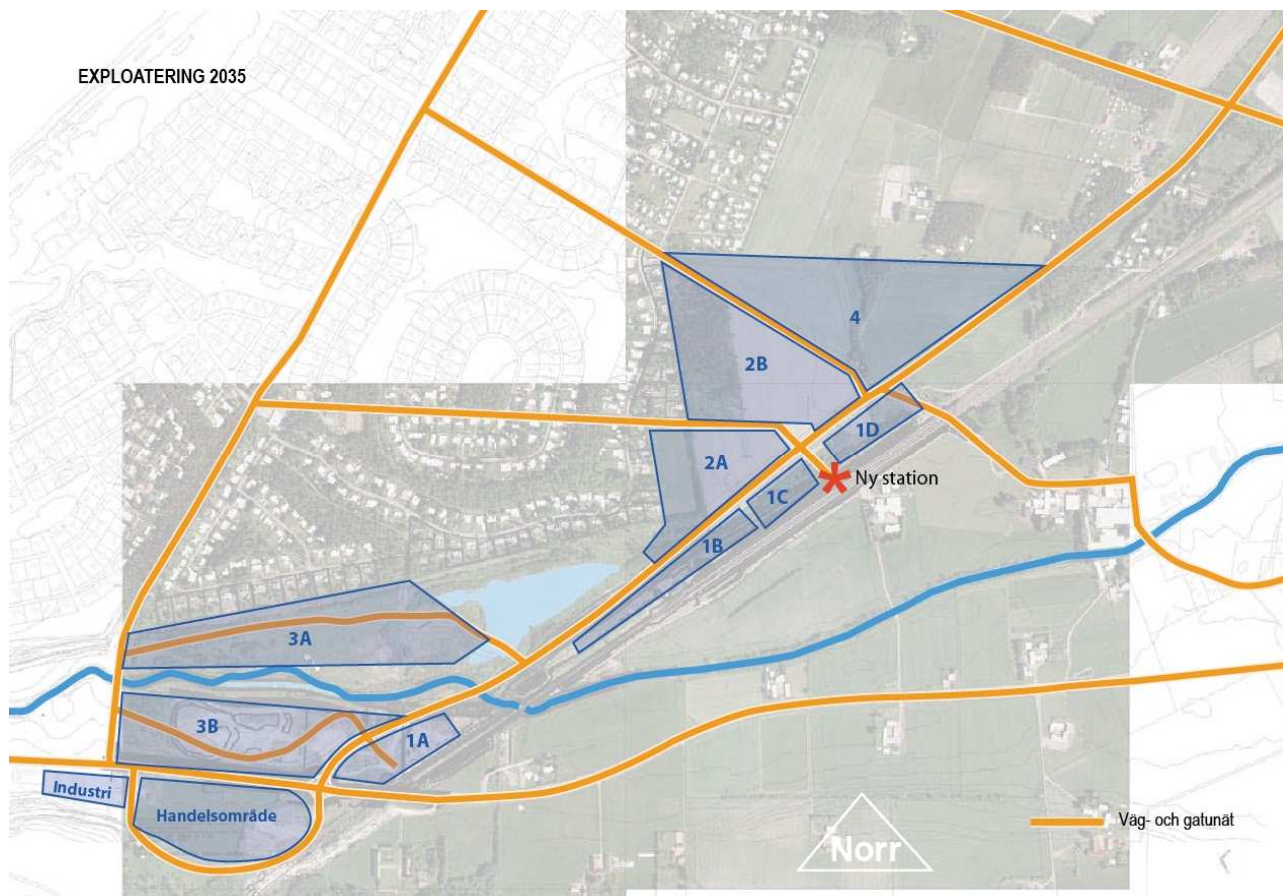
Tabell 2.1 Total planering av bostäder och verksamheter



Karta 2.1 Områden som exploateras 2015

Trafikeringen av Hallandsåsen är förväntad att påbörjas under år 2015. I samband med att Hallandsåsen börjar trafikeras kommer även den nya järnvägsstationen i Båstad i exploaterings-

området att tas i bruk. Till 2015/2016 planeras cirka 20 % av den totala exploateringen vara slutförd, varav sju av de elva exploateringsområdena kommer att vara påbörjade, se tabell 2.1 och karta 2.1. Huvudsakligen exploateras området kring den nya järnvägsstationen och områdena ner mot Hallandsvägen.



Karta 2.2 Områden som exploateras 2035

Det finns även planer för en förskola och en idrottsanläggning/badhus/kulturhus i utredningsområdet, dock är inte placering och storlek specificerat i detta skede. En analys och förslag på områdesplacering återfinns i kapitel 5. Analys.

Exploatörerna av Handelsområdet har levererat underlag för framtida trafikmängder till verksamheterna. Storleken på Willys verksamhet kommer att vara 2800 kvm daglighandel och Willys har prognosticerat att de kommer att ha cirka 7-8000 kunder som kommer med bil varje vecka. Det innebär ett genomsnitt på cirka 1200 fordon per veckodag. Willys har även bedömt att deras dagliga varutransporter utgörs av en lastbil på 24 meter och 5-7 lastbilar på 12 meter. Övriga verksamheter i Handelsområdet har prognosticerat att de kommer att ha cirka 1-2000 kunder som kommer med bil varje vecka. Det innebär i genomsnitt cirka 300 fordon per veckodag. Övriga verksamheter har även bedömt att deras dagliga varutransporter utgörs av 7-12 lastbilar på 12 meter.

Båstad tätort har fler som pendlar ut än som pendlar in. Kommunen i stort har dock det omvända förhållandet med fler som pendlar in än som pendlar ut. Många av de som pendlar från tätorten pendlar söderut till Malmö, Helsingborg, och Lund samt norrut till Halmstad.

3. ANTAGANDEN

För att beräkna trafikstringen har ett antal antaganden gjorts enligt följande:

- Bilalstringen per 100 kvm boende per vardagsdygn antas vara 4,4
- Kontor antas ha en anställd per 25 kvm
- Industri/lager antas ha 11 arbetande per 1000 kvm
- Sällanköpshandel antas ha 90 besökande per 1000 kvm och dygn
- Daglighandel (närbutiker) antas ha 90 besökande per 1000 kvm och dygn i områdena 2A och 2B. Willys (stormarknad) i handelsområdet antas ha 550 besökande per 1000 kvm och dygn
- Service antas ha 40 besökande per 1000 kvm och dygn
- Café/restaurang antas ha 100 besökande per 1000 kvm och dygn
- För att fånga ett möjligt maxflöde utifrån den yta som avsatts för pendlarparkering har det i beräkningarna räknats med 480 parkeringsplatser, vilket är ett möjligt maximum. Enligt planprogrammet är avsikten att pendlarparkeringen i ett första läge kommer att utgöras av cirka 80 parkeringsplatser för pendlare och ungefär 120 parkeringsplatser för samutnyttjande av områdets verksamheter. Vid ett ökat behov är ett förväntat maximum gällande antalet parkeringsplatser för pendlare cirka 200 med bibehållet antal parkeringsplatser för samutnyttjande.

För att beräkna trafikfördelning har ett antal antaganden gjorts enligt följande:

- För den övergripande fördelningen av exploaterings trafikstring har 40 % av alla resor beräknats vara södergående, 30 % norrgående och resterande 30 % mot centrala Båstad. Procentfördelningen avser dubbelriktad trafik, det vill säga både till och från exploateringsområdet
- Då befintlig färdmedelsfördelning saknas har det antagits 80 % bil, 10 % kollektivtrafik, 10 % gående och cykel för hela det berörda området
- I enlighet med kommunens mål att exploateringsområdet ska bidra till ett mer hållbart resande har förslaget på ny färdmedelsfördelning för 2015 och 2035 inriktats på att minska bilandelen i två steg enligt nedan. Fördelningen mellan kollektiv- och gång- och cykeltrafiken har delats jämnt utan att gå in på lämplig inbördes fördelning. Den gångtrafik som uppkommer inom området kommer både från utpendlare som går från boende till stationen och inpendlare som går från stationen till verksamheter samt från de boende som också är verksamma inom området. Avståndet till Båstad räknas inte som ett rimligt gångavstånd då det är mer än två kilometer till centrum. Däremot räknas avståndet som ett rimligt cykelavstånd
- Färdmedelsfördelningen antas 2015 vara 70 % bil, 15 % kollektivtrafik, 15 % gående och cykel för hela det berörda området exklusive handelsområdet. I handelsområdet antas färdmedelsfördelning vara 80 % bil, 10 % kollektivtrafik, 10 % gående och cykel
- Färdmedelsfördelningen antas 2035 vara 60 % bil, 20 % kollektivtrafik, 20 % gående och cykel för hela det berörda området exklusive handelsområdet. I handelsområdet antas färdmedelsfördelning vara 70 % bil, 15 % kollektivtrafik, 15 % gående och cykel
- På Hallandsvägen och Inre kustvägen antas en generell trafikökning med 0,95 % per år t.o.m. 2020 och 1,1 % fr.o.m. 2020 till 2035 i enlighet med uppräknings gjorda i Vecturas rapport
- En generell bakgrund-/genomfartstrafik har beräknats längs Inre Kustvägen med utgångspunkt från trafikmängder presenterade i Vecturas rapport. Till den generella bakgrund-/genomfartstrafiken har hänsyn även tagits till Laholms kommuns planerade exploateringar utmed Inre Kustvägen.
- För område 1A antas 60 % av den norrgående trafiken köra via Hallandsvägen medan 40 % antas använda sig av Inre kustvägen. Den norrgående trafiken från område 3A antas vara 60 % medan motsvarande siffra för områdena 3B, Handelsområde och Industri antas vara 40 %, resterande procent kör norrut via Hallandsvägen. All norrgående trafik från områdena 1B, 1C, 1D, 2A, 2B och 4 antas köra via Inre kustvägen

- För område 1A antas 100 % av den södergående trafiken köra via Hallandsvägen. Den södergående trafiken från område 1B, 1C, 1D, 2A, 2B och 43A antas till 70 % använda sig av den östra delen av Mellanvägen medan 30 % kör via Inre kustvägen. Områdena Handelsområde och Industri antas till 100 % köra söderut via Hallandsvägen

För att beräkna korsningskapacitet har ett antal antaganden gjorts enligt följande:

