



Idéstudie

Utveckling av Västkustbanans enkelspår område

Engelska parken till Hamra

Godkänd av kommunfullmäktige, 2024-01-16, § 4



**VARBERGS
KOMMUN**

Projektledare

Katrin Sahlqvist, samhällsutvecklingskontoret – till och med december 2022
Jenny Rydén, samhällsutvecklingskontoret – från och med december 2022

Projektgrupp

Kommunikatör, samhällsutvecklingskontoret
Samhällsplanerare, samhällsutvecklingskontoret
Markförvaltare, samhällsutvecklingskontoret
Kommunekolog, samhällsutvecklingskontoret
Exploateringsingenjör, samhällsutvecklingskontoret
Landskapsarkitekt, hamn- och gatuförvaltningen
Trafikplanerare, hamn- och gatuförvaltningen
Planingenjör, stadsbyggnadskontoret
Stadsarkitekt, stadsbyggnadskontoret
Destinationsutvecklare, näringslivs- och destinationskontoret

Chefsgrupp

Jan Bengtsson, avdelningschef samhällsutvecklingskontoret
Cecilia Frederiksen, avdelningschef hamn- och gatuförvaltningen
Jeanette Larsson, avdelningschef samhällsutvecklingskontoret
Claus Pedersen, avdelningschef stadsbyggnadskontoret
Henrik Selamis, avdelningschef hamn- och gatuförvaltningen

Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Utredning

Diarienummer: KS 2020/0595

Godkänd av kommunfullmäktige, 2024-01-16, § 4

Läsanvisning

Kommunstyrelsen i Varbergs kommun beslutade 2021 om ett namnbyte av Östra Hamnvägen till Mathilda Ranchs allé. I idéstudien benämns vägen genomgående vid dess kommande namn.

Samtliga kartor, bilder och illustrationer tillhör Varbergs kommun, förutom bilderna på sidorna 27 och 55 där fotobyline står under respektive bilder.

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING AV FÖRSLAGET..... 5

SPÅROMRÅDET

Inledning	7
Övergripande mål och strategier	8
Arbetsprocessen	9
Spårområdets potential	9

ENKELSPÅRETS DELOMRÅDEN

Delområde Engelska parken och Platsarna

Nuläge	12
Potential	13
Särskilda avvägningar	14
Förslag för Engelska parken och Platsarna	16
Viktigt att tänka på	17
Illustration av förslaget	18-19

Delområde Kurtinen

Nuläge	20
Potential	21
Särskilda avvägningar	21
Förslag för Kurtinen	22
Viktigt att tänka på	23
Illustration av förslaget	24-25

Delområde Hästhagaberget

Nuläge	26
Potential	27
Särskilda avvägningar	28
Förslag för Hästhagaberget	30
Viktigt att tänka på	31
Illustration av förslaget	32-33

Delområde Apelviken

Nuläge	34
Potential	35
Särskilda avvägningar	36
Förslag för Apelviken	38
Viktigt att tänka på	39
Illustration av förslaget	40-43

Delområde Jonstaka/Hamra

Nuläge	44
Potential	45
Särskilda avvägningar	45
Förslag för Jonstaka/Hamra	46
Viktigt att tänka på	47
Illustration av förslaget	48-49

