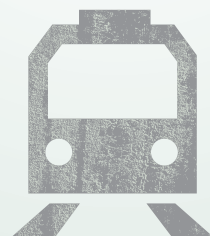




Varbergs  
kommun

# TRAFIKSTRATEGI 2030



# INNEHÅLL

<b>1. EN STRATEGI FÖR FRAMTIDEN .....</b>	<b>4</b>
1.1 Varberg växer! .....	4
1.2 Vision + översiktsplan + trafikstrategi = tre ledstjärnor .....	4
1.3 Trafikstrategin pekar ut inriktningen .....	5
1.4 Nationella målen visar vägen .....	5
1.5 Lokala mål.....	6
<b>2. HÅLLBARHET – DEN ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNINGEN.....</b>	<b>7</b>
2.1 Transportsystem för hållbar utveckling.....	7
2.2 Framtidsbild för Varberg 2030.....	8
2.3 Ställningstaganden och strategier .....	8
2.4 Hållbart resande.....	9
2.4.1 Det ska vara enkelt och attraktivt att resa hållbart .....	9
2.4.2 Ett trafiksystem för alla .....	10
2.4.3 Barn ska enkelt kunna ta sig till och från skolan på ett tryggt och trafiksäkert sätt .....	10
2.4.4 Samhällsplaneringen ska inriktas på att minska transportbehoven.....	11
2.4.5 Vid exploatering av nya bostadsområden ska det vara enkelt att resa hållbart.....	11
2.4.6 Förnybar energi ska vara det självklara valet i Varbergs trafiksystem .....	11
2.5 Hållbara godstransporter .....	12

2.5.1 Varbergs godstransportsystem ska vara hållbart, effektivt och trafiksäkert .....	12
2.5.2 Varbergs hamn ska vara en modern, hållbar och effektiv hamn .....	12
2.6 Hållbart stadsrum.....	13
2.6.1 Ett trafiksystem som tar hänsyn till miljön och människors hälsa.....	13
2.6.2 Det ska vara tydligt i trafiksystemet vilket trafikslag som är prioriterat ....	13
2.6.3 Varbergs innerstad ska vara anpassad till människorna, inte bilen .....	14
2.6.4 En god tillgänglighet till Varbergs stadsområde .....	14

<b>3. TRAFIKEN IDAG, I MORGON OCH 2030.....</b>	<b>15</b>
3.1 Geografiskt läge.....	15
3.2 Befolkning och boende.....	15
3.3 Arbetsmarknad och näringsliv .....	16
3.4 Goda förbindelser .....	16
3.5 Gång- och cykeltrafik.....	17
3.6 Kollektivtrafik .....	17
3.7 Biltrafik.....	17
3.8 Godstransporter.....	18

<b>4. OMVÄRLDSANALYS OCH TRENDER .....</b>	<b>19</b>
4.1 Transportsystem i förändring .....	19
4.2 Urbanisering .....	19

---

4.3 Naturresurser - en bristvara.....	20
4.4 Klimatförändringar – en realitet.....	20
4.5 Ny teknik räcker inte .....	20
4.6 Regionförstoring .....	21
4.7 Bilens status.....	21
<b>5. ARBETETS GÅNG.....</b>	<b>22</b>
5.1 Arbetsprocessen .....	22
5.2 Avgränsningar .....	22
<b>6. ARBETET FORTSÄTTER.....</b>	<b>23</b>
6.1 Lyfta kunskapsnivån.....	23
6.2 Organisation och ansvar .....	23
6.3 Hur ska trafikstrategin användas?.....	23
6.4 Uppföljning och utvärdering .....	23
6.5 Kommunikation.....	23
6.6 Trafikstrategins plats bland andra styrdokument .....	24
Projektets arbetsgrupp: .....	25
Projektets styrgrupp:.....	25

# 1. EN STRATEGI FÖR FRAMTIDEN

## 1.1 Varberg växer!

För de allra flesta människor och företag är ett väl fungerande trafiksystem en förutsättning för att det dagliga livet ska fungera.

Varberg är en kommun som växer så det knakar och prognoser visar att antalet invånare kommer att öka stort fram till år 2030.

Varberg ligger dessutom i sydvästra Sverige – en av landets mest expansiva regioner.

I kommunen finns både behov av och önskan om att skapa nya bostäder och verksamheter. Samtidigt finns mycket som visar på att dagens trafiksystem inte är långsiktigt hållbart.

Detta ställer stora krav på kommunens planering, organisation, infrastruktur och inte minst: trafiksystemet som helhet.

## 1.2 Vision + översiktsplan + trafikstrategi = tre ledstjärnor

Varbergs vision beslutades av fullmäktige i november 2011. Vision Varberg 2025 slår fast att kommunen ska utvecklas mot att bli Västkustens kreativa mittpunkt. För att nå dit krävs nytänkande, framåtanda, kunskap och mod.

Visionen är en guide och en ledstjärna för hela kommunens arbete, både internt och externt. Allt sedan beslutet har visionens verksamhetsidé och förhållningssätt genomsyrat kommunkoncernen, i allt från det dagliga arbetet till målformuleringar.

Ett av visionens förhållningssätt är hållbarhet. Hållbarhet är också själva kärnan i denna trafikstrategi.

Vid sidan av visionen finns Varbergs kommuns översiktsplan från 2010 (ÖP 2010) som tar ett helhetsgrepp på kommunens framtida utveckling. Den ligger också till grund för både kommunens och andra myndigheters beslut. Trafikstrategin ska ses som ett komplement till ÖP.

Vision, översiktsplan och trafikstrategi ger tillsammans verktyg för att skapa en sammanhållen och långsiktig strategi. En sådan behövs för att klara de trafikutmaningar som ligger framför oss, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv.