- Sommartrafiken är påtaglig i Båstads kommun. I enlighet med Trafikverkets redovisning av Hallandsvägens teoretiska medeldygnslöde över året och framräknad ÅDT, ökar sommartrafiken (juli till början av augusti) i genomsnitt med cirka 80 %. Denna ökning för sommartrafiken har antagits uppkomma på Hallandsvägen och Inre Kustvägen. För övriga gator och vägar i anslutning till exploateringsområdet antas motsvarande siffra vara 50 % ökning enligt teoretiska medeldygnslöden gjorda för Kustvägen
- Trafikmängden i maxtimmen är enligt kommunen i princip samma för förmiddag som för eftermiddag. Det har därför antagits att maxtimmen längs Inre Kustvägen inträffar under eftermiddagen då det är fler vänstersvängande fordon än på förmiddagen. För Hallandsvägen med betydligt större trafikflöden har både för- och eftermiddag beräknats för att avgöra vilken maxtimme som har störst påverkan. Storleken på maxtimmen har antagits till 10 % av ÅDT
- Den tunga trafiken har antagits till 7 % för både Inre Kustvägen och Hallandsvägen. På Kustvägen är den tunga trafiken antagen till 9 % och för övriga vägar i utredningsområdet är den antagen till 5 %
- I CapCal finns endast möjligheten att hastighetsdefiniera vägar till udda tiotal, till följd av detta har alla jämna hastigheter avrundats uppåt till närmaste udda tiotal. Hastigheten på den södra delen av Inre Kustvägen (upp till korsningen mellan Inre Kustvägen och förlängningen av Mellanvägen österut) är satt till 50 km/h trots att sträckan från korsningen med Hallandsvägen upp till korsningen med ny väg in till område 3A är föreslagen till 60 km/h i Trafikverkets arbetsplan. Reinertsen anser dock att 40 km/h på den sträckan är en förutsättning för att kapaciteten i korsningspunkterna ska vara god och att 40 km/h bidrar till det mål om hållbart resande och främjande av oskyddade trafikanter som exploateringen har. Det är därför viktigt att stadsmässigheten behålls på hela denna sträcka, vilket inte blir fallet med en hastighetsbegränsning på 60 km/h. Sträckan norr om förlängningen av Mellanvägen är satt till 70 km/h, trots att sträckan norr om Mellanvägen i Trafikverkets arbetsplan är föreslagen till 80 km/h. Reinertsen anser att det ej är lämpligt att ha en övergång från 80 km/h till 40 km/h samt att en förändring av hastighetsbegränsningen bör ske efter förlängningen av Mellanvägen istället för efter Mellanvägen då det är väldigt kort avstånd mellan dessa korsningar. Dessutom bidrar område 4 till att den urbana stadsmiljön kvarstår även efter förlängningen av Mellanvägen varpå det är olämpligt med en landsväghastighet på 80 km/h, inriktningen borde snarare vara att gå mot 40 km/h även på denna sträcka och 60 km/h först efter att all exploatering passerats. Hallandsvägen, Kustvägen och Väg Handelsområde har alla fått hastigheten 50 km/h. Övriga berörda vägar och gator är satta till 30 km/h

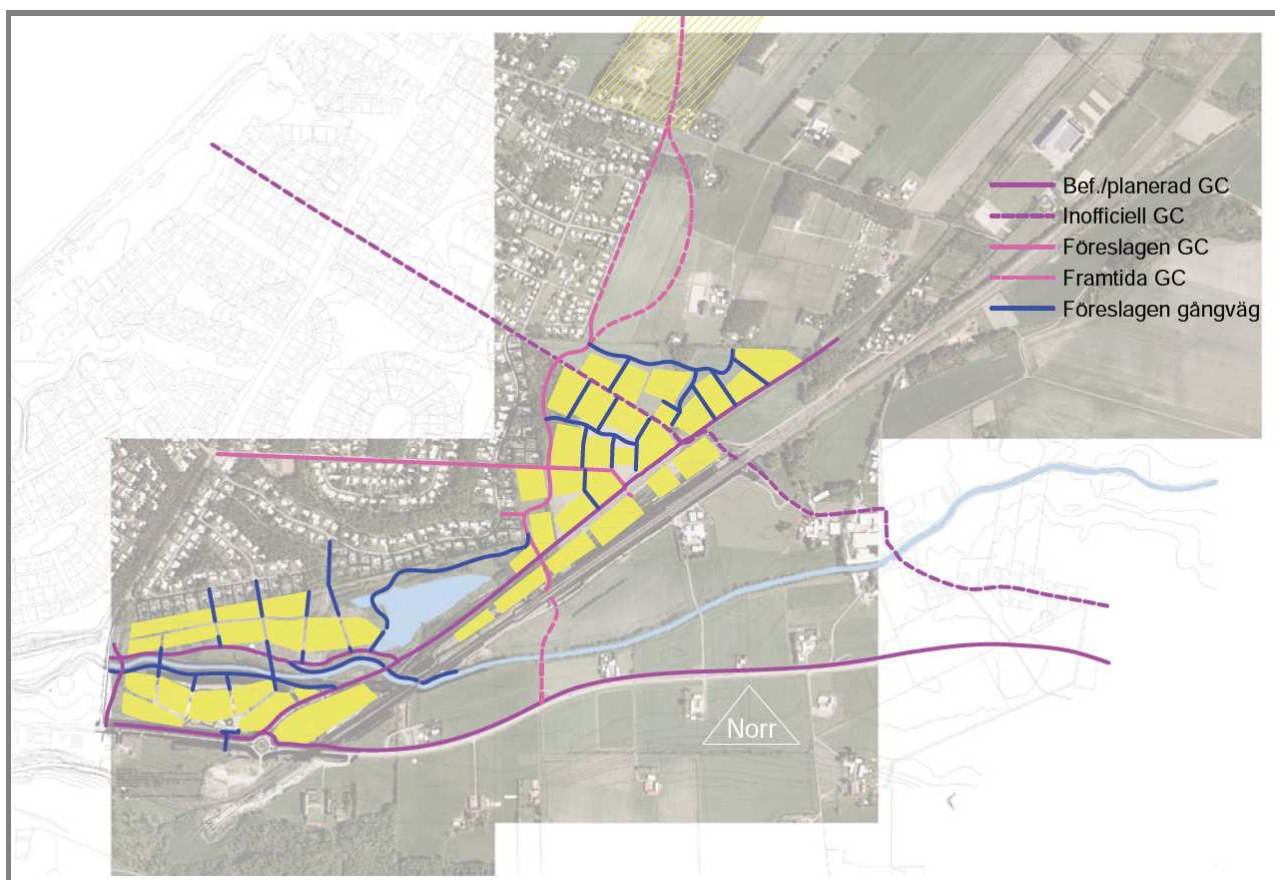
4. NULÄGE

4.1 Vägnätet

De befintliga vägar som direkt berörs av nyexploateringen i form av tilltagande ÅDT är Hallandsvägen, Karupsvägen, Kustvägen, Mellanvägen, och Norra vägen. Hallandsvägen är en del av det statliga vägnätet medan övriga vägar har enskilda väghållare.

Hallandsvägen är en länsväg och huvudgata i trafiksystemet medan övriga vägar är lokalgator. Hastighetsbegränsningen enligt NVDB är på Hallandsvägen och Kustvägen 50 km/h medan de övriga vägarna Karupsvägen, Mellanvägen och Norra vägen alla är begränsade till 30 km/h.

4.2 Gång och cykel



Karta 4. Visar befintliga och förslag på framtida gång- och cykelvägar enligt planprogrammet för exploateringsområdet.

Längs med Hallandsvägen finns idag en separat gång- och cykelväg från Östra Karup, via Eskilstorp och vidare mot centrala Båstad.

Längs med Kustvägen finns i dag en separat gång- och cykelväg på västra sidan fram till Måsvägen. Här hänvisas cyklister och fotgängare till blandtrafik på Måsvägen alternativt en grusad gång- och cykelstig som passerar ett skogsparti och mynnar ut i blandtrafik på Rivieravägen för att sedan ansluta till GC-vägen parallellt med Hallandsvägen.

På Mellanvägen, Karupsvägen och Norra vägen är fotgängare och cyklister hänvisade till blandtrafik. Mellanvägen passerar planskilt järnvägen via en relativt smal passage utan separat gång- och cykelväg för att nå Eskilstorp med ett smalt vägnät med blandtrafik.

En prioriteringsordning för gång- och cykelvägar i Båstads kommun har tagits fram. Bland de prioriterade åtgärderna finns en kompletterande gång- och cykelväg längs med södra delen av Kustvägen ner mot Hallandsvägen.

4.3 Kollektivtrafik

Båstad trafikeras i dagsläget av fyra regionala busslinjer, som körs av Skånetrafiken. Busslinjerna sammanfattas nedan i tabell 4. Båstad trafikeras inte av några stadsbussar. Pendlingen med tåg är relativt låg i dagsläget. Totalt ankommer och avgår 17 av Skånetrafikens Öresundståg dagligen till Båstads tågstation.

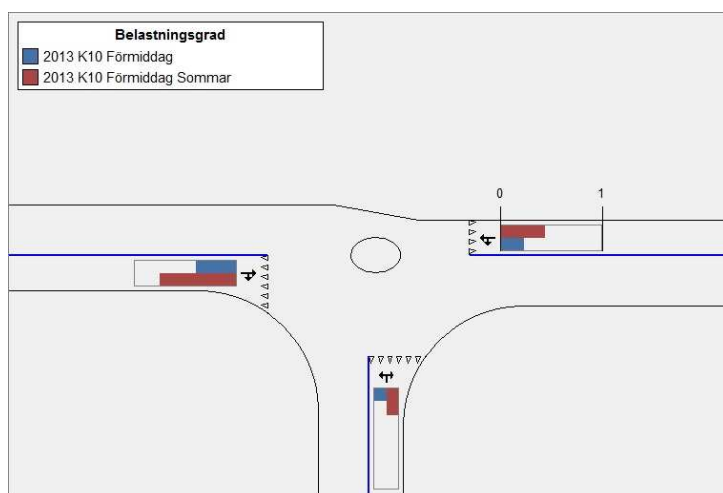
Buss	Antal turer	Till/från
226	5 st till Båstad och 5 st från Båstad på vardagar	Båstad - Laholm (via Hallandsvägen - Östra Karup – Skottorp - Vallberga)
525	8 st till Båstad och 7 st från Båstad på vardagar	Torekov - Östra Karup (via Kustvägen)
527	8 st till Båstad station och 4 st från Båstad station på vardagar	Båstad station - Norrviken
506	24 turer till Båstad station och 29 turer från Båstad station på vardagar. På lördagar går 19 turer i vardera riktningen och på söndagar går 14 turer till Båstad station medan 12 turer går från Båstad station	Båstad station - Helsingborg

Tabell 4. Trafikering buss i aktuellt område

4.4 Korsningskapacitet

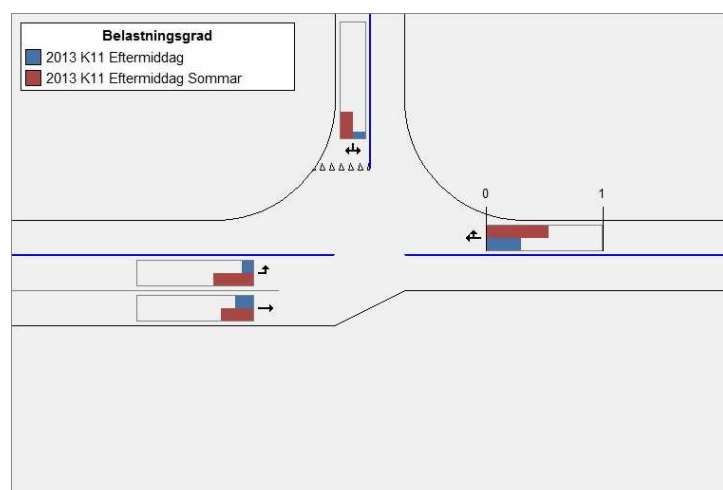
Endast korsningarna K10, K11 och K12 är i nuläget befintliga av de i trafikstudien berörda korsningarna.

K10 är en cirkulationsplats med fyra in- och utfarter, men har behandlats som en trevägskorsning i nulägesanalysen eftersom trafikflödet till och från grustaget i norr antagits vara så pass litet att det inte påverkar korsningen nämnvärt. I nuläget har både för- och eftermiddag beräknats, varvid det visade sig att förmiddagen är det mest belastade fallet. Som figuren nedan visar är belastningen på korsningen störst från väst på Hallandsvägen både under normaltrafik och sommartrafik. Belastningsgraden är dock på en sådan nivå att den inte har någon negativ påverkan på korsningskapaciteten under normaltrafik och en något förhöjd belastning under sommartrafiken.



Figur 4.1 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K10

K11 är en trevägskorsning. Även i detta fall har nuläget beaktats under både för- och eftermiddag, varvid det visade sig att belastningen är marginellt större under eftermiddagen. Som figuren nedan visar är belastningen på korsningen störst från öst på Hallandsvägen både under normaltrafik och sommartrafik. Belastningsgraden är dock på en sådan nivå att den inte har någon negativ påverkan på korsningskapaciteten varken under normaltrafik eller sommartrafik.