GENOMFÖRANDE

Successiv utveckling	51
Utveckling av förslagen	51
Vad händer nu?	53

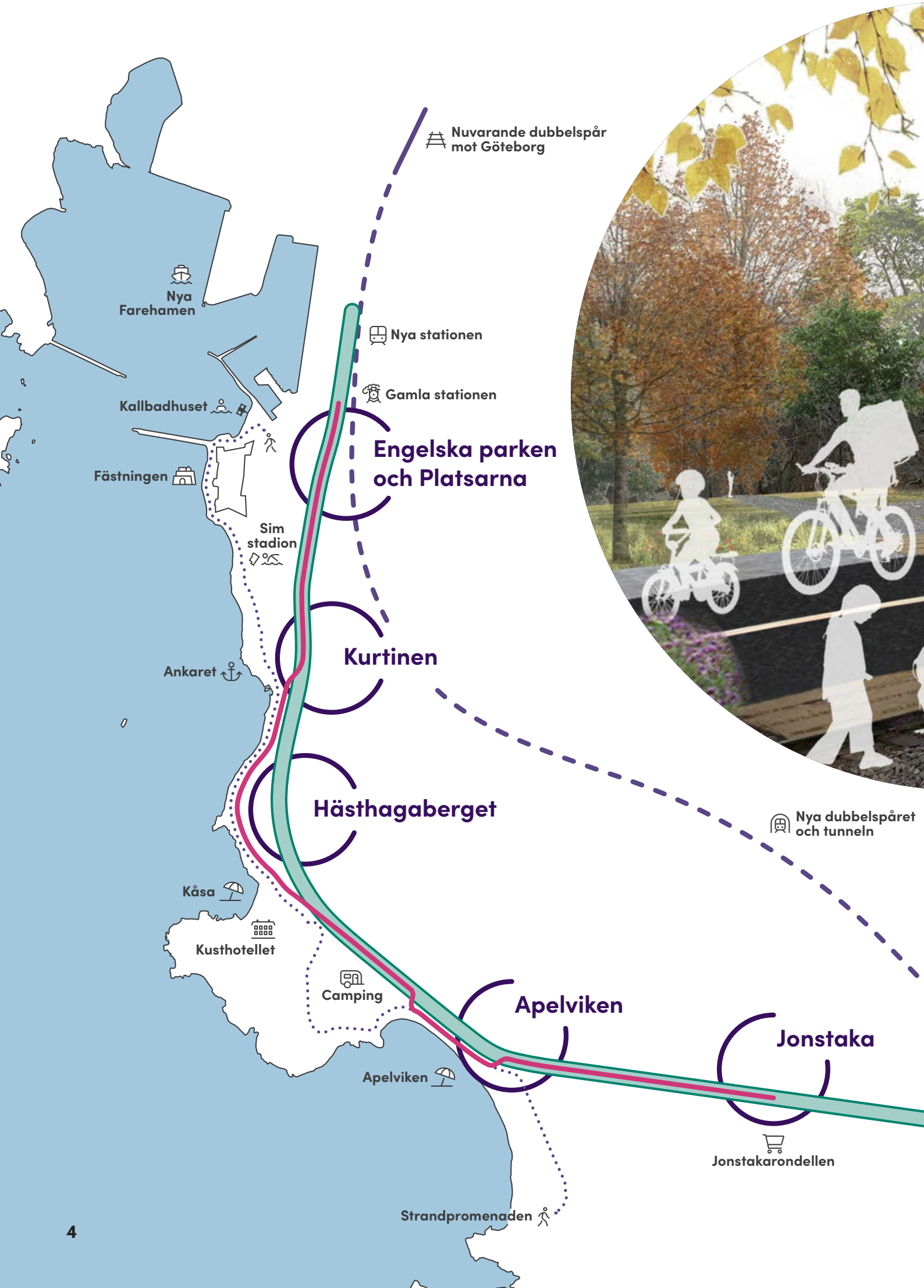
BEGREPPSLISTA

Begreppslista	55
---------------------	----

BILAGA

Underlag

Process
Utvecklingsperspektiv
Dialog



Nuvarande dubbelspår mot Göteborg

Nya Farehamnen

Nya stationen

Gamla stationen

Engelska parken och Platsarna

Fästningen

Sim stadion

Kurtinen

Ankaret

Hästhagaberget

Käsa

Kusthotellet

Camping

Apelviken

Apelviken

Jonstaka

Jonstakarondellen

Strandpromenaden





Nya dubbelspåret och tunneln

Sammanfattning av förslaget



- Spårområdet omvandlas till ett grönt rörelsestråk för gång och cykel längs hela sträckan.
- Förlängning av Matilda Ranchs allé till Bäckgatan i norr samt ny väganslutning till Apelviken i söder.
- Längs spårområdet kan staden möta havet genom nya kopplingar över det gamla järnvägsspåret.
- Längs spårområdet skapas mötesplatser och upplevelser bland annat genom konst.
- På Hästhagaberget får naturen ta plats och Kurtinen och Apelviken blir ännu trevligare destination att besöka.
- I norr växer det nya stationsområdet fram och i söder växer Jonstaka som handelsplats och bostadsområde.
- Möjligen kan Apelviken utvecklas varsamt med ett mindre antal bostäder och kommunal service.
- Tekniska ledningar läggs ned i marken längs med hela spårsträckan.