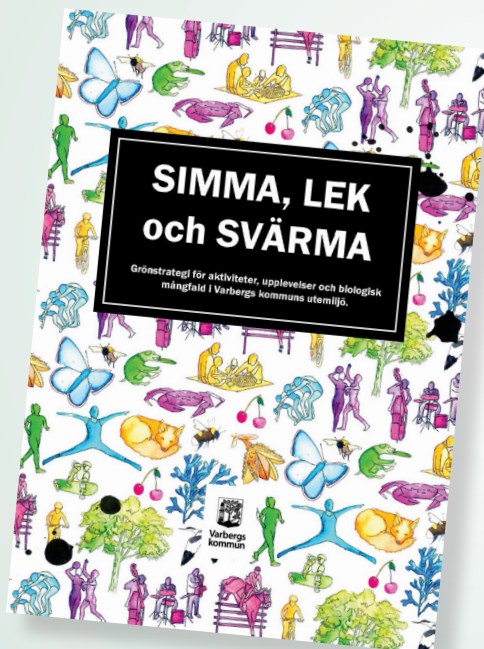


### 1.3 Trafikstrategin pekar ut inriktningen

Trafikplaneringen styrs och påverkas från många olika håll. Därför är det viktigt att ta fram ett sammanhängande dokument som tar hänsyn till lagar, mål och visioner. Här ska också finnas tydliga ställningstaganden från politiken om vilken riktning Varberg ska gå.

Trafikstrategin pekar ut Varbergs kommuns inriktning vid arbete med trafik- och stadsplanering. Strategin ska bidra till att uppnå ett effektivt, säkert och hållbart trafiksystem. Den ska utgöra underlag och vara till hjälp i det vardagliga arbetet med att skapa och planera Varbergs kommande trafiksystem. Strategin har ett horisontår på 2030.

Stadsplaneringen behöver ses utifrån ett helhetsperspektiv, där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. Tillsammans med bland annat kommunens nyligen framtagna Grönstrategi kommer Trafikstrategin att utgöra en viktig del av stadens strategiska planering.



### 1.4 Nationella målen visar vägen

I förlängningen ska trafikstrategin leda till att nationella mål för trafikutvecklingen uppnås. Dit hör de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen.

De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet och ska också vara ett stöd för regional och kommunal planering. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Funktionsmålet ska medverka till en grundläggande tillgänglighet. Hänsynsmålet ska medverka till högre säkerhet samt förbättrad hälsa och miljö.

Det finns för närvarande 16 nationella miljökvalitetsmål. Av dem är det 7 som direkt påverkas av transportsystemet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö
- Rikt växt-och naturliv.

## 1.5 Lokala mål

Varbergs kommun har satt upp egna miljömål för perioden 2008-2015. Miljömålen finns inom fyra olika områden:

- Klimat och luft
- Vatten
- Mark, byggande och boende
- Natur och biologisk mångfald.

Flertalet av dessa mål har en direkt koppling till trafikområdet och hänsyn till dessa har tagits i arbetet med Trafikstrategin. Just nu pågår arbetet med att ta fram nya lokala miljömål för kommunen. Arbetet går under namnet "Varberg visar vägen" och kommer att utgöra inriktning för hållbarhetsarbetet under perioden 2015-2025.

Varbergs kommun är sedan 1993 också en ekokommun vilket innebär att kommunen vill främja utvecklingen mot ett samhälle som bygger på en ekologisk grundsyn och där livsmiljön ger människor möjlighet att uppnå en hög livskvalitet och god hälsa.

# 2. HÅLLBARHET – DEN ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNINGEN

## 2.1 Transportsystem för hållbar utveckling

Ett hållbart transportsystem är en övergripande målsättning för trafikstrategin. Begreppet hållbar utveckling myntades i början på 1980-talet och fick sin spridning främst via Brundtlandkommissionens rapport "Vår gemensamma framtid". Denna definierar begreppet som en utveckling som "... tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov".

Hur begreppet hållbart transportsystem definieras är väsentligt för förståelsen av vad och vilka åtgärder som leder mot en hållbar utveckling. Det finns ingen allmänt vedertagen definition även om det idag i stort sett råder enighet om vad som är hållbart när det gäller transportsystemet. I trafikstrategin har vi valt att följande aspekter måste uppfyllas för att transportsystemet ska kunna bidra till en hållbar utveckling:

- Transportefterfrågan och/eller transportberoendet måste minska - samtidigt som kommunens tillväxt inte hämmas
- Hållbara transportsätt måste främjas så att andelen för dessa ökar
- Fordon och infrastruktur behöver vara mer miljöanpassade/hållbara

Med hållbara transportsätt avses gång, cykel och kollektivtrafik.

För att nå ett transportsystem för hållbar utveckling krävs bl a förändring av samhällsplaneringen, resandet och av godstransporter:

- Förändring av resandet – Minskat bilberoende, ökning av gång, cykel och kollektivtrafikresande, resfria alternativ.
- Förändring av godstransporter – Överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart, citylogistik, ruttplanering, längre och energisnålare fordon, förändrade konsumtions- och köpmönster.
- Förändring av samhällsplaneringen - Täta, gröna och funktionsblandade städer.

## 2.2 Framtidsbild för Varberg 2030

Trafikstrategin för Varberg 2030 ska bidra till att uppnå en kommun med ett hållbart transportsystem, både för person- och godstransporter, och som tydligt visar hur stadsrummet ska användas. Transportsystemet ska stadigt utvecklas i hållbar riktning. Varberg 2030 är en kommun med ett trafiksystem som kan utnyttjas av alla, och som gör det lätt att välja rätt. Bilresorna har minskat till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Arbetspendlingen i regionen är lätt att genomföra med ett hållbart färdssätt. Varberg har 2030 fortfarande en av Sveriges viktigaste hamnar, som expanderat rejält, men också fungerar hållbarhetsmässigt pga en rad olika åtgärder och lösningar.

För att nå detta måste man utnyttja de möjligheter som finns med kommunens läge, havet och naturen. Trafikstrategin bidrar aktivt till att Varberg utvecklas till Västkustens kreativa mittpunkt. Nytänkande, framåtanda, kunskap och mod är ledstjärnor i trafik- och stadsplaneringen.

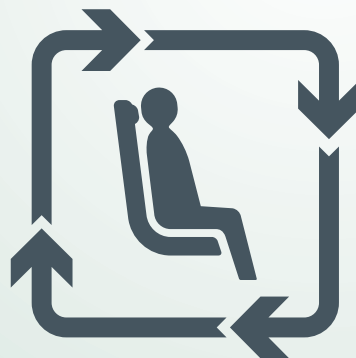
## 2.3 Ställningstaganden och strategier

I trafikstrategin använder vi oss av begreppen ställningstagande och strategier. Ett ställningstagande är ett beslut om vad vi ska åstadkomma, dvs en beskrivning av vad vi vill uppnå för att få ett väl fungerande trafiksystem år 2030. En strategi är hur vi uppnår våra ställningstagande, dvs på vilket sätt vi ska utforma trafiksystemet så att vi hamnar där vi vill vara år 2030.