Figur 4.2 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K11

K12 är en trevägskorsning. Inget nuläge har beräknats, då varken K10 eller K11 uppvisar några allvarliga kapacitetsproblem i nuläget. Däremot kommer K12 att beräknas i kapitel 5. Analys.

5. ANALYS

Exploateringen och de nya gator och vägar som tillförs i och med exploateringen och byggandet av Inre Kustvägen har en stor påverkan på det befintliga trafiksystemet. För att kunna beräkna effekten på trafiksystemet har trafikstring per område i exploateringen tagits fram och analyserats. Trafikstringen har sedan legat till grund för den trafikfördelning som befintliga och nya trafikmängder bidragit till i det nya trafiksystemet.

5.1 Trafikstring

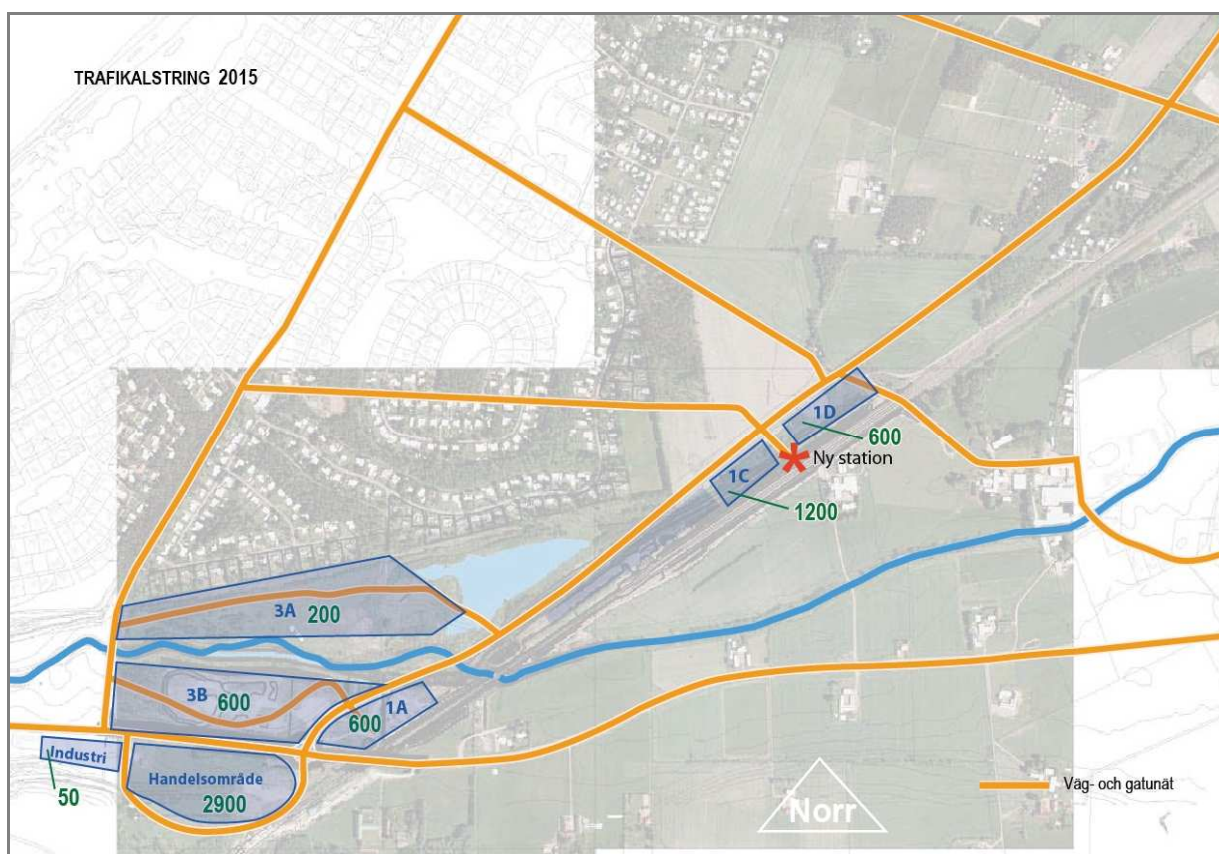
Genom att det byggs både bostäder och/eller verksamheter inom exploateringsområdets alla områden innebär det att varje område i sig bidrar med en viss trafikstring till och från området i trafiksystemet. Den antagna färdmedelsfördelningen har en stor betydelse för nivån på trafikstringen och är ett effektivt verktyg för att begränsa trafikstringen. Det kräver dock att lämpliga och effektiva åtgärder och incitament för att använda kollektivtrafik, gå eller cykla genomförs. Även åtgärder som minskar behovet av resor och beteendet vid resor är nödvändigt.

Trafikstringen är baserad på de angivna exploateringstalen i kapitel 2 Förutsättningar och de antaganden som gjorts för färdmedelsfördelning och trafikstringstal som gjorts i kapitel 3. Antaganden. Tabell 5.1 visar hur stor trafikstringen blir per område samt hur trafikstringen utvecklas mellan 2015 och 2035.

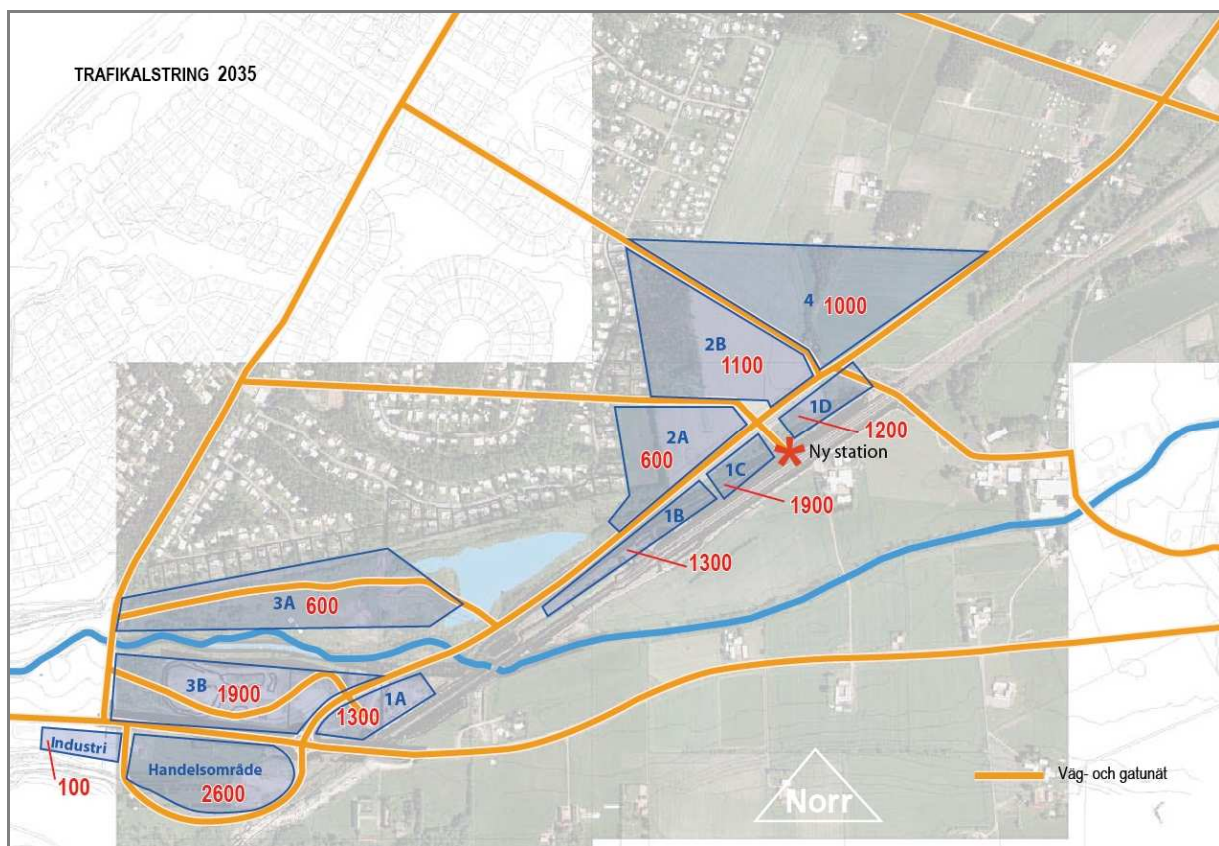
Område	2015	2035
1A	600	1300
1B	0	1300
1C	1200	1900
1D	600	1200
2A	0	600
2B	0	1100
3A	200	600
3B	600	1900
4	0	1000
Handelsområde	2900	2600
Industri	50	100

Tabell 5.1 Trafikstringen per område redovisat som fordon per årsmedeldygn

För att tydliggöra var trafikstringen uppkommer inom exploateringsområdet har kartbilderna 5.1 och 5.2 på nästa sida tagits fram. En intressant iakttagelse är att Handelsområdet får en mindre trafikstring 2035 än 2015 och det beror på att endast färdmedelsfördelningen har förändrats med en lägre andel för bil. Alla andra förutsättningar är dem samma. För övriga områden ökar exploateringstalen från 2015 till 2035.



Karta 5.1 Trafikalstring per område 2015



Karta 5.2 Trafikalstring per område 2035

5.2 Trafikfördelning

När nya vägar tillförs i ett trafiksystem innebär det att även den befintliga trafiken kommer att få en annan fördelning än innan dessa vägar fanns. Initialt har därför befintliga trafikmängder fått en ny trafikfördelning i det nya trafiksystemet och en viss genomfartstrafik har lagts till längs Inre Kustvägen i enlighet med Vecturas rapport. På så sätt har en bakgrundstrafik skapats som sedan trafikstringen från exploateringen kommer att läggas till på.