Möjligheterna med gamla spårområdet

-  Gamla spårområdet
-  Rörelsestråk, cykel/motion/gång
-  Nya dubbelspåret och tunneln
-  Strandpromenaden
-  Utvecklingsområden

 Hamra


Nuvarande dubbelspår
mot Halmstad
och Köpenhamn

Spårområdet



Inledning

Västkustbanans enkelspårsområde i Varberg har en fantastisk potential. När nytt dubbelspår och tågtunnel i Varberg öppnar för trafik under 2025, kan den enkelspåriga järnvägsdragningen längs med kustlinjen tas bort. Då uppstår en unik möjlighet att skapa nya värden för Varberg och staden kan bindas samman med havet. Sträckan är sju kilometer lång, från Engelska parken i centrum, till Hamra stax söder om Varberg.

Uppdrag

Projektgruppens framtagande av Idéstudien bygger på uppdraget från kommunstyrelsens arbetsutskott till kommunstyrelsens förvaltning, att utreda möjligheten till utveckling och ny användning av enkelspårområdet efter 2025. Arbetet är genomfört i samverkan mellan de samhällsbyggande förvaltningarna och bolagen.

Tidigare tagna beslut

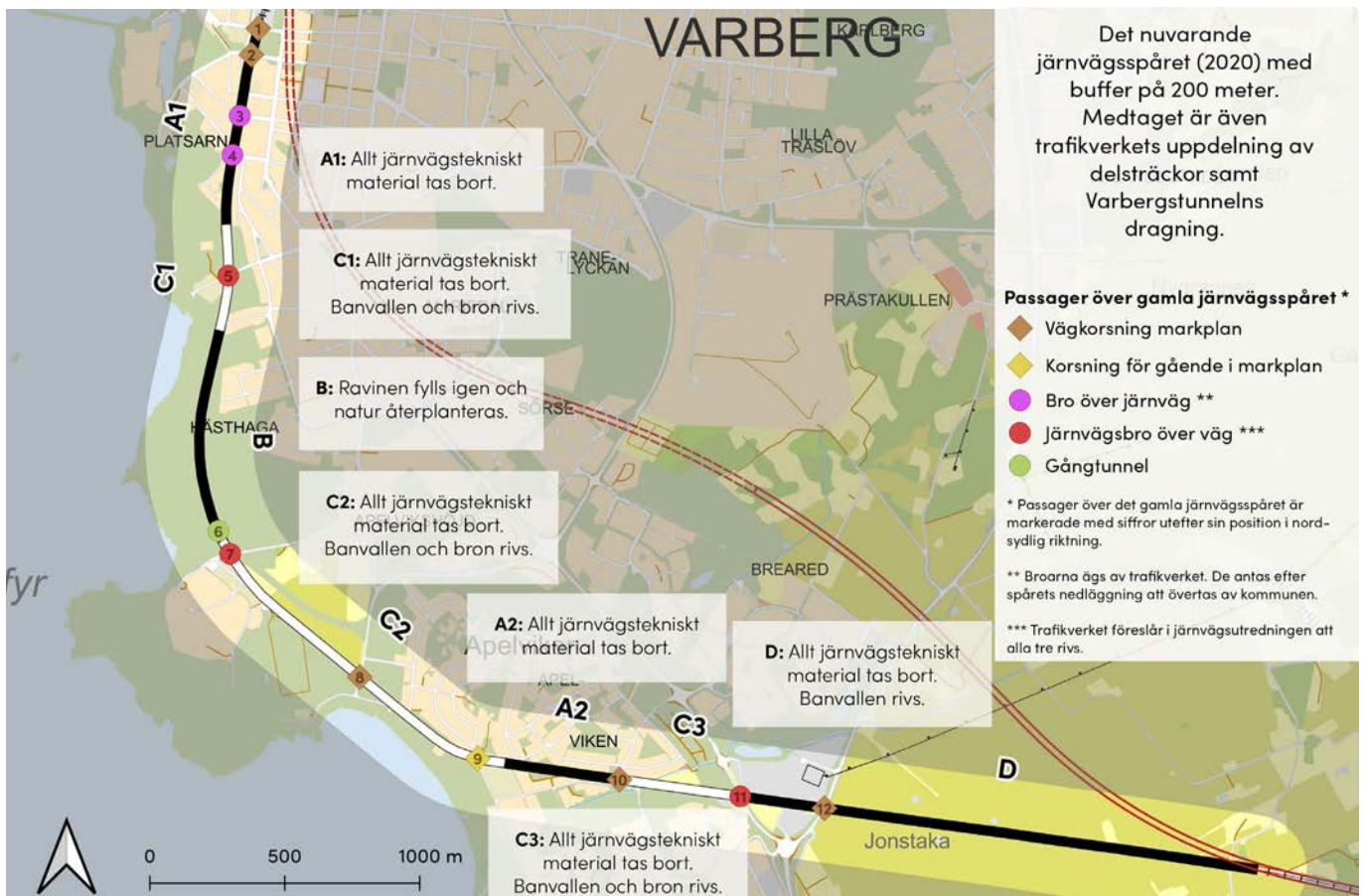
I Trafikverkets järnvägsutredning för Västkustbanan 2002 föreslogs flera åtgärder som Varbergs kommun sedan har utrett. Åtgärderna finns beskrivna i det kompletterande genomförandeavtalet från 2017. Där fastslås att mark som