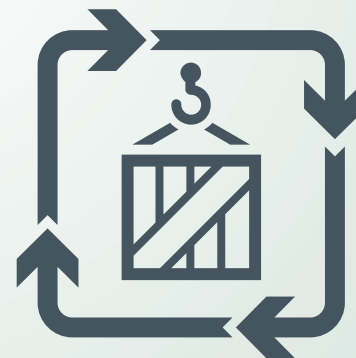
Ställningstagandena och strategierna delas in i tre kategorier:

- Hållbart resande
- Hållbara godstransporter
- Hållbart stadsrum

Det är viktigt att komma ihåg att de strategier som pekas ut i trafikstrategin är av övergripande karaktär och endast pekar ut riktningen. Detaljlösningar tas fram i underliggande dokument och planer. Flertalet av ställningstagandena och strategierna är redan beslutade i andra sammanhang inom kommunen och i vissa fall omskrivna för att bättre passa in på trafikområdet. Andra är nya och har arbetats fram i samband med att denna trafikstrategi tagits fram.



**HÅLLBART  
RESANDE**



**HÅLLBARA  
GODSTRANSPORTER**



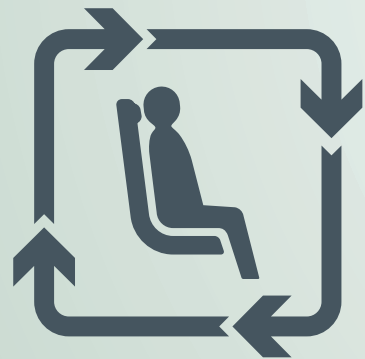
**HÅLLBART  
STADSRUM**





## 2.4 Hållbart resande

För att uppnå ett hållbart resande krävs att vi minskar det bilberoende vi byggt upp. Samtidigt behövs förbättringar av gång-, cykel- och kollektivtrafiksystemen. Det behöver vara lika enkelt och i vissa fall enklare än att ta sig fram med bil och fungera för absoluta merparten av boende i Varbergs kommun. Dessutom behöver möjligheter till resfria alternativ finnas, så som telefon- och videokonferenser m.m, vilket gör att antalet resor kan minskas.



**HÅLLBART  
RESANDE**

### 2.4.1 Det ska vara enkelt och attraktivt att resa hållbart

Att resa hållbart i Varbergs kommun ska vara enkelt och attraktivt. Trafiksystemet behöver vara utformat så att samtliga kan använda det, oavsett om man bor inne i en tätort eller på landsbygden. "Hela resan" behöver fungera, dvs att det smidigt, även med byten, går att ta sig från dörr till dörr

## STRATEGIER

- Skapa attraktiva bytespunkter mellan och till hållbara transportslag.
- Bygg ut ett sammanhängande, snabbt, säkert, tryggt och estetiskt tilltalande gång- och cykelnät för att öka möjligheten att gå och cykla mellan bostad, större arbetsplatser, skolor och service.
- Utöka servicen för de som väljer att resa hållbart (t.ex. cykelparkering, väderskydd, information).
- Skapa ett snabbt och effektivt stadslinjenät för kollektivtrafiken.
- Verka för att kapaciteten på Västkustbanan och Viskadalsbanan ska öka, för att underlätta hållbart resande.
- Ge busstrafikens huvudlinjer hög framkomlighet och så långt som möjligt prioriteras framför biltrafiken.
- Värna om allmänhetens tillgång till kusten genom förbättrade gång- och cykelmöjligheter till badplatser och andra rekreativsområden.
- Gör möjlighet för flexibel användning av offentliga platser under året och dygnet.



## 2.4.2 Ett trafiksystem för alla

Trafiksystemet i Varbergs kommun behöver fungera för alla, oavsett kön, om man är gammal eller ung, eller har nedsatt funktionsförmåga. Samtliga målgrupper ska ha möjlighet att utnyttja trafiksystemet.

### STRATEGIER

- Stärk dialogen med olika målgrupper i samhället för ökat inflytande.
- Gör barnperspektivet centralt i kommunens trafikplanering.
- Arbeta mer med sociala aspekter samt jämställdhet och mångfald i trafikplaneringen.

## 2.4.3 Barn ska enkelt kunna ta sig till och från skolan på ett tryggt och trafiksäkert sätt

Att barn kan ta sig säkert till skolan är viktigt för att föräldrarna ska kunna släppa iväg sina barn utan att oro sig för att något händer på vägen till skolan. Att lära barn att redan i tidig ålder resa hållbart gör att de även i högre ålder lättare kan tänka sig att resa till fots, med cykel eller med kollektivtrafiken.

### STRATEGIER

- Arbeta med en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar mellan skolor och bostadsområden.
- Gör skolornas angöringsplatser för bil- och kollektivtrafik trafiksäkra, där framkomligheten för oskyddade trafikanter prioriteras.
- Hastigheten i och omkring skolområden ska vara låg.
- Arbeta tillsammans med skolor, föräldrar och barn för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer kring våra skolor.



### 2.4.4 Samhällsplaneringen ska inriktas på att minska transportbehoven

I samhällsplaneringen behöver hållbara resor prioriteras, så att boende både i tätorterna och på landsbygden ges möjlighet att resa kollektivt, alternativt gå eller cykla. Alternativet att välja en hållbar resa istället för en bilresa behöver vara självklart på korta sträckor då bilen ej behövs.

#### STRATEGIER

- Knyt samman de olika transportslagen så att resursnåla resor och effektiva transporter prioriteras.
- Tillgängligheten till viktiga målpunkter ska ske enligt prioriteringen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.
- Verka för att de korta resorna i Varbergs tätorter i ökad utsträckning ersätts med andra transportmedel än bil.
- Ge gång- och cykeltrafik hög prioritet i tätortsmiljöer.
- Förenkla för boende på landsbygden att välja ett hållbart transportalternativ till arbetsplats, fritidsaktiviteter och service.
- Verka för att transportbehoven på landsbygden ska minska (t ex underlätta distansarbete).
- Arbeta för en snabb, effektiv och attraktiv kollektivtrafik mellan våra serviceorter och Varbergs tätort.