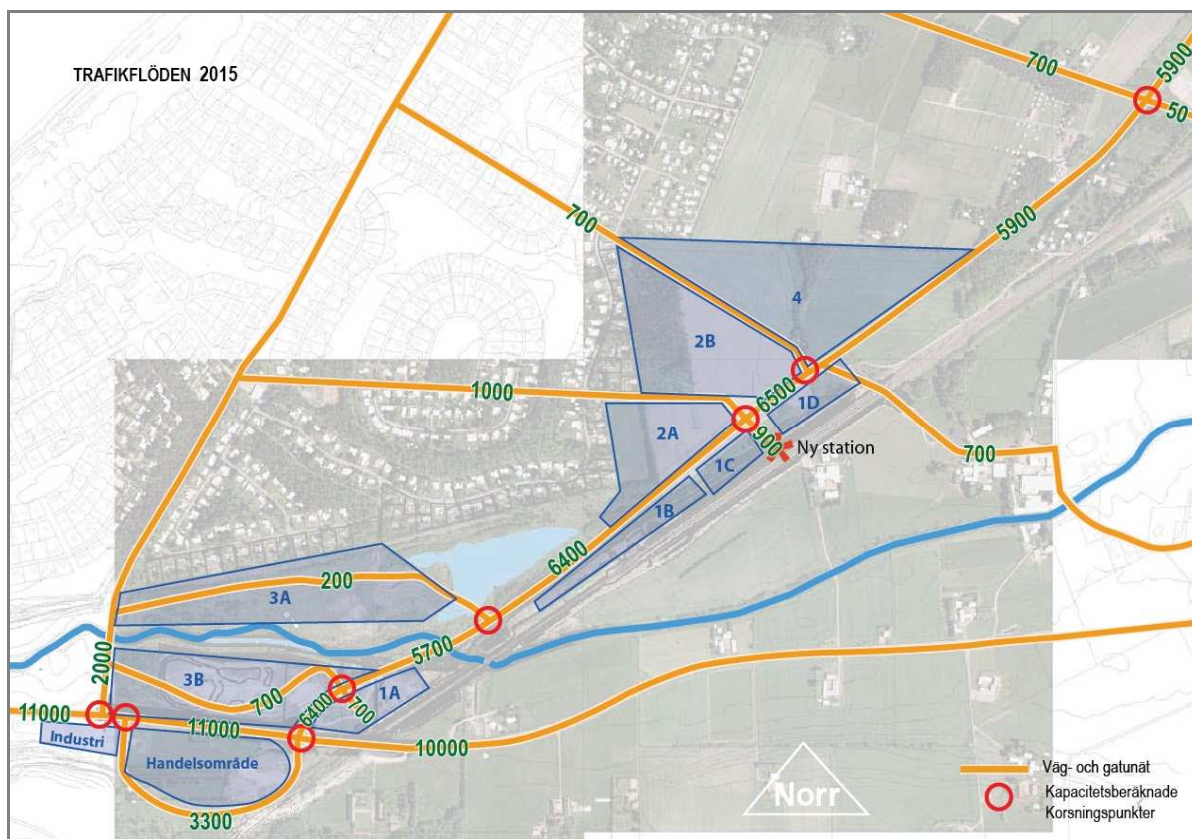
Arbetet med att beräkna och analysera trafikfördelningen av exploaterings trafikstring har varit komplex främst beroende på att förlängningen av Mellanvägen från Inre Kustvägen, under järnvägen via Eskilstorp till Hallandsvägen fungerar som en smitväg för trafik till och från E6:an till och från de befintliga områden Hemmeslövsstrand och Eskilstorpsstrand samt för de norra områdena av den nya exploateringen. Då denna väg ger en väldigt mycket kortare restid innebär det att den är väldigt attraktiv som smitväg och därigenom skapar den en obalans i det trafiksystem som skapats för den nya exploateringen. Befintlig trafik från Hemmeslövsstrand och Eskilstorpsstrand samt ny trafik från exploateringsområdet kommer även fortsättningsvis att ta denna väg om inte åtgärder för minskad genomfartstrafik på Norra Vägen, Mellanvägen och Karupsvägen genomförs, se kapitel 6. Åtgärder.

Efter genomförd trafikfördelning har trafikmängder beräknats i det nya trafiksystemet och omvandlats till ÅDT för lättare jämförelse med befintliga trafikmängder. Befintliga trafikmängder i lokalnätet är av olika kvalitet, men en kvalificerad rimlighetsbedömning har gjorts för att få fram nedan angivna trafikmängder. I tabell 5.2 framgår hur trafikmängderna utvecklas 2013 till 2035.

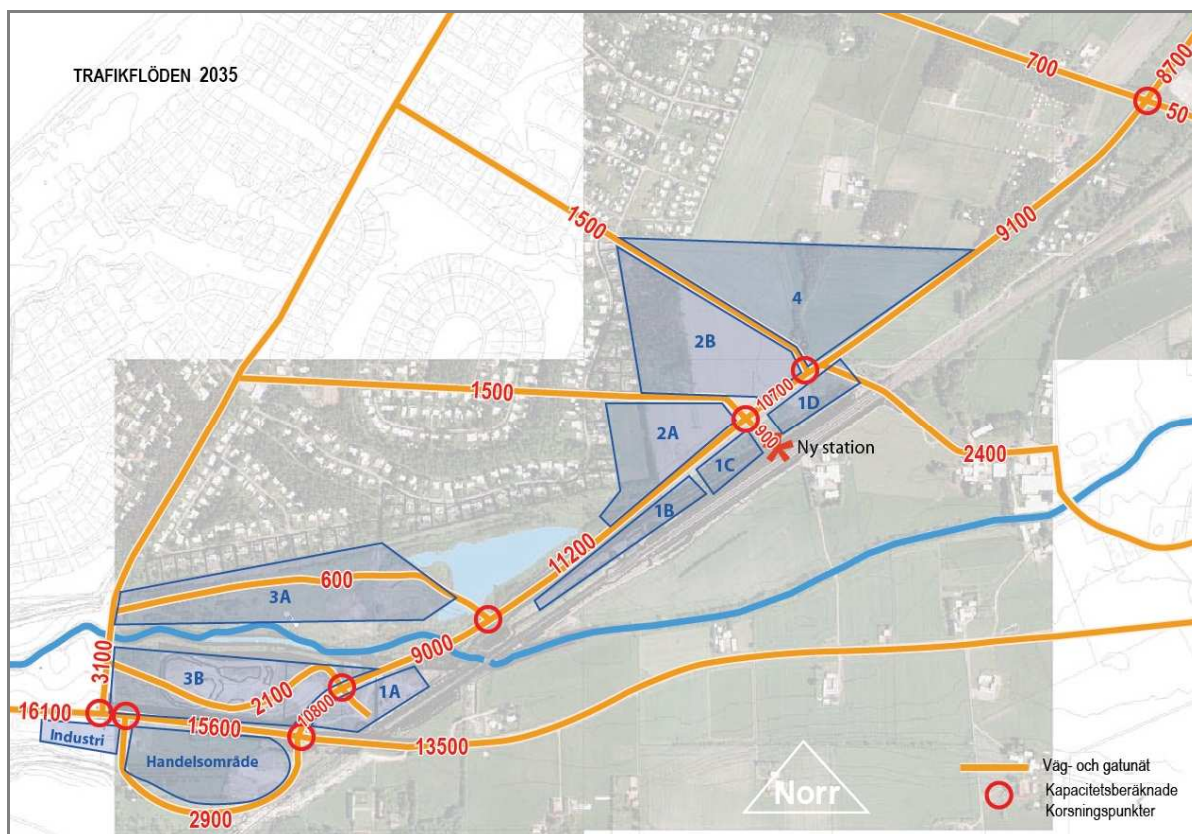
Väg/Gata	ÅDT 2013	ÅDT 2015	ÅDT 2035
Hallandsvägen mitt	8800	11000	15600
Hallandsvägen väst	9100	11000	16100
Hallandsvägen öst	8300	10000	13500
Väg Handelsområde	3300	3300	2900
Inre kustvägen, del 1		6400	10800
Inre kustvägen, del 2		5700	9000
Inre kustvägen, del 3		6400	11200
Inre kustvägen, del 4		6500	10700
Inre kustvägen, del 5		5900	9100
Inre kustvägen, del 6		5900	8700
Väg Bostadsområde	50	50	50
Norra vägen	500	700	700
Karupsvägen	900	1000	1500
Kustvägen	1460	2000	3100
Mellanvägen väst	600	700	1500
Mellanvägen öst	500	700	2400
Väg 3A		200	600
Väg Torg		900	900
Väg 1A		700	1500
Väg 3B		700	2100

Tabell 5.2 Trafikmängder redovisat som fordon per årsmedeldygn

För att få en förståelse för hur trafikmängderna fördelar sig i exploateringsområdet har kartbilderna 5.3 och 5.4 tagits fram.



Karta 5.3 Trafikflöden 2015



Karta 5.4 Trafikflöden 2035

Noterbart är att trafikmängden längs Inre Kustvägen mellan exploateringsområde 3A och 3B är lägre än norr och söder om denna sträcka. Anledningen till det är att förlängningen av Mellanvägen öster om järnvägen bidrar till att den södergående trafiken i exploateringsområdena 1B, 1C, 1D, 2A, 2B och 4 i huvudsak tar denna väg istället för via Inre Kustvägen. Trafikmängden på Inre Kustvägen söder om korsningen med Karupsvägen representerar huvudsakligen trafikmängden i korsningen med Karupsvägen vilket 2035 motsvarar cirka 11 200 ÅDT. Trafikmängden på Inre Kustvägen vid korsningen med Område 3A blir 2035 cirka 8 800 ÅDT.

5.3 KORSNINGSKAPACITET

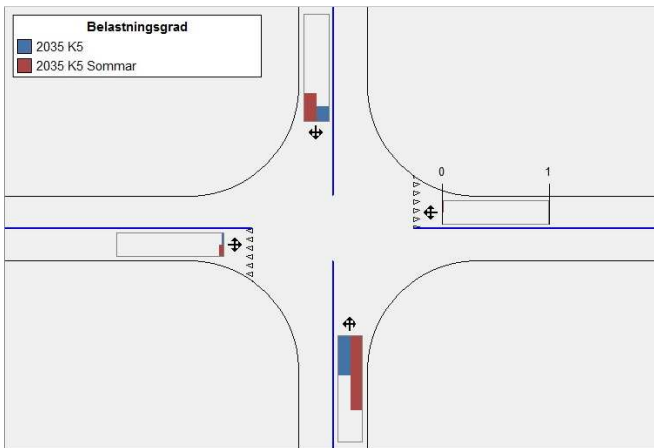
Ingen av korsningarna påvisar kapacitetsproblem som behöver åtgärdas under 2015, varken under normaltrafik eller under sommartrafik. Däremot visar fyra av korsningarna kapacitetsproblem 2035 och då framförallt under sommartrafiken. Om inget annat nämns så är eftermiddagen det mest belastade fallet. Det som analysen generellt visar på är att inga kapacitetsproblem uppstår längs Inre Kustvägen, förutom för korsning K9, som bidrar till att åtgärder behövs. Däremot är det viktigt att alla korsningar t.o.m. K6 och även korsningen med Mellanvägens förlängning öster om järnvägen utformas som stadsgator för att skapa en stadslig miljö, där gång- och cykeltrafiken främjas genom en trafiksäker och tillgänglig miljö som inger till att tas i anspråk. Hela den sträckan på Inre Kustvägen har en viktig roll för att skapa en trafiksituation som inger till en färdmedelsfördelning där bilen står tillbaka för kollektivtrafik och gående och cyklister. Rörelsestråken till och från den nya järnvägsstationen kommer att vara avgörande för hur väl en hållbar färdmedelsfördelning kan åstadkommas. Det innebär också att hastigheten behöver vara 40 km/h längs hela sträckan med inslag av hastighetssäkrade korsningspunkter för oskyddade trafikanter. För att underlätta en vidare exploatering norr om område 4 bör utformningen av vägområdet från korsningen med Mellanvägens förlängning tillåta en förlängning av den stadsliga utformningen som gäller söder om korsningen.

Grundtesen för bedömning av om en korsning behöver analys av lämpliga åtgärder är att korsningen antingen visar på hög belastning ($> 0,8$) i normaltrafik eller väldigt överbelastad ($>1,0$ och med kraftig köbildning) under sommartrafiken. Anledningen till denna bedömningsgrund är att sommartrafiken är mycket större än normaltrafiken och det finns inget ändamål att skapa ett trafiksystem för normaltrafiken som är överdimensionerat. Det innebär att en hög belastning är acceptabel under sommartrafiken, men samtidigt finns det en begränsning för hur mycket köbildning som kan accepteras.