frigörs efter att järnvägen flyttas ska återställas av Trafikverket och järnvägstekniskt material ska tas bort, se bild nedan. Marken överläts därefter utan ersättning, från Trafikverket till kommunen. Undantaget är marken öster om Österleden som kan behövas för de som arrenderade jordbruksmark innan tunnelprojektet startade.

Läs mer i PM Tagna beslut kopplade till spårområdet mellan Engelska parken och Hamra.

Syfte

- Syftet med Idéstudien är att ge förslag på lämplig utveckling av Västkustbanans enkelspårsområde och delar av närområdet, samt ge förslag på hur plats-specifika värden kan stärkas.
- Idéstudien ska fungera som underlag vid framtida planeringskeden och utredningskeden.
- Om kommande utredningar ger nya grundförutsättningar för utvecklingen av området, som visar att andra val är mer lämpliga än de som framgår av Idéstudien – då kan detta utredas vidare.



Åtgärder längs med spårsträckan enligt genomförandeavtal med Trafikverket, 2017.

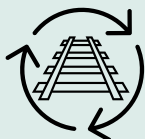
Övergripande mål

I Idéstudien för utvecklingen av spårområdet Engelska parken till Hamra har följande övergripande mål och strategier tagits fram. Dessa ska genomsyra utvecklingen av spårområdet som helhet och inom varje delområde för sig.

- 1 Skapa nya kopplingar mellan stad och hav. Förbättra förutsättningarna för hållbart resande och utveckla ett snabbt rörelsestråk för cyklister och fotgängare.**
- 2 Koppla samman landskapet kring spårsträckan genom att förstärka de befintliga värdena i parker och rekreationsområden samt ta tillvara på spårområdets säregna kulturmiljö.**
- 3 Stödja utvecklingen av Varberg som en unik konst- och kulturdestination.**
- 4 Skapa möjlighet för verksamheter att utvecklas och för tillkomst av ny bebyggelse med respekt till platsens speciella karaktär.**

Strategier och förhållningssätt

En strategi beskriver ett taktiskt tillvägagångssätt för hur en utveckling ska genomföras. Ett förhållningssätt är att ha en inställning till något, en attityd till projektets utveckling. För att kunna uppfylla målen kommer följande strategier och förhållningssätt vara viktiga:



Utveckla sträckan med hänsyn tagen till områdets historia. Återta platsen och återbruka material där möjlighet ges. När tågtrafiken förläggs i tunnel frigörs enkelspårområdet vilket ger en möjlighet att binda samman, komplettera och utveckla platser vid havet. Att återanvända resurser stödjer ekonomisk hållbarhet för kommunen.