### 2.4.5 Vid exploatering av nya bostadsområden ska det vara enkelt att resa hållbart

Vid byggnation av nya områden är det viktigt att man redan från början bygger in möjligheter att enkelt använda sig av hållbara färdmedel. Finns dessa möjligheter blir det lätt att göra rätt redan från början. Bra och säkra cykelparkeringar, samt god tillgång till kollektivtrafik är sådant som underlättar.

#### STRATEGIER

- Vid nyexploateringar av bostadsområden ska det tidigt finnas god tillgång till gång- och cykelvägar, attraktiv kollektivtrafik mm.
- Ställ krav på cykelparkering vid nyexploatering.
- Tillgång till kollektivtrafik ska vara en förutsättning för utbyggnad av nya bostadsområden.
- Vid anläggandet av nya bostadsområden ska täthet i bostadbyggandet eftersträvas för att generera underlag för kollektivtrafik.
- Undersök möjligheter att minska bilparkering och istället stimulera gång, cykel och kollektivtrafik (mobility management) vid nyexploatering.
- Arbeta med en flexibel parkeringsnorm.

### 2.4.6 Förnybar energi ska vara förstahandsvalet i Varbergs trafiksystem

För att Varbergs invånare ska kunna göra smarta val, behöver infrastrukturen byggas ut med miljözoner, laddningsställen, drivmedelsstation för gas och liknande, som samtliga främjar ett hållbart trafiksystem.

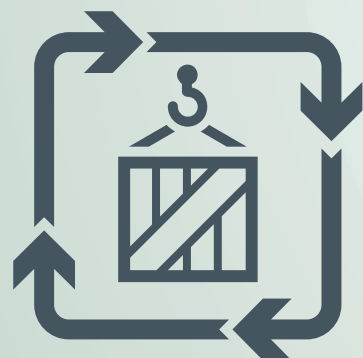
#### STRATEGIER

- Bygg ut infrastrukturen för förnybara bränslen (exempelvis laddningsställen, drivmedelsstation för gas m.m.).
- Arbeta för miljövänligare drivmedel samt energieffektiva fordon i kollektivtrafiken.
- Ställ krav på energieffektiva fordon vid upphandling av transporter och inköp/leasing av fordon.



## 2.5 Hållbara godstransporter

Hållbara godstransporter kräver bl a en överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart. I Varberg hanteras stora mängder godstransporter, pga hamnen, vilket gör att man har hand om att många transporter i regionen ska bli hållbara. Dessutom behöver man arbeta med citylogistik, vilket kan innebära ruttplanering samt energisnålare fordon i stadskärnan.



**HÅLLBARA  
GODSTRANSPORTER**

### 2.5.1 Varbergs godstransportsystem ska vara hållbart, effektivt och trafiksäkert

Varberg måste även i framtiden kunna hantera de många godstransporter som passerar kommunen. Därför behöver kommunen arbeta för att godstransportsystemet ständigt ska ligga i framkant, genom att se till att det är hållbart, effektivt och trafiksäkert.

#### STRATEGIER

- Verka för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart
- Lokalisera nya verksamheter i största möjligaste mån så att befintlig infrastruktur kan utnyttjas.
- Utveckla möjligheterna till kombinerad trafik med olika trafikslag för godstransporter.
- Verka för en standardhöjning av Viskadalsbanan för att möjliggöra ökade godstransporter.
- Arbeta för att trafikkapaciteten på Västkustbanan ökar.
- Underlätta för att kunna transportera mer gods på järnväg mellan Värö och Varbergs hamn.
- Minska energianvändningen för kommunens egna transporter.
- Transportintensiv verksamhet ska vara lokaliserad vid goda kommunikationslägen.

### 2.5.2 Varbergs hamn ska vara en modern, hållbar och effektiv hamn

För att kunna ha kvar den mängd gods som hanteras i Varbergs hamn, och för att även kunna expandera i framtiden, krävs arbete för att göra hamnen så hållbar och effektiv som möjligt. Genom att arbeta med detta och ligga i framkant, kan Varbergs hamn fortsätta vara en av de viktigaste hamnarna i Västsverige.

#### STRATEGIER

- Arbeta för att underlätta miljövänliga, säkra och effektiva godstransporter till och från Varbergs hamn.
- Möjliggör goda järnvägsförbindelser på Västkustbanan och Viskadalsbanan.
- Gör Värnamovägen/väg 153 och väg 41 till prioriterade godstransportstråk där framkomligheten för gods säkerställs.
- Arbeta för en god tillgänglighet mellan E6/E20 och Varbergs Hamn.
- Arbeta med effektiv hantering av industrispår inom hamnområdet
- Möjliggör flexibilitet beträffande lagring och volymer för god godslogistik.
- Kundanpassa hamnens verksamhet.
- Erbjud god tillgänglighet för persontrafiken till och från personfärjeläget



## 2.6 Hållbart stadsrum

Ett hållbart stadsrum innebär en tät, grön och funktionsblandad stad. Det behöver vara tydligt i gatans utformning hur gatan ska användas och vilket trafikslag som är prioriterat i ett visst område. Ambitionen bör vara att trafiken bidrar till mer attraktiva tätorter och utemiljöer, snarare än att försöka lindra dess störningar.



**HÅLLBART  
STADSRUM**

### 2.6.1 Ett trafiksystem som tar hänsyn till miljön och människors hälsa

För att invånarna i Varberg ska må så bra som möjligt, och för att minska påverkan på deras hälsa behöver trafiksystemet ta hänsyn till detta. Inte bara behöver man arbeta med att minska buller och tunga transporter, utan staden ska även inspirera till att röra sig mer.

#### STRATEGIER

- Minska trafiksystemets hälsovådliga bullernivåer.
- Förstärk grönstråk och gångstråk för inspiration till ökad rörlighet och hälsa hos invånare och besökare.
- Arbeta för tystgående och miljövänliga fordon för gods- och persontransporter.
- Arbeta för miljövänligare och mer tystgående fordon i kollektivtrafiken.
- Minska transporter av farligt gods samt tunga vägtransporter i Varbergs innerstad.