Korsning	Utformning	Korsningstyp (VGU)	Åtgärdsbehov
K5	4-väg	A/B	Nej
K6	3-väg	A/B	Nej
K7	4-väg	A/B	Nej
K8	3-väg	A/B	Nej
K9	4-väg	A/B	Ja
K10	4-väg	D	Ja
K11	3-väg	C	Ja
K12	3-väg	C	Ja

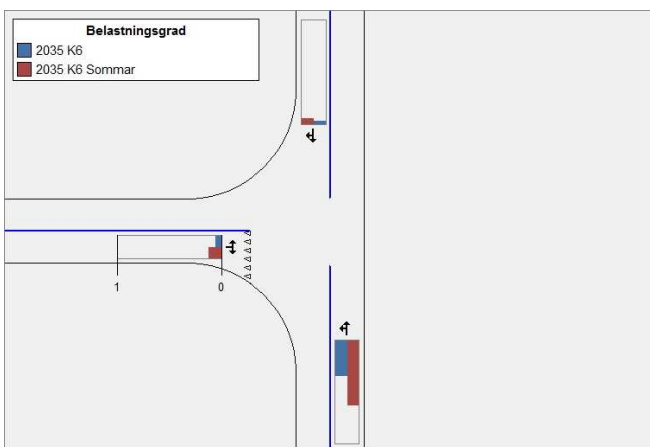
Tabell 5.3 Sammanställning av övergripande parametrar för de kapacitetsberäknade korsningspunkterna

K5. Belastningen är låg under normaltrafik och även under sommartrafik. Den mest belastade tillfarten är den söderifrån på Inre Kustvägen med en belastningsgrad på 0,71 under sommartrafiken, vilket är en acceptabel nivå som inte kräver några åtgärder.



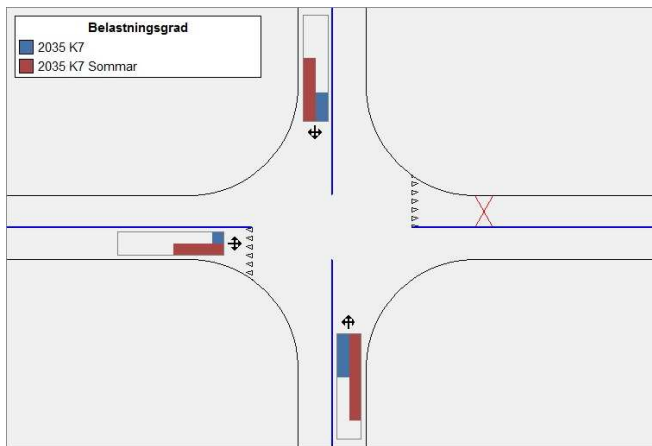
Figur 5.1 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K5

K6. Belastningen är låg under normaltrafik och även under sommartrafik. Den mest belastade tillfarten är den söderifrån på Inre Kustvägen med en belastningsgrad på 0,63 under sommartrafiken, vilket är en acceptabel nivå som inte kräver några åtgärder.



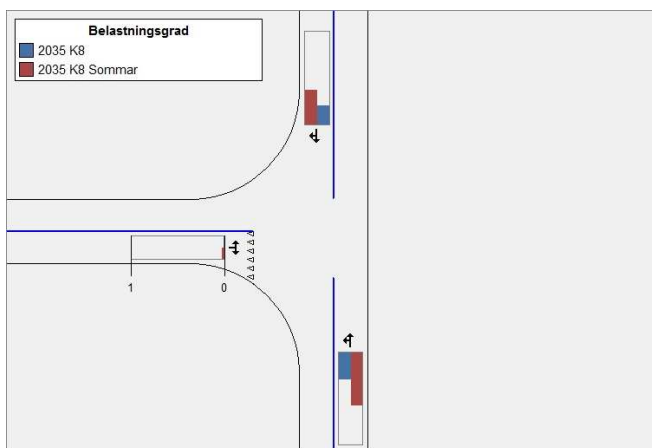
Figur 5.2 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K6

K7. Belastningen är låg under normaltrafik. Sommartrafiken söderifrån uppvisar dock en viss belastning. Den mest belastade tillfarten är den söderifrån på Inre Kustvägen med en belastningsgrad på 0,82 vilket är en acceptabel nivå som inte kräver några åtgärder.



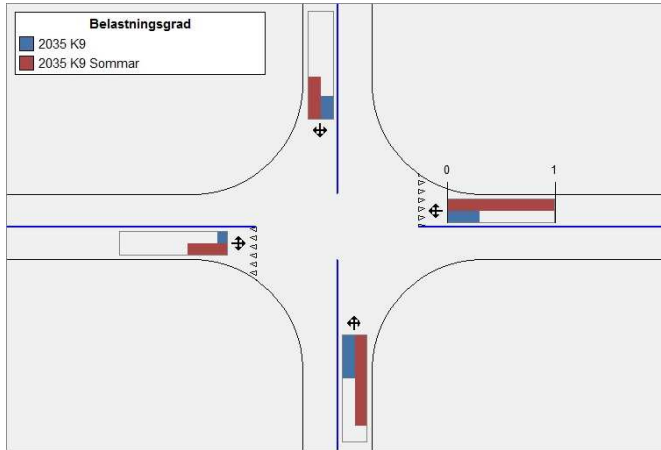
Figur 5.3 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K7

K8. Belastningen är låg under normaltrafik och även under sommartrafik. Den mest belastade tillfarten är den söderifrån på Inre Kustvägen med en belastningsgrad på 0,58 vilket är en acceptabel nivå som inte kräver några åtgärder.



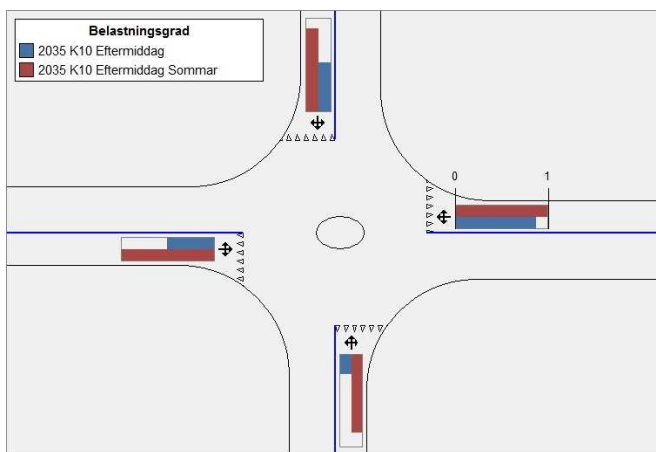
Figur 5.4 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K8

K9. Belastningen är låg under normaltrafik. Under sommartrafiken uppvisar dock Väg 1A en hög belastning med en belastningsgrad på 1,5, vilket inte är en acceptabel nivå då köbildningen blir alldeles för stor. Åtgärder är därför föreslagna i Kapitel 6 Åtgärder för denna korsningspunkt. Även tillfarten söderifrån på Inre Kustvägen uppvisar en hög belastning under sommartrafiken, men nivån är acceptabel och kräver inga åtgärder.



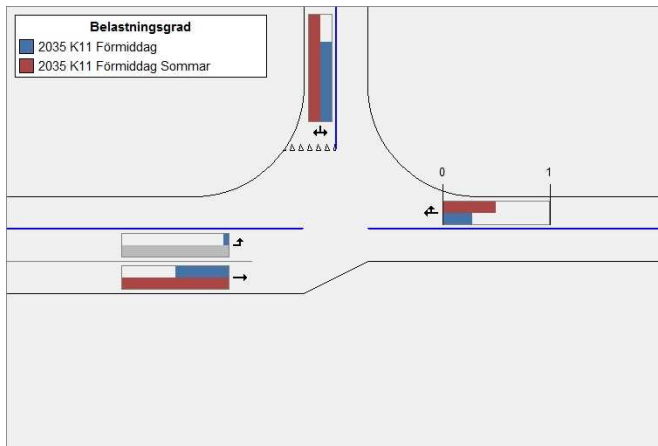
Figur 5.5 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K9

K10. Förmiddag är det mest belastade fallet i nuläget, men eftermiddagen utgör det mest belastade fallet 2035. Alla tillfarter har inga belastningsproblem förutom Hallandsvägen Öst med en belastningsgrad på 0,88 under normaltrafik. Under sommartrafik är samtliga tillfarter relativt hårt belastade, där framförallt Hallandsvägen öst sticker ut med en belastningsgrad på 2,18, vilket inte är en acceptabel nivå då köbildningen blir alldeles för stor. Åtgärder är därför föreslagna i Kapitel 6 Åtgärder för denna korsningspunkt.



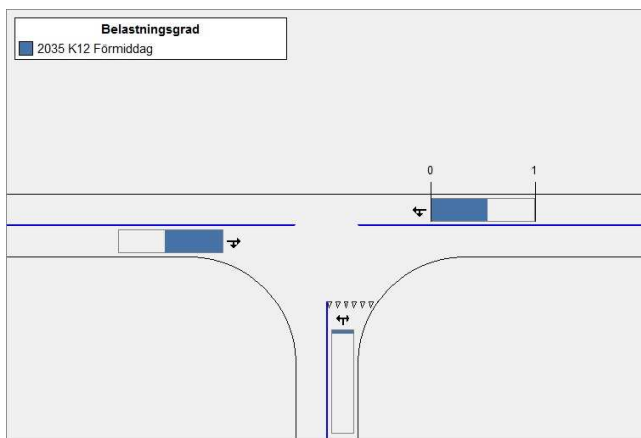
Figur 5.6 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K10

K11. Eftermiddag är det mest belastade fallet i nuläget, men förmiddagen utgör det mest belastade fallet 2035. Under normaltrafik uppvisar inga tillfarter belastningsproblem. Under sommartrafiken däremot uppvisar både Hallandsvägen väst och Kustvägen belastningsproblem. Hallandsvägen väst har belastningsproblem för trafik rakt fram samt att vänstersvängfältet blir blockerat. Den mest belastade tillfarten är dock Kustvägen med en belastningsgrad på 4,22, vilket inte är en acceptabel nivå då köbildningen blir alldeles för stor. Åtgärder är därför föreslagna i Kapitel 6 Åtgärder för denna korsningspunkt.



Figur 5.7 Jämförelse belastningsgrad under normaltrafik och under sommartrafik i korsningspunkt K11

K12. Förmiddag är det mest belastade fallet 2035. Under normaltrafik uppvisar inga tillfarter belastningsproblem. Däremot får Hallandsvägen väst så pass stora belastningsproblem under sommartrafiken att korsningen inte går att beräkna, vilket inte är acceptabelt. Åtgärder är därför föreslagna i Kapitel 6 Åtgärder för denna korsningspunkt.