Ta tillvara, förstärka och skapa ekosystemtjänster*. För att kommunen ska kunna utvecklas med perspektivet ekologisk hållbarhet behöver ekosystemtjänster utmed spårsträckan stärkas, sparas och/eller nya behöver skapas.



Låt området omvandlas över tid, genom dialog, medskapande och lokal initiativkraft. Låt spårområdet fungera som testyta i väntan på ett permanent utförande, låt människor ta plats här genom att uppmuntra och initiera aktiviteter. Att låta tiden peka ut rätt markanvändning bidrar till social hållbarhet för Varberg. Att utveckla spårområdet över tid bidrar också till ekonomisk hållbarhet då kortsiktiga lösningar kan undvikas.



Låt konst, aktiviteter och kulturhistoriska värden bidra till en ny destination för Varberg. Spårområdet har med sina unika förutsättningar möjlighet att stärka destination Varberg som en attraktiv stad för både boende och besökare samt näringsliv.

* Se beskrivning av ordet i begreppslistan på sidan 55.

Arbetsprocessen

Uppstart

Tidigt beslutades att Idéstudien behöver beakta både helheten och skilda landskapskaraktärer som finns längs med sträckan. Helheten ska övergripande hänga ihop och de mindre delområdena ska passa med sin respektive omgivning. Utifrån de olika karaktärerna har spårområdet delades in i fem delområden. Dessa är Engelska parken/Platsarna, Kurtinen, Hästhagaberget, Apelviken och Jonstaka/Hamra.

Läs mer i Underlag – Process.

Tre perspektiv

Projektgruppen har studerat tre perspektiv som fått namnen *hållbar livsmiljö*, *hållbar resa* och *hållbar utbyggnad*. Dessa belyser olika värden som kan tillkomma och/eller behöver samordnas. Här finns också målkonflikter sinsemellan, där en prioritering behöver ske inför ett genomförande.

Läs mer i Underlag – Utvecklingsperspektiv.



Barn från Travarens förskola bjöds in till dialogmöte med projektgruppen. Deras uppgift var att reflektera och ge synpunkter om delområdet Hästhaga, som ligger ett stenkast från förskolan.

Information och dialog i projektet

För varje delområde har projektgruppen under 2020 och 2021 bjudit in till informations- och dialogmöten, både brett till allmänheten och till mindre möten med föreningar som finns i närområden.

Synpunkter från dessa olika sammankomster har funnits med som underlag i arbetet med spårområdets utveckling.

Läs mer i Underlag – Dialog.

Spårområdets potential

Det finns många möjligheter med spårområdet som har framkommit under arbetet samt i dialog med allmänheten och politiker. Här nedan följer en övergripande sammanfattning. Mer specifikt för varje delområde redovisas i följande kapitel.

Det återvunna spåret

Platsens karaktär tas tillvara och kulturhistoriska värden återbrukas och kan få en ny gestaltning.

Cykelväg

Spårområdets dragning lämpar sig väl till att anlägga en gång- och cykelväg på sträckan.

Grönstråk*

Ett rörelse- och grönstråk ger rekreativa nyttor, estetiska upplevelser, lekvärden och hälsovärden.

Tvärgående kopplingar*

Nya tvärgående kopplingar kan öppna upp kontakten mellan stad och hav.

Tekniska ledningar

Längs med hela sträckan placeras, under marken, tekniska ledningar för el och vatten.

Kulturmiljö

Järnvägens historiska spår stärks och knyter ihop nutid med dåtid på ett spännande sätt.

Konst och kultur

Konstverk skapas längs sträckan och miljöer från stenindustrin lyfts fram genom konsten.

Exploatering

Planerade utbyggnadsområden för bland annat bostäder finns i både norr och söder.

Hälsa och rekreation

Här finns rekreativa värden som bidrar till positiv hälsoeffekt och stärker biologiska mångfald.