### 2.6.2 Det ska vara tydligt i trafiksystemet vilket trafikslag som är prioriterat

Vilket trafikslag som är prioriterat i ett visst område, underlättar för de som utnyttjar trafiksystemet. Det gör att det är lättare att välja rätt färdmedel och kan dessutom inspirera till att utnyttja mer hållbara sådana.

#### STRATEGIER

- Tydliggör de stråk där gång, cykel, kollektivtrafik, bil och gods ska vara prioriterade.
- Utforma gatumiljön i innerstaden så att dess funktion blir tydlig.
- Prioritera biltrafiken genom Varbergs tätort i första hand till E6:an, Österleden och Västkustvägen.
- Utveckla prioriterade cykel- och gångstråk till målpunkter.
- Tydliggör arbetspendling respektive turiststråk för cykel.



### 2.6.3 Varbergs innerstad ska vara anpassad till människorna, inte bilen

Dagens trafiksystem är anpassat efter det bilberoende som utvecklats. För att kunna utveckla staden i en hållbar riktning behöver den vara anpassad efter människorna och prioritera färdmedel som gång och cykel.

#### STRATEGIER

- Gör separata cykelstråk som leder till attraktiva cykelparkeringar i stadskärnan.
- I stadskärnan gäller följande prioritering av trafikslag; gång, cykel, kollektivtrafik och bil.
- Skapa en cityring utanför stadskärnan med väl anvisade parkeringsplatser i garage.
- Parkeringsplatser innanför cityringen används för korttidsparkering. Långtidsparkering sker utanför eller i anslutning till cityringen.
- Prioritera angöringstrafik (på- och avstigning samt lastning och lossning) samt parkering för rörelsehindrade i den inre delen av stadskärnan.
- Genomför lastning och lossning på platser och under tider då dess negativa inverkan på miljön i stadsrummet är liten.
- Arbeta för samordnade varutransporter för att kunna minska tunga fordon inne i stadskärnan (för en attraktiv, trygg och hälsosam innerstadsmiljö).

### 2.6.4 En god tillgänglighet till Varbergs stadsområde

Boende i Varbergs kommun ska ha god tillgänglighet till Varbergs stadsområde, oavsett var man bor. Redan då man når stadens entréer ska Varbergs identitet synas och det ska vara tydligt var man ska röra sig för att nå vilken del av staden.

#### STRATEGIER

- Utredda en ny trafikplats E6/E20 i söder.
- Fördela trafiken för att minska trycket på Lassabacka.
- Öka tillgängligheten för kollektivtrafik.
- Eftersträva orienterbarhet, tydlighet och en förstärkning av Varbergs identitet i anslutning till stadens entréer.
- Arbeta med ett helhetstänk kring gestaltning och utformning av gatumiljöer.

# 3. TRAFIKEN IDAG, I MORGON OCH 2030

## 3.1 Geografiskt läge

Varbergs kommun ligger på den svenska Västkusten i norra delen av Hallands län. I norr gränsar kommunen mot Kungsbacka och Göteborgsregionens arbetsmarknadsregion. Söder om kommunen ligger Falkenbergs kommun och i Öster Marks kommun i Västra Götaland.

Läget vid Hallandskusten gör att kommunen ligger mitt i stråket Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn: ett område där 8 miljoner av Skandinavien 19,5 miljoner invånare bor.

När Hallandsåstunneln på Väst kustbanan blir färdig år 2015 kommer Varberg att få nytta av att restiden förkortas till och från Öresundsregionen.

## 3.2 Befolkning och boende

Varbergs kommun har drygt 60 000 invånare. Ungefär hälften bor i centralorten Varberg. Andra större tätorter är Träslövsläge, Tvååker, Veddige och Bua där det bor mellan 2 000 och 3 000 människor i varje ort. Runt 16 000 personer bor på landsbygden.

Kommunen har en kontinuerlig befolkningstillväxt och har de senaste åren ökat med cirka 500 personer per år. Kommunen är befolkningsmässigt den 37:e största i Sverige och prognoser visar på en fortsatt hög tillväxt. År 2030 beräknas 73 000 invånare bo i Varbergs kommun och kommunen befinner sig just nu i en expansiv fas där utvecklingen går från att ha varit en småstad till att bli en medelstorstad. Kommunen har ett tydligt fokus på att skapa fler bostäder. Den största ökningen kommer att skapas genom förtätning av befintligt stadsområde samt i områden närliggande Varbergs tätort.



### 3.3 Arbetsmarknad och näringsliv

Varbergs kommun är den enskilt största arbetsgivaren med omkring 4 400 anställda. På andra plats kommer Ringhals/Vattenfall med cirka 1 500 anställda följt av Hallands Sjukhus Varberg med 1 400 anställda.

Det lokala näringslivet domineras av Södra Cell (papper- och trävaruindustrin) och Deromegruppen (bygg- och trävaror). Bland de större arbetsgivarna finns också små och medelstora företag, framför allt inom tillverkningsindustrin. Varberg är centrum för flera av Sveriges skoföretag vilket har gett staden tilltalsnamnet "Sveriges skostad".

Utöver detta är staden välkänd för sitt spa- och kurortsliv som har en lång tradition i Varberg.

Varberg är en viktig turistort och rankades 2013 som Sveriges fjärde bästa sommarstad enligt Sverigebarometern. Under den absoluta högsäsongen brukar man räkna med att ungefär 40 000 – 50 000 personer samtidigt besöker staden.

Upplevelsenäringsen i kommunen har en stark utvecklingspotential.

Inpendlingen till kommunen ligger på drygt 5 000 personer, medan utpendlingen är något högre med cirka 6 500 personer.

### 3.4 Goda förbindelser

Varberg har ett bra läge ur kommunikationssynpunkt. Det är pendlingsavstånd till Göteborg och goda förbindelser till Malmö och Köpenhamn - både via E6 och på Västkustbanan. När Hallandsåstunneln på Västkustbanan blir färdig år 2015 kommer Varberg att få nytta av att restiden förkortas till och från Öresundsregionen. Färjeförbindelse till Grenå ger en direkt väg till Danmark och vidare till kontinenten. Den största pendlingen till och från Varberg sker dock till övriga orter i Halland.