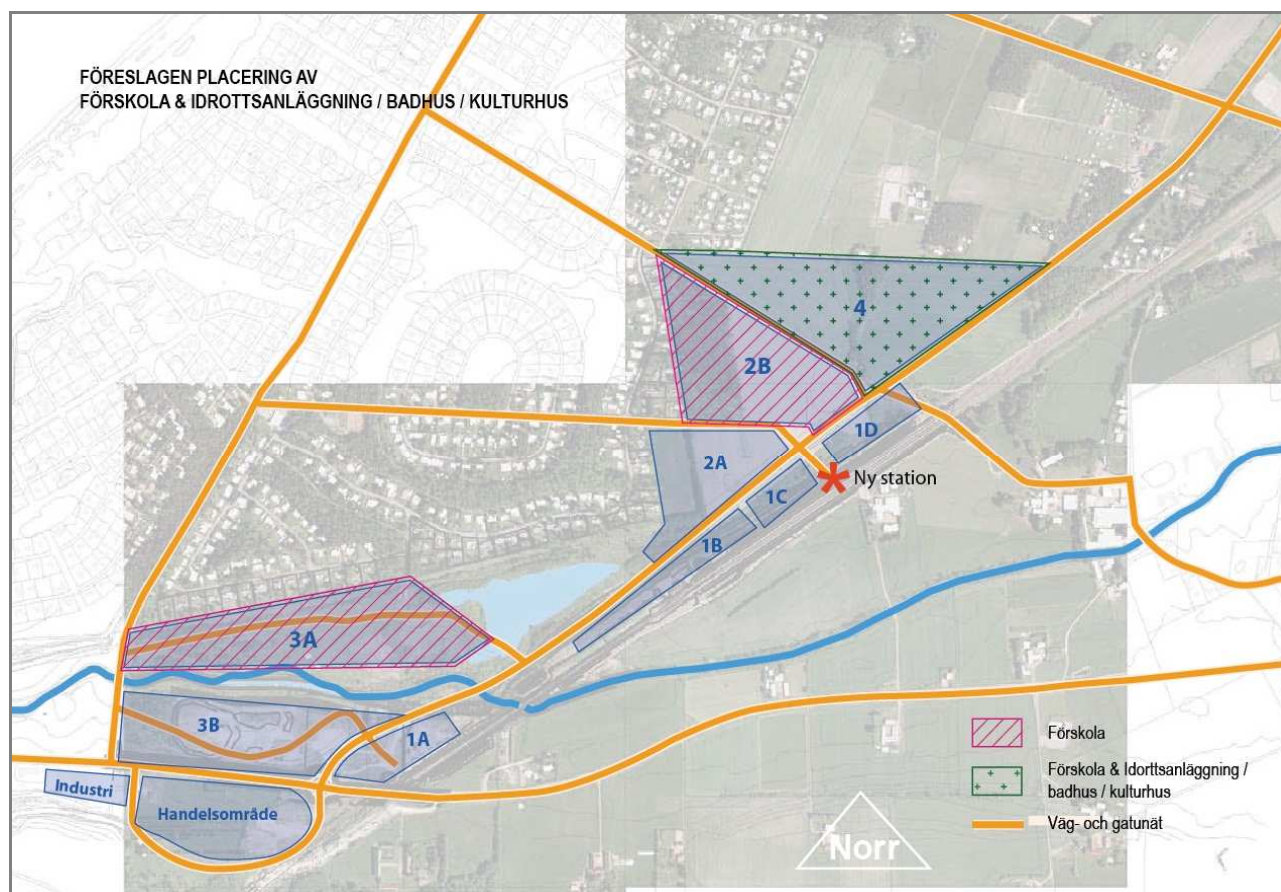


Figur 5.8 Belastningsgrad under normaltrafik i korsningspunkt K12

5.4 PLACERING AV FÖRSKOLA OCH IDROTTSANLÄGGNING/BADHUS/KULTURHUS

Analysen av lämpliga områden är i huvudsak baserat på hur kapaciteten ser ut i de anslutande korsningspunkterna, närheten till den nya järnvägsstationen och hur önskad genomfartstrafik kan undvikas i det lokala vägnätet samt hur hårt belastade sträckor eller korsningspunkter kan undvikas.

Resultatet av analysen visar på att områdena 2B, 3A och 4 är lämpliga för placering av en förskola, se Karta 5.5 För att undvika att det lokala gatunätet mellan Kustvägen och Inre Kustvägen används för genomfartstrafik till och från en stor förskola i någon del av området föreslås istället att möjligheten till två mindre förskolor ses över med placering av en i område 3A och en i område 2B eller 4. Den tillkommande trafiken till 3A kommer i viss utsträckning bidra till ökad belastning för vänstersvängande fordon i korsningspunkt K11, men samtidigt ansluter den till korsningspunkt K8 på Inre Kustvägen där kapaciteten är god. En förskola i områdena 2B och 4 bör fördelaktigen placeras med anslutning till i första hand Mellanvägen, då dess korsning med Inre Kustvägen har störst kapacitet, till skillnad från Karupsvägens korsning som har en högre belastning. Placering av en förskola i område 2B eller 4 gör också att avståndet till den nya järnvägsstationen blir kort (gångavstånd), vilket kan bidra till ökat användande av kollektivtrafik likväl som gång och cykel.



Karta 5.5 Lämpliga områden ur trafiksynpunkt för placering av Förskola och Idrottsanläggning/Badhus/Kulturhus

Vad gäller placering av Idrottsanläggning/ Badhus/Kulturhus så är område 4 mest lämpligt. Genom att placera anläggningen i närheten av den nya järnvägsstationen skapar det möjligheter att ha en hög kollektivtrafikandel (både tåg och buss) för besökare, utövare och personal. För bilister är placeringen nära mitten av Inre Kustvägens utsträckning lämplig, då det ingiver anslutande trafik norrifrån att välja trafikplatsen vid Allarp istället för trafikplatsen vid Östra Karup. Belastningen på

korsningspunkterna K7 till K10 minskas därmed. Om lämpliga åtgärder för att motverka genomfartstrafik på framförallt Karupsvägen och Mellanvägen genomförs kommer även placeringen i norra delen av exploateringsområdet bidra till att användandet av Hallandsvägen och Inre Kustvägen inte kommer uppfattas som en omväg för bilister till och från Båstad. För bilister söderifrån är det viktigt att Mellanvägens förlängning öster om järnvägen med anslutning till Hallandsvägen får förbjuden genomfart med motorfordon. Om inte den åtgärden genomförs kommer huvuddelen av alla bilister söderifrån ta den vägen till och från anläggningen. Det kommer att bidra till att Mellanvägens förlängning blir mer belastad och att obalansen i trafiksystemet förstärks ytterligare istället för att bilisterna väljer vägen via Hallandsvägen och Inre Kustvägen.

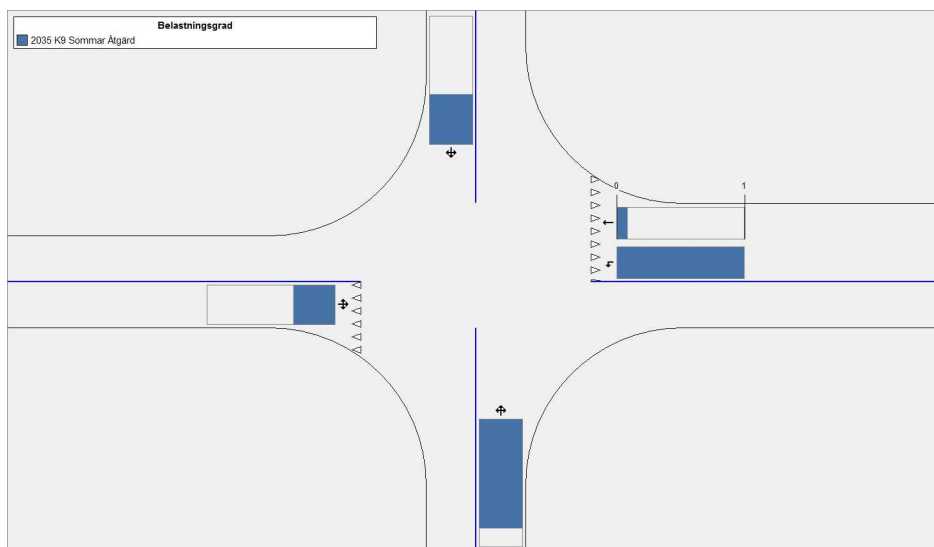
6. ÅTGÄRDER

6.1 Korsningspunkter

De fyra korsningspunkterna K9, K10, K11 och K12 har i analyskapitlet bedömts behöva åtgärder för att motverka de belastningsproblem som framförallt sommartrafiken bidrar med. Fokus för föreslagna åtgärder är att försöka optimera den korsningsutformning som redan finns genom att analysera effekterna i beräkningsprogrammet CapCal. Då steg 1 och 2 enligt 4-stegsprincipen inte på samma sätt kan beräknats i CapCal, har dessa endast beskrivits i övergripande ordalag där så har varit möjligt. Steg 1 och steg 2 åtgärder kräver oftast också större insatser från samhället i stort då det handlar om att påverka behovet av att resa och det beteende som ett visst resande betyder.

- **K9.** I analyskapitlet framgår att det är tillfart från område 1A som genererar en för hög belastningsgrad i K9. Fyra åtgärder föreslås för vidare utredning. De två första har studerats i CapCal och visar på en viss effekt, medan de två sista endast beaktats kvalitativt:
 1. Komplettera med ytterligare en in- och utfart i norra delen av område 1A. Detta minskar sårbarheten för trafik till och från område 1A och avlastar K9
 2. Bredda utfarten från område 1A till 5,5-6 meter för att möjliggöra för högersvängande fordon och fordon rakt fram att inte blockera vänstersvängande fordon, vilket minskar kölängden

Dessa två åtgärder sänker belastningsgraden i det vänstra körfältet från område 1A till 1,35, vilket inte är en acceptabel nivå då köbildningen blir för stor.

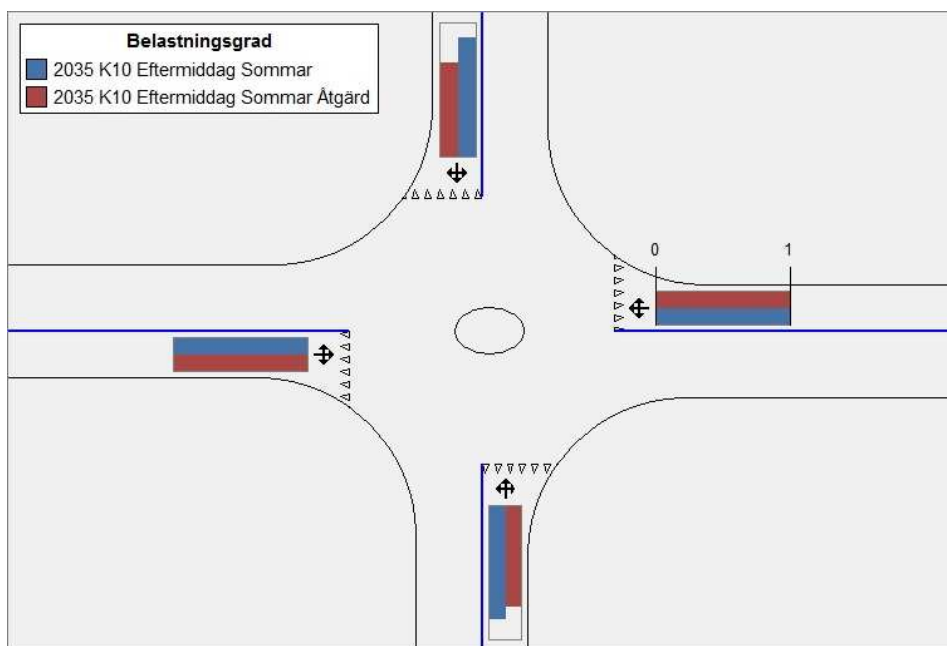


Figur 6.1 Belastningsgrad under sommartrafik efter åtgärd i korsningspunkt K9

Genom att genomföra även följande två åtgärder finns det goda möjligheter att få ner belastningsgraden på en acceptabel nivå:

3. Komplettera med ca 3-4 meter breda mittrefuger på Inre Kustvägen, vilket skapar möjlighet för vänstersvägande fordon från område 1A att passera en flödesriktning i taget och därmed öka kapaciteten.
 4. Förutom ovan nämnda fysiska åtgärder är det viktigt att optimera utformningen för gång- och cykelvägar, lokalisera en busshållplats i nära anslutning till området samt genomföra Mobility Management åtgärder för ändrade beteenden och därigenom främja gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- **K10.** I analyskapitlet framgår att det är tillfarten från Hallandsvägen öst som genererar en för hög belastningsgrad i K10. Fyra åtgärder föreslås för vidare utredning. Den första har studerats i CapCal medan de två sista endast beaktats kvalitativt:
 1. Cirkulationsplatsen kompletteras med ytterligare ett körfält i tillfarten på Hallandsvägen öst, vilket också kräver två körfält ut från cirkulationen på Hallandsvägen mitt.
 2. Bredda tillfarten från Inre Kustvägen till 5,5-6 meter för att möjliggöra för högersvägande fordon att inte blockera vänstersvägande fordon, vilket minskar kölängden

Dessa åtgärder gör att belastningsgraden i tillfarten på Hallandsvägen öst blir 1,16 vilket inte är en acceptabel nivå då köbildningen blir för stor.