Trafik

Spårområdet möjliggör att ett eller flera trafikslag i framtiden kan få en alternativ väg och därmed förbättrad framkomlighet till centrum.

*** Se beskrivning i begreppslistan på sidan 55.*

Enkelspåret delområden



Karaktäristiska områden

Enkelspårområdet i Varberg har en skiftande karaktär. Längs med sträckan finns allt från fornminnen och värdefulla naturlandskap till befintliga vägar och bebyggelse. Detta innebär att lösningarna kommer se olika ut. Medan vissa områden lämpar sig för trafikåtgärder kan andra passa för nya gröna stråk – allt i ett växande

Varberg. För att bäst möta de varierande miljöerna, är sträckan – som tidigare nämnts – indelad i fem olika områden. På följande sidor presenteras Engelska parken och Platsarna, Kurtinen, Hästhaga-berget, Apelviken samt Jonstaka/Hamra. Varje delområde bidrar till helheten.



1. Engelska parken och Platsarna



2. Kurtinen



3. Hästhaga-berget



4. Apelviken



5. Jonstaka/Hamra

Delområde Engelska parken och Platsarna

Detta delområde startar i centrala Varberg i Engelska parkens nordligaste sida, mot Otto Torells gata. Spåret går vidare söderut genom parken, över Södra Hamnvägen för att sedan via södra järnvägsschaktet ta sig mot grönområdet Kurtinen.

Järnvägsschaktet är en cirka 200 meter lång barriär som avskiljer centrumbebyggelsen från Platsarna. Förlängningen av Prästgatan och Lasarettsgatan med broar över järnvägsschaktet skapar dock tillgänglighet över barriären.

Nuläge

Kulturmiljövården

Området ligger inom riksintresse för kulturmiljövården för Varberg [N13]. I riksintressebeskrivningen omnämns järnvägsmiljön i centrum som ett av flera uttryck för riksintresset.

Utöver järnvägsschaktet finns flera andra kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret. Till exempel finns före detta Banmästarstugan och missionshuset, gatusträckningar och vissa siktlinjer i centrum och på Platsarna (bland annat

siktlinjer från Bäckgatan till Fästningen), samt ett äldre stickspår väster om Banmästarstugan.

• *Läs mer i utredningen Kulturmiljöutredning Spårområdet genom Varberg, 2022-02-22*

Trafik

Centrumområdet omges av stadsgator med olika karaktär och funktion. Längs de större vägarna går kollektivtrafik och i viss mån tyngre transporter.

På sträckan korsar gatunätet spårområdet i fyra punkter, i plan vid Otto Torells gata och Södra Hamnvägen samt på broar, mellan Fästningsgatan och Prästgatan samt mellan Slottsgatan och Lasarettsgatan. Dessa gator binder samman rutnätsstaden med Platsarna och hamnområdet. Tågtrafiken har idag stor påverkan på trafiken i området på grund av bomfällningar.

Matilda Ranchs allé ansluter till centrum från norr och är en större infart. Strandgatan leder ner till parkering vid Fästningshörnan där gatan övergår i gång- och cykelvägen Strandpromenaden.

Västra Vallgatan utgör idag ett viktigt trafikstråk för samtliga trafikslag och fungerar som huvudgata. Utanför Galleria Trädgården



mellan Södra Hamnvägen och Bäckgatan är gatan utformad som en lågfartsgata eftersom många trafikanter ska samsas i det begränsade gaturummet. Cyklar delar här utrymme med buss- och biltrafiken. Det finns relativt generösa fredade ytor för gångtrafikanter. Biltrafiken framför Galleria Trädgården kan dock uppfattas som besvärande för passerande gående.

Landskap

I höjd med Engelska parken är spårområdet idag en barriär i stråket Brunnsparken/Engelska parken/Sjöallén/Societetsparken. Engelska parken är en av Varbergs finparker. Stråket från nuvarande stationshuset till Societetsparken passerar genom Engelska parken och har ett kulturhistoriskt värde då Varberg som kurort växte fram i samband med järnvägens utbyggnad. Siktlinjer från Bäckgatan och Södra Hamnvägen mot Fästningen är viktiga för stadens orienterbarhet.