I mars 2013 meddelade regeringen tillåtighetsbeslut för Varbergstunneln: En ny tågstation på Västkustbanan med tillhörande dubbelspår i tunnel under centrala Varberg planeras och väntas vara färdig innan år 2025. Det nya stationsläget ger möjlighet till ny stadsutveckling och bebyggelse i ett mycket attraktivt läge nära havet, centrum och stationen.



### 3.5 Gång- och cykeltrafik

En resa – kort eller lång – börjar oftast med en promenad till fots. Man går till hållplatsen, till sin cykel eller till bilparkeringen. I Varbergs stad är avstånden korta och det finns därför goda förutsättningar både för att gå och cykla, bland annat eftersom cykelnätet är relativt väl utbyggt. Utanför staden saknas det dock många viktiga länkar som behövs för att binda samman tätorten med landsbygden. I hela kommunen finns idag ca 20 mil separata cykelvägar.

Vid järnvägsstationen erbjuds service som cykel-parkering och tryckluftspump till cyklisterna. Fler och fler väljer att ta cykeln till stationen vilket gör att det kan vara trångt om utrymmet.

### 3.6 Kollektivtrafik

Möjligheterna att åka kollektivt i Varbergs kommun är goda. Hallandstrafiken och Region Halland har hand om så väl kollektivtrafiken i staden som den regionala. Ett nytt stadslinjenät är under uppförande vilket kommer att erbjuda minskad restid genom två snabba gena busslinjer med kvartstrafik som är anpassade till Öresundstågens avgångar vid Varbergs station.

I december 2013 blev den nya stationen i Åsa färdig vilket har gjort det lättare för de boende i norra delen att resa med tåg på Västkustbanan.

I Region Hallands Trafikförsörjningsprogram slås fast att man vill öka Hallands tillgänglighet, bli genom en vidgad arbetsmarknad och bättre pendlingsmöjligheter. De tre nivåer man vill arbeta med kollektivtrafiken är nationellt, regionalt och lokalt. Snabba resor till Göteborg, Borås, Helsingborg och Lund/Malmö är viktigt, vilket också kräver samverkan med angränsande län.



Karta över regionala kollektivtrafikstrategins strukturbild.

### 3.7 Biltrafik

Genom Varbergs kommun går E6/E20, som bl.a. binder ihop Varberg med Malmö/Lund samt med Göteborg. Det färdas över 20 000 fordon per dygn på E6/E20 (ÅDT) och runt 20 procent av den trafiken är tung. Andra viktiga vägar som har stor betydelse för transportsystemet i kommunen är väg 153 som går österut mot inlandet, väg 41 mot Borås, samt "gamla E6:an" längs med kusten (väg 845 samt väg 760).

I stadsområdet fungerar Österleden som en sorts yttre ringled och utgör tillsammans med Västkustvägen en av stadens större vältrafikerade vägar dit genomfartstrafiken är hänvisad. Västra Vallgatan har länge fungerat som den större genomfartsvägen i staden. Genom aktiva åtgärder i gatans utformning har trafiken under de senaste åren minskat betydligt, även om den fortfarande ses som det naturliga valet för många Varbergare.

Runt stadskärnan finns strategiskt utplacerade parkeringshus, t.ex. Lorensberg, Kanngjutaren och Briggen som har kapacitet att svälja en stor del av trafiken till centrum. Varberg har inga parkeringsavgifter utan parkeringstiden regleras med hjälp av tidsbegränsningar och p-skiva.

På sommarhalvåret ökar trafiken i stadsområdet markant i samband med turisttillströmningen samt utflyttningen till fritidsboenden.

### 3.8 Godstransporter

Varberg hanterar stora mängder godstransporter, mycket på grund av kommunens hamn: Hallands Hamnar Varberg. Den är skogsnäringens bashamn på Västkusten och hanterar nationella såväl som internationella transporter.

Hamnens godsmängd har stigit med 17 % sedan 2002.

Flödet av gods in och ut genom hamnen med lastbil och järnväg har ett i stort sett likadant ut i många år. Fördelningen är:

- 40 % järnväg (gods från Södra Cell Värö ca 30 %)
- 60 % lastbil

Varbergs kommun planerar att flytta all hamnverksamhet från sitt nuvarande läge till Farehamnen i samband med den planerade ombyggnaden av Västkustbanan genom Varberg.

Södra Cell Värö är en stor godstransportör i Varberg och idag produceras 425 000 ton pappersmassa och 600 000 m<sup>3</sup> sågat virke. Ungefär en tredjedel av produktionen går via Hallands Hamnar Varberg. 2030 förväntas volymerna ha ökat till 750 000 ton pappersmassa och 750 000 m<sup>3</sup> sågat virke. Andelen från Södra Cell som går via hamnen i Varberg förväntas bestå vilket innebär att volymerna kommer att öka.

Den största delen av godstrafiken i Varberg går

på E6/E20 men det går även mycket gods på Västkustbanan som idag har god tillgänglighet för godstransporter, dock med begränsningar vid de tidpunkter de flesta människor pendlar. Varje år transporterar Västkustbanan ca 4 miljoner ton gods. Enligt Trafikverkets prognoser kommer trafiken på Västkustbanan att öka med ca 50 % fram till år 2020 jämfört med år 2006, vilket betyder ca 30 till 40 fler godståg per dygn. Det förutsätter att hela Västkustbanan är utbyggd till dubbelspår. Redan idag finns dock kapacitet att köra mer gods nattetid.

Som en konsekvens av hamnflytten och Västkustbanans ombyggnad ingår i planerna att bygga en ny godsbangård utmed Västkustbanan norr om Getterövägen med direkt anslutning från huvudspåren.

Även viskadalsbanan är viktig ur godssynpunkt, även om det i dagsläget finns vissa begränsningar av spårkapaciteten. Banan är omledningsbana vid störningar på västkustbanan mellan Varberg och Göteborg.