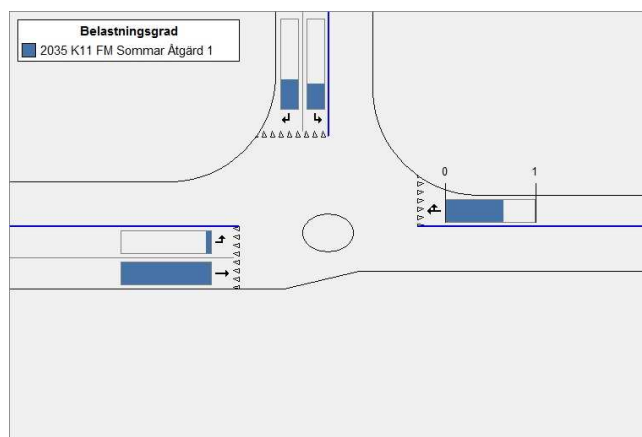


Figur 6.2 Jämförelse belastningsgrad under sommartrafik före och efter åtgärd i korsningspunkt K10

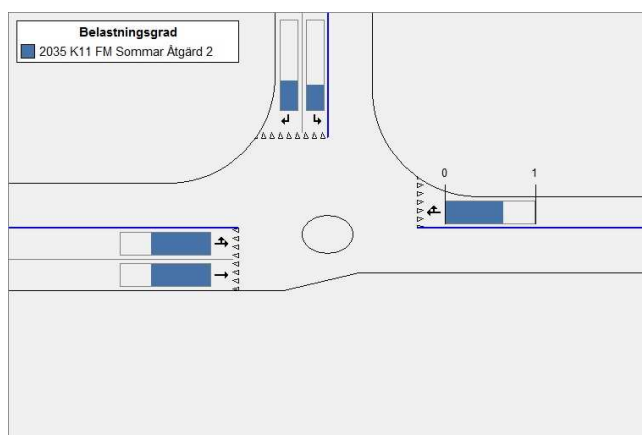
Genom att även genomföra följande två åtgärder finns det goda möjligheter att få ner belastningsgraden på en acceptabel nivå:

3. Anlägga en östlig infartsparkering, i höjd med den nya järnvägsstationen direkt norr om Hallandsvägen och tillgodose att den har god kollektivtrafikanslutning och gång- och cykelkoppling. Kommer kunna bidra till att minska det totala flödet både in till Båstad och till Exploateringsområdet. Se kapitel 6.3 Östlig Infartsparkering för ytterligare information.
 4. Genomföra Mobility Management åtgärder för ändrade beteenden och främjandet av gång-, cykel- och kollektivtrafik i exploateringsområdet och Båstad i stort.
- **K11.** I analyskapitlet framgår att det är tillfarten från Kustvägen som genererar en för hög belastningsgrad i K11. Fem åtgärder föreslås för vidare utredning. De tre första har studerats i CapCal medan de två sista endast beaktats kvalitativt:
 1. Ändra korsningstyp till en cirkulationsplats. Denna åtgärd kräver att ny mark tas i anspråk, vilket måste reserveras i arbetet med detaljplaner och en dialog och en överenskommelse med Trafikverket måste till då Hallandsvägen är en statlig väg.
 2. Bredda tillfarten från Kustvägen till 5,5-6 meter för att möjliggöra för högersvängande fordon att inte blockera vänstersvängande fordon, vilket minskar kölängden.
 3. Förlängt vänstersväng körfält, till ca 80 meter, för trafik på Hallandsvägen som kommer från väster.

Nedan följer två förslag på hur en cirkulationsplats skulle kunna utformas, fall 1 och 2. Det som skiljer är att tillfarten på Hallandsvägen väst i fall 1 har ett rent vänstersvängfält medan fall 2 även tillåter trafik rakt fram i vänstersvängfältet. Fall 1 innebär att en relativt hög belastning kvarstår med stor köbildning som följd, medan Fall 2 innebär att alla tillfarter har acceptabla nivåer.



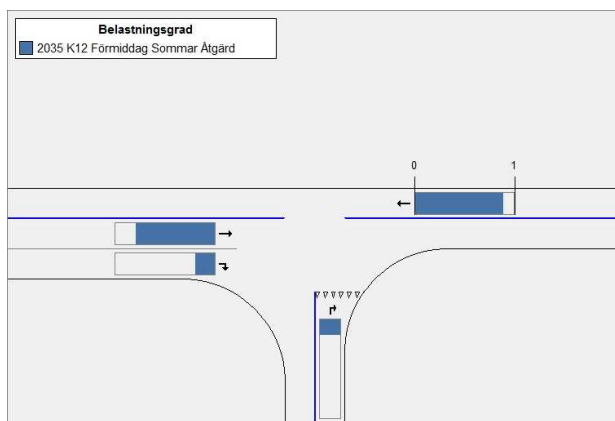
Figur 6.3 Belastningsgrad under sommartrafik efter åtgärd i korsningspunkt K11 för fall 1



Figur 6.4 Belastningsgrad under sommartrafik efter åtgärd i korsningspunkt K11 för fall 2

För att fall 1 ska fungera är det viktigt att lyckas med åtgärd 4 nedan, för att på så sätt minska den totala trafikmängden i Båstad i stort och Exploateringsområdet specifikt. Fall 2 kräver att Hallandsvägen mitt utgörs av två körfält österut.

4. Genomföra mobility management åtgärder för att ändra beteenden för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik i exploateringsområdet och Båstad i stort.
 5. En annan variant på cirkulationsplats är att skapa en gemensam cirkulationsplats för både korsningspunkterna K11 och K12. Problematiken med två korsningspunkter nära inpå varandra försvinner därmed och anslutningen till vägen i Handelsområdet blir då fullständig från alla håll till skillnad från föreslagna åtgärder för korsningspunkt K12 nedan. Även detta alternativ kräver att ny mark tas i anspråk i likhet med åtgärd 1 ovan.
- **K12.** I analyskapitlet framgår att det är tillfarten från Hallandsvägen väst som genererar en för hög belastningsgrad i K12. Tre åtgärder föreslås för vidare utredning. De två första har studerats i CapCal medan den sista endast beaktats kvalitativt:
 1. Förbjuda vänstersväng ut från Handelsområdet och in till Handelsområdet från Hallandsvägen mitt. För att förstärka de förbjudna vänstersvängarna bör en refug skapas längs Hallandsvägen. Då den befintliga utformningen har en kort vänstersvängfil finns det befintligt utrymme för denna refug.
 2. Skapa ett separat högersvängfält in till Handelsområdet. Denna lösning passar väldigt väl ihop med Fall 2 i åtgärderna för korsningspunkt K11, där avståndet mellan de två korsningspunkterna kan utnyttjas för sammanvävning av trafik rakt fram.



Figur 6.5 Belastningsgrad under sommartrafik efter åtgärd i korsningspunkt K12

Dessa två åtgärder gör att belastningsgraden blir acceptabel för alla tillfarter. Dock bör den sista föreslagna åtgärden ändå genomföras då den bidrar till ett hållbart trafiksystem.

3. Genomföra mobility management åtgärder för att ändra beteenden för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik i exploateringsområdet och Båstad i stort

6.2 Passage mellan område 3B och Handelsområdet

Genom analys av hur flödena av oskyddade trafikanter troligen kommer att se ut längs Hallandsvägen mitt och korsningspunkterna K10 till K12 samt hur Handelsområdet är uppbyggt med samlingspunkter och målpunkter är förslaget att passagen ansluter till den torgyta som finns mitt i Handelsområdet och ungefär mitt på Hallandsvägen mitt. För att möjliggöra en sådan passage i plan krävs det att passage kan ske på ett trafiksäkert sätt vilket innebär att korsningspunkten måste hastighetssäkras till 30 km/h och endast ske över två körfält med en minst två meter bred refug i mitten. Alternativet är en planskild passage, vilket inte kommer ha någon effekt på trafiksystemet, men är samtidigt en betydligt dyrare lösning. Då det prognostiserats höga trafikmängder på Hallandsvägen mitt har det bedömts att en passage med trafikljus kommer att innebära hög risk för köbildning både österut och västerut. Då avståndet till korsningarna K10, K11 och K12 är relativt kort är risken mycket stor att köbildningen kommer att fortplanta sig in i dessa korsningspunkter och därmed blockera framfarten. Risken med en sådan negativ köbildning risker även att uppstå med väjningsplikt för motorfordonen om flödet med gående över passagen är högt och koncentrerat. Det är därför viktigt att utreda vidare hur stort detta flöde kan tänkas vara för att avgöra om det är möjligt att ha en passage i plan eller om den måste vara planskild. Rekommendationen är att omkringliggande planering tar hänsyn till att det kommer att behöva reserveras mark för en planskild korsning. En grov bedömning är att de höga trafikmängderna och det korta avståndet mellan korsningspunkterna K10, K11 och K12 gör att en planskild passage är mest trolig.

För att ytterligare belysa passagen och samtidigt tillgodose god kollektivtrafik föreslås att busshållplatser anläggs på var sida om passagen. Det innebär att busshållplatsen västerifrån skulle vara placerad direkt väster om passagen och till exempel kunna angöras genom ett busskörfält från korsningspunkt K12. Busshållplatsen österifrån skulle på liknande sätt placeras direkt öster om passagen och till exempel kunna angöras genom ett busskörfält från korsningspunkten K10.

6.3 Östlig Infartsparkering

Förslaget att anlägga en infartsparkering öster om korsningspunkten K10 och direkt söder ut från placeringen av den nya stationen har ett antal fördelar för trafiksituationen. Med ett avstånd på cirka 400 meter är det gångavstånd till den nya järnvägsstationen vilket gör att infartsparkeringen även kan tjänstgöra som pendlarparkering till viss del för resenärer öster och söder om Båstad. Det innebär att infartsparkeringen skulle bli ett komplement till pendlarparkeringen vid stationen. Infartsparkeringen skulle då även bidra till att en del av den smittrafik som antas ta vägen via Eskilstorp, för att nå stationen, istället kommer att ha möjligheten att stanna vid infartsparkeringen.

En annan fördel med en infartsparkering, i kombination med en väl utbyggt och fungerande system med en skyttelbuss in till centrala Båstad, är att det skulle minska den totala trafiken längs Hallandsvägen, vilket skulle ha en positiv påverkan på kapaciteten i korsningspunkterna K10, K11 och K12 under framförallt sommartrafiken då kapacitetsproblemen uppstår. Hur stor den påverkan

skulle kunna bli beror dels på infartsparkeringens storlek och hur stort utnyttjandet är, men även på hur det dagliga resmönstret ser ut för de tänkta användarna av infartsparkeringen.

Utnyttjandegraden kommer helt bero på hur systemet med skyttelbuss utformas, där det förmodligen måste jobbas med incitament som ger flertalet fördelar för vistelsen i centrala Båstad. Även regleringen av parkering kommer att ha betydelse, även om priskänsligheten hos sommargästerna inte antas vara en avgörande faktor.

För att undvika att infartsparkeringen kommer att kännas öde när inte sommartrafiken finns föreslås att den till exempel kombineras med en bensinstation, med möjlighet till försäljning och bilvård samt att ytan för parkering delas upp i fyra delar. En del med hårdgjord yta som är permanent året runt, en del som är grusad och slutligen två delar som har gräs där ena delen underhålls medan den andra är vildvuxen. Samtliga ytor bör ha god bärighet och dränering för att klara parkerade motorfordon även en regnig sommardag. Genom att parkeringsytan är fyrdelad kommer den inte uppfattas som stor och öde när det inte är någon sommartrafik samt att bensinstationen och funktionen som pendlarparkering kommer bidra till att det är aktiviteter på ytan året runt. Den fyrdelade ytan bidrar också till en stor flexibilitet som gör att toppar med stort tryck på infartsparkeringen klaras av, samtidigt som den inte tar onödigt mycket mark i anspråk. Flexibiliteten grundar sig i att den hårdbelagda ytan används först och finns behov av mer parkering tas grusytan i anspråk och sedan den skötta gräsytan och slutligen den vildvuxna gräsytan.