Tillgänglighet och höjder

Vid nuvarande stationen ligger spårområdet i nivå med omgivande gator. Söder om Engelska parken ligger spårområdet i ett järnvägsschakt. Detta schakt är en barriär ur tillgänglighetssynpunkt.

Höjdskillnaden mellan spårområdet och Platsarna ökar gradvis från Södra Hamnvägen till Lasarettsgatan i söder. Efter Lasarettsgatan minskar höjdskillnaden gradvis, i höjd med Danielsdal ligger spårområdet åter i marknivå. Här omges spårområdet av privata trädgårdar och naturmark.

Ekosystemtjänster

Engelska parken, Societetsparken och Sjöallén utgör ett sammanhängande grönområde i centrala Varberg. Här finns flera ekosystemtjänster, framförallt reglerande (pollinering, renande av luft och vatten) och kulturella tjänster (hälsa och rekreation).

Området för det södra järnvägsschaktet är smalt och utgörs främst av spårområde. Ekosystemtjänsterna är generellt svaga här.

Utbyggnad

Inom delområdet finns den största utbyggnadspotentialen norr om Otto Torells gata, som en del i den pågående utvecklingen av Varbergstunneln. Marken som frigörs genom projekt Varbergstunneln kring gamla godsbangården, stationshuset och Järnvägsparken kommer att exploateras av Jernhusen.

Fastigheten med Banmästarstugan ägs idag av Varbergs kommun.

Potential

- **Utveckla ett grönstråk mellan Engelska parken och Kurtinen**
- **Utveckla rörelsestråk för fotgängare och cyklister**
- **Stärka ekologiska samband**
- **Avlasta omgivande gator från biltrafik**
- **Möjliggöra för ytterligare byggnation inom delar av marken som frigörs**
- **Bevara, stärka och tillgängliggöra kulturvärden**

Särskilda avvägningar

Förlängning av Mathilda Ranchs allé

När dubbelspår i tunneln och den nya station är klar kommer Mathilda Ranchs allé att få en tydlig funktion som huvudgata, med angoring till det nya resecentrumet. För delområdet Engelska parken och Platsarna är frågan gällande förlängning av Mathilda Ranchs allé söderut en viktig fråga och den som krävt mest analys och avvägningar.

Genomförandet av tunnelprojektet med tågtrafik under staden ger möjlighet att avlasta Västra Vallgatan från bilar, ett eller flera kvarter utanför Galleria Trädgården. Tunnelprojektet innebär även att fyra nya kopplingar för biltrafik från Mathilda Ranchs allé skapas över spårområdet. Dessa är kopplingar i öst-västlig riktning som kommer att bidra med ökade valmöjligheter för bilister som inte vill köra genom stadskärnan.

Förlängningen av Mathilda Ranchs allé har funnits med i kommunens planering sedan många år och den redovisas i Fördjupad översiktsplan för stadsområdet, 2010, som en förlängning till Prästgatan. I en Trafik- och parkeringsutredning gjord 2017 studeras vägförlängningen och kommunen beslutade att inriktningen ska vara att Östra Hamnvägen förlängs till Lasarettsgatan och med anslutning till Bäckgatan. Utformningen studerades inte i detalj, vilket nu har gjorts inom ramen för Idéstudien.

Fem alternativ har studerats (Genomförandestudie förlängning av Mathilda Ranchs allé, 2022-08-22) där fyra alternativ sträcker sig mellan Södra Hamnvägen och Lasarettsgatan och ett alternativ sträcker sig mellan Södra Hamnvägen och Bäckgatan.

Parallellt med vägen studerades i alla alternativ en ny gång- och cykelväg samt möjlighet att skapa ett grönstråk. Studien visar konsekvenser av de olika alternativen, vilka anslutningar som kan göras, höjdsättning och hur mycket massor som behövs för att konstruera vägen utifrån de höjdskillnader som finns i området.

Utmaningar med en förlängning

Att förlänga Mathilda