# 4. OMVÄRLDSANALYS OCH TRENDER

## 4.1 Transportsystem i förändring

Vilka behov kommer vi ha av transportsystemet i framtiden? Vilka krav kommer att ställas? Det går inte att ge ett fullständigt säkert svar på de frågorna, men mycket tyder på att synen på transporter kommer att förändras.

Här följer några av de trender som generellt tros kunna påverka transportsystemet i framtiden. Samtliga dessa bedöms vara relevanta att ta hänsyn till i trafik- och stadsplaneringen i Varberg.

*\*Trender hämtade från Boverket, 2012, Trender med påverkan på samhällsplaneringen – Omvärldsanalys med fokus på transport, infrastruktur och bebyggelse.*

## 4.2 Urbanisering

Urbanisering innebär att människor flyttar från landsbygden in till stadsområden. Idag pågår en kraftig urbanisering i världen och i Sverige. Enligt Eurostat är Sverige det land som för närvarande urbaniseras snabbast.

Både nationellt och globalt sker också befolkningstillväxten i mycket hög grad i städerna. Urbaniseringen innebär högre tryck på staden i många olika avseenden som arbetstillfällen, bostäder, infrastruktur osv, men också när det gäller tex integration och tolerans

Generellt sett leder urbaniseringen till ett större fokus på yteffektivitet i städerna när det gäller områden avsedda för boende och transport. Landsbygds-kommuner påverkas av urbaniseringen genom att befolkningen minskar och försörjningsbördan blir tyngre.

### 4.3 Naturresurser - en bristvara

De resurser som finns på vår planet är begränsade. År 1986 passerade vi gränsen då människan varje år förbrukade mer resurser än vad som kan förnyas. Det kommer inom en snar framtid råda brist på många viktiga resurser som har en stor inverkan på vår välfärd och vårt dagliga liv.

Mycket talar för att vi fram till år 2050 kommer att nå en topp när det gäller användandet av resurser som olja, metaller, mineraler och vatten. Vi har förmodligen redan passerat peak-oil, vilket talar för att vi ser slutet på en period av billig olja. Detta bäddar för en hårdnande konkurrens om utvinningsmöjligheter och krav på en högre grad av återvinning. Även markanvändning kommer att påverkas då konkurrensen mellan odlingsbara ytor, biomassa och levnadsyta ökar. Priser kommer att drivas upp och påverka det samhälle vi har vant oss vid att leva i.

### 4.4 Klimatförändringar – en realitet

Klimatförändringar till följd av den globala uppvärmningen är redan idag en realitet. Den globala medeltemperaturen stiger och det kommer att ge konsekvenser för det klimat som vi känner idag.

Det har antagits mål och begränsningar för mängden utsläpp av uppvärmande gaser. Men arbetet med att minska utsläppsmängder går alltför långsamt.

Trenden är att effekten av klimatförändringarna kommer att få allt större betydelse och innebära en långt större påverkan på våra samhällen, både nationellt och globalt. De flesta trendstudier pekar ut klimatförändringar som en mycket viktig och betydande trend.

I Sverige kan ett förändrat klimat innebära förhöjda havsnivåer, mer nederbörd, förskjutning av årstiderna samt hårdare och fler stormar. Infrastrukturen och bebyggelse måste anpassas för att hantera dessa förändringar i klimatet. Här kommer vi att se stor påverkan på byggande och infrastruktur.

### 4.5 Ny teknik räcker inte

Tekniken påverkar utvecklingen inom i stort sett alla samhällsområden. Det finns stora förhoppningar om att ny teknik ska lösa samhällsproblem som ökade koldioxidutsläpp, energibrist osv. Men tillgänglig forskning visar att ny teknik inte kommer att räcka till för att lösa alla miljö- och energiproblem som är följden av att allt fler av jordens befolkning får ett ökande välstånd. Det kommer också att krävas förändringar i beteenden och livsstil.

Marknaden för effektivisering och återvinning förväntas växa. Här kommer vi att se stor påverkan både på bebyggelse och infrastruktur.

En tydlig del av trenden med ny teknik är tilltron på det uppkopplade samhället. IT förändrar ständigt världen och sättet vi arbetar och umgås. Det är svårt att förutse vad detta kommer att innebära men klart är att vi är mitt inne i den revolution som internet och mobil IT har skapat.

## 4.6 Regionförstoring

I storstadsområden med flera kärnor blir vi allt mer regionala i vårt sätt att se på regionen. Vi bor i en region lika mycket som en kommun. Snabba kollektiva förbindelser gör detta möjligt. Denna utveckling är redan idag tydlig i Sveriges storstadsområden.

## 4.7 Bilens status

Bilens status minskar. Det visar sig inte minst genom att bilinnehavet sjunker och att många idag väntar med att ta körkort. Allt fler studerar och väntar längre än förr med att bilda familj. Det är först när man har jobb, fast inkomst och familj som man har behov och råd att skaffa körkort och bil. Den minskade statusen för bilen kan samtidigt innebära att t ex bilpooler attraherar allt fler.

Det finns en del forskare som hävdar att vi har nått peak-car, dvs att biltrafiken har planat ut och inte längre ökar. Detta skulle självklart ge nya förutsättningar för trafikplaneringen, bla genom ökad efterfrågan på bra trafiklösningar för gång, cykel och kollektivtrafik.

# 5. ARBETETS GÅNG

## 5.1 Arbetsprocessen

Trafikstrategin har tagits fram av en arbetsgrupp med representanter från Stadsbyggnadskontoret, Planeringskontoret och Hamn- och gatuförvaltningen. Projektets styrgrupp har utgjorts av chefen för respektive förvaltning. Hamn- och gatuförvaltningen har varit projektledare för arbetet och beställare av projektet är samma förvaltnings chef.

Tre seminarier har genomförts där politiker och tjänstemän från kommunen deltagit. De tre seminarierna har utgått från tre teman:

- Hållbart resande
- Hållbart stadsrum
- Hållbara godstransporter

Synpunkter på innehållet i strategin har kontinuerligt inhämtats från Hamn- och gatunämnden. Trivector har bidragit med texter och layout av slutrapport, samt kommit med idéer om strategins innehåll. Stoner Hill Reklambyrå har bearbetat text, tagit fram illustrationer samt stått för den slutliga layouten.