Vad gäller storleken på infartsparkeringen så är det viktigt att den är tillräckligt stor för att inte bli helt full när den behövs som mest under sommartrafiken. Det innebär att en hel del mark runt omkring måste reserveras för att få plats med både en hårdgjord parkeringsyta och parkeringsytorna med grus och gräs samt utrymme för bensinstationen. Reinertsen har gjort en grov bedömning utifrån befintlig gräsyta i centrala Båstad som används idag och de trafikmängder som prognostiserats i samband med exploateringen. Totalt sett handlar det om möjlighet till cirka 700 parkeringsplatser (inkluderar all skött yta), där förslagsvis 100 parkeringsplatser görs med hårdgjord yta, 200 med grus och 400 med gräs. Utöver detta föreslås att en gräsyta som inte sköts reserveras med en storlek som åtminstone motsvarar den skötta gräsytan, d.v.s. ca 400 parkeringsplatser. Det innebär att de kvarstående kapacitetsproblemen i korsningspunkterna K10, K1 och K12 minskar och tillsammans med att Båstads kommun jobbar aktivt med Mobility Management åtgärder kan ett mer hållbart trafiksystem åstadkommas med betydligt mindre kraftiga köbildningar i sommartrafiken.

För att sätta infartsparkeringen i ett sammanhang har Reinertsen översiktligt tittat på hur man gjort med infartsparkeringar i Strömstad, som i likhet med Båstad är en stad med kraftigt ökad trafik under sommarmånaderna. I Strömstad har man fyra uttalade infartsparkeringar som är sammanlänkade med skyttelbusstrafik in till de centrala delarna med ett antal stopp på vägen. Skyttelbussen är gratis och går i trafik från 27 maj till 1 september. Grovt räknat har Reinertsen bedömt att de fyra infartsparkeringarna har upp mot 1500 parkeringsplatser med antingen hårdgjord yta eller grus, där den största infartsparkeringen har uppskattats ha upp mot 700 parkeringsplatser.

6.4 Övriga åtgärder på vägnätet

Åtgärder bör genomföras för trafik från de befintliga områdena Hemmeslövsstrand och Eskilstorpsstrand på Norra vägen, Mellanvägen och Karupsvägen för att främja gående och cyklisterna i första hand och eventuellt även tillgodose kollektivtrafik om det kan komma att bli aktuellt för någon av vägarna. Målet är att dessa vägar ska upplevas som senvägar jämfört med att ta Kustvägen och Hallandsvägen. För den nya trafiken i exploateringsområdet krävs andra åtgärder

på Mellanvägen öster om järnvägen för att få de att åka Inre Kustvägen och Hallandsvägen. I princip innebär det att tunneln under järnvägen på Mellanvägen borde stängas av för motorfordon och endast vara tillåtet för gående och cyklister. Det innebär också att möjligheten att nå stationen öster om järnvägen med motorfordon bör undvikas för att på så sätt ta bort den hämta och lämna trafik som annars kan uppstå.

6.5 Förändringar av kollektivtrafiken

Kortfattat har förändringar av kollektivtrafiken i och med öppnandet av Hallandstunneln, flytten av järnvägsstationen och exploateringen beskrivits nedan. För att förstå dess fulla effekt behövs en separat utredning.

Tåg

Kollektivtrafiken kommer att förändras när nya delen av Västkustbanan tas i trafik under år 2015. Enligt Skånetrafikens tågstrategi kommer Båstads station att trafikeras av Öresundståg med 1 tåg/timme år 2020 och 2 tåg/timme 2030/2037 i varje riktning.

Det finns dock anledning att anta att man redan tidigare kommer att vilja trafikera stationen med 2 tåg/timme. Utbyggnaden av trafiken av dock avhängigt att ett nytt dubbelspår mellan Helsingborg och Ängelholm.

Pågatågen kommer enligt nuvarande planering inte att trafikera Båstad. Pågatågstrafiken kommer istället att trafikera sträckan mellan Ängelholm och Förslöv eller Grevie.

Buss

För den lokala kollektivtrafiken inom Båstads tätort finns huvudsakligen två olika scenarier; ett regionbuss- och ett stadsbussalternativ.

I regionbussalternativet ordnas trafiken med regionbuss som går sträckan och som är samordnad med den övriga regionbusstrafiken mot Grevie och Torekov i väster och Laholm eller Östra Karup i öster. Trafiken kan förutsättas få 2 turer/timme i varje riktning.

I stadsbussalternativet trafikeras sträckan även med stadsbuss inom Båstad och trafiken kan då tänkas förtätas så att region- och stadsbuss tillsammans kör 4 turer/timme i varje riktning. Stadsbussen skulle också kunna få en större täckning än regionbussen

7. SLUTSATS

Exploateringen av nordöstra Båstad i anslutning till Inre Kustvägen och den nya järnvägsstationen i Båstad kommer att ha en betydande effekt på trafiksystemet för denna del av Båstad. 2015 när Hallandsåsen öppnar för järnvägstrafik och den nya järnvägsstationen kommer att stå färdig är det beräknat att exploateringen tillsammans med det nya Handelsområdet söder om Hallandsvägen kommer att generera totalt cirka 6 200 bilresor. Motsvarande siffra för 2035 då hela exploateringen förväntas vara utbyggd är 13 600 bilresor. Det ställer höga krav på att trafiksystemet på ett effektivt sätt kan fördela denna tillkommande trafik på ett framkomligt och trafiksäkert sätt. I och med att befintligt trafiksystem har kompletterats med nya vägar och gator är förutsättningarna goda för att skapa ett trafiksystem som klarar av denna exploatering under förutsättning att föreslagna åtgärder samtidigt genomförs. En försvårande detalj för att uppnå den önskvärda robustheten i trafiksystemet är att förlängningen av Mellanvägen öster om järnvägen bidrar till oönskad genomfartstrafik vilket bidrar till att en viss obalans infinner sig i trafiksystemet. Denna obalans gör att trafiksystemet blir mer oförutsägbart och bidrar samtidigt till att både trafiksäkerheten och framkomligheten längs Mellanvägens förlängning och dess anslutningar till Inre Kustvägen och Hallandsvägen försämras.

Då exploateringsprojektet präglas av ett starkt hållbarhetsfokus, kräver det även att utformningen och användningen av trafiksystemet också gör det. Det har därför varit viktigt att föreslå en för Båstad offensiv ny färdmedelsfördelning som lägger grunden till hur resandet görs. Tillsammans med aktiva åtgärder för att påverka behovet av resande och beteendet i resandet finns det goda förutsättningar att föreslagen färdmedelsfördelning kan uppnås.

Då sommartrafiken är väldigt signifikant i Båstad har det varit en viktig parameter att ta hänsyn till i arbetet med åtgärder. Sommartrafiken har därför varit dimensionerande för vilka fysiska åtgärder som föreslagits. Kapaciteten har dock tillåtits vara hårt belastad för att inte skapa ett trafiksystem som under resten av året har en för stor överkapacitet. Längs Inre Kustvägen krävs därför endast mindre åtgärder i korsningspunkten K9, medan övriga korsningar kan behålla korsningstyperna A och B enligt Trafikverkets definition i VGU. På Hallandsvägen krävs större åtgärder på alla tre korsningspunkterna K10 till K12. Den för både kommunen och Trafikverket mest intressanta korsningspunkten K11 är föreslagen att få en ny korsningsutformning i form av en cirkulationsplats. Utredningen har föreslagit ett antal olika alternativ på hur cirkulationsplatsen kan utformas och ett alternativ är att även inkludera korsningspunkt K12 i cirkulationsplatsen. Den gemensamma cirkulationsplatsen har inte kapacitetsberäknats i detta skede, men bedömts komma att bidra till ett tydligare och mindre plottrigt trafiksystem. Längs sträckan mellan korsningspunkt K10 och K11 föreslås även enkelsidiga busskörfält på var sida av föreslagen passage mellan område 3B och Handelsområdet. Passagen måste troligtvis göras planskild då trafikmängderna är höga och avståndet mellan korsningspunkterna K10 och K11 och K12 endast är knappt 400 meter.

För att försöka minska trafikmängden längs Hallandsvägen har en östlig infartsparkering i höjd med den nya järnvägsstationen direkt norr om Hallandsvägen föreslagits. Exakt hur stor effekt den kommer kunna få beror mycket på hur man lyckas få den att användas och hur den används. Viktigt är dock att den utformas på ett flexibelt sätt så att den kan användas året runt.

8. REKOMMENDATIONER

För att rapporten ska bli så användbar som möjligt för Båstads kommun har ett antal rekommendationer om fortsatt arbete listats nedan:

- Förlängningen av Mellanvägen bör få förbjuden genomfart för fordonstrafik för att skapa ett robustare trafiksystem. Genomförs denna åtgärd bör även trafikfördelningen och kapaciteten i korsningspunkterna beräknas igen
- Rapporten har endast berört behovet av god kollektivtrafik och ett välfungerande gång- och cykelnätverk i anslutning till korsningspunkterna, men det finns ett stort behov av att utreda även dessa transportslag mer i detalj för att lyckas med den färdmedelsfördelning som eftersträvas
- I takt med att arbetet med detaljplaner fortskrider bör en detaljerad trafikutredning göras för varje enskild plan med stöd från resultaten i denna rapport
- Beroende på hur eventuella förändringar av arbetet med detaljplanerna fortskrider kan behov uppstå att uppdatera denna rapport
- En separat utredning bör göras för att studera effekten av en infartsparkering i linje med den nya järnvägsstationen i direkt anslutning till norra sidan av Hallandsvägen, med kollektivtrafikanslutning och goda gång- och cykelförbindelser
- Utreda föreslagna fysiska åtgärder i korsningspunkterna i detalj med förprojekterade förslag på utformning. I synnerhet gäller det föreslagna åtgärder för korsningspunkt K11 och indirekt även K12, som spelar en avgörande roll i arbetet med exploateringen.
- Se över parkeringssituationen och regleringen i exploateringsområdet samt i centrala Båstad

KÄLLFÖRTECKNING

- *Underlag för prioritering av gång- och cykelvägar – planerade nyttostråk utmed vägar i Båstads kommun, Reinertsen, 2012*
- *Trafik PM Båstad, Vectura, 2011*
- *Kapacitetsbedömning för Inre Kustvägen, Vectura, 2011*
- *Parkeringslexikon, 1990*
- *Trafikalstringstal och trafikprognoser vid bebyggelseplanering, Inregia AB, 2005*
- *Planprogram – Området vid Båstads nya station, Båstads kommun, 2012*
- *Trafikkberegningar, Håndbok 146, Statens vegvesen*
- *Resvaneundersökning bland arbetsplatser i Göteborg 2004-2005, Trafikkontoret Göteborgs stad, 2005*
- *Uppskattad exploatering i planprogrammet kring Båstads nya station 2035, Krook & Tjäder, 2013*
- *Uppskattad exploatering i planprogrammet kring Båstads nya station 2015, Krook & Tjäder, 2013*
- *Bygghandling - Situationsplan Entré Båstad, PEAB, 2012*
- *Avstämning av lösningar vid stationen, Krook & Tjäder, 2012*
- *Arbetsplan Inre Kustvägen, Utställningshandling, Vectura, 2012*
- *VGU, Trafikverket*
- *NVDB, Trafikverket*
- *Klickbara kartan, Trafikverket*