## 5.2 Avgränsningar

Trafikstrategin berör trafiksystemet på en generell nivå. Det är ställningstaganden om hur vi vill forma trafiksystemet på sikt som slås fast. Geografiskt omfattar trafikstrategin hela Varbergs kommuns geografiska yta.

# 6. ARBETET FORTSÄTTER

## 6.1 Lyfta kunskapsnivån

Trafikstrategi Varberg 2030 är en del i en process som leder till åtgärder inom områdena hållbart resande, hållbara godstransporter och hållbart stadsrum.

Framtagandet av trafikstrategin och det förvaltningsövergripande arbete som det genererar har också ett syfte i sig. Tanken är att seminarier och diskussioner på olika nivåer, och mellan flera olika förvaltningar och i olika politiska konstellationer, ska lyfta den allmänna kunskapsnivån om trafikfrågor samt betona trafikens betydelse i samhällsplaneringen. Att få en gemensam syn och gemensamma ställningstaganden om vart vi är på väg och hur vi vill utforma trafiken i framtiden är viktigt.

## 6.2 Organisation och ansvar

Ansvaret för framtagandet av Trafikstrategin ligger hos kommunstyrelsen. Detta ska göras i samverkan med övriga nämnder och förvaltningar. Trafikstrategin avses att läggas fram till kommunfullmäktige för antagande och därefter genomsyra samtliga trafikfrågor i kommunen.

## 6.3 Hur ska trafikstrategin användas?

Strategin ska utgöra underlag och vara till hjälp i det vardagliga arbetet med att planera och skapa Varbergs kommande trafiksystem. Den ska också vara vägledande vid verksamhetsplanering och budget genom att peka ut viktiga prioriteringar vid beslut om verksamhetens inriktning, investeringar och åtgärder.

## 6.4 Uppföljning och utvärdering

Trafikstrategin är ett levande dokument som kommer att aktualitetsförklaras vid varje ny mandatperiod samt revideras allt eftersom omvärld och förutsättningar ändras. Strategin är ett övergripande dokument vars innehåll ska genomsyra kommunens trafikplanering. Dokumentet ska tillsammans med övriga strategiska dokument utgöra underlag för kommunens övergripande planering och målarbete. I samband med utvärdering och uppföljning av målen sker också en indirekt uppföljning av Trafikstrategis innehåll då det ska finnas en klar och tydlig koppling mellan målen och strategin.

## 6.5 Kommunikation

Trafikstrategin ska presenteras och spridas inom och utom kommunen; muntligt, som tryckt dokument samt på kommunens hemsida. Hamn- och gatuförvaltningen kommer årligen att kommunicera hur kommunens arbete fortskrider i riktning mot Trafikstrategins ambitioner.

## 6.6 Trafikstrategins plats bland andra styrdokument

Trafikplaneringen i Varbergs kommun påverkas av många faktorer. Vissa beslut råder kommunen själv över, medan andra regleras genom lagar, förordningar och olika myndigheters agerande. Även mål som sätts inom andra områden, inom och utanför kommunen, påverkar inriktningen på kommunens trafikplanering. Trafikstrategin styr hur kommunen jobbar med underliggande trafikslagsspecifika planer och har även inflytande över investeringar och åtgärder på trafiksystemet. Strategin har till uppgift att stödja kommunens övriga samhällsplanering genom att visa på hur vi uppnår övriga politiska mål, strategier och visioner t.ex. bebyggelsestrategi, grönstrategi, miljömål.

Ställningstagandena i trafikstrategin handlar om funktioner och principer snarare än detaljlösningar. Detta innebär att frågor om t.ex. specifika vägutformningar, detaljerade trafiklösningar, skötsel- och driftsfrågor m.m. inte hanteras i trafikstrategin. Frågor av mer detaljerad karaktär ska lösas i underliggande dokument (planer).

Trafikstrategin ska antas av fullmäktige och kommunstyrelsen är ansvarig för strategins framtagande och revidering. Detta ska ske i samarbete med kom-

munens övriga förvaltningar. Underliggande planer t.ex. gångplan och cykelplan beslutas av hamn- och gatunämnden och hamn- och gatuförvaltningen är ansvarig för framtagandet och revidering. Även detta ska ske i samarbete med kommunens övriga förvaltningar.

Kopplat till trafikstrategin skall det även tas fram en trafiknätsanalys där samtliga trafikslag analyseras. Analysen är ett första steg i att konkretisera

trafikstrategin. Trafiknätsanalysen ska översiktligt beskriva Varbergs kommuns nuvarande trafiksystem samt framtida brister och behov och presentera genomarbetade förslag till lösningar på hur vi bäst uppnår morgondagens säkra, effektiva och hållbara trafiksystem.

Trafiknätsanalysen tas fram av hamn- och gatuförvaltningen på uppdrag av hamn- och gatunämnden i samarbete med övriga förvaltningar.





---

## Vi som har varit med i arbetsgruppen för Trafikstrategin har varit:

### **Magnus Johansson**

Strategisk trafikplanerare, Hamn- och gatuförvaltningen  
(projektledare för Trafikstrategin)

### **Kristina Hellerström**

Planarkitekt, stadsbyggnadskontoret

### **Inger Mellberg**

Strategisk utredare, hamn- och gatuförvaltningen

### **Anita Kryh**

Avdelningschef för hållbar samhällsplanering, planeringskontoret

## Projektets styrgrupp har varit:

### **Stefan Eglinger**

Förvaltningschef, hamn- och gatuförvaltningen, t.o.m 2013

### **Henrik Petzäll**

Förvaltningschef, hamn- och gatuförvaltningen, f.r.om 2014

### **Jan Malmgren**

Förvaltningschef, planeringskontoret

### **Maria Söderlund**

Tf Förvaltningschef, stadsbyggnadskontoret

### **Helena Arnesten**

Förvaltningschef, stadsbyggnadskontoret

### **Magnus Johansson**

Strategisk trafikplanerare, hamn- och gatuförvaltningen



**Varbergs  
kommun**

**Besöksadress:** Engelbrektsgatan 15 & Östra Vallgatan 12 **Postadress:** 432 80 Varberg  
**Telefon, växel:** 0340-880 00 **Webbplats:** [www.varberg.se](http://www.varberg.se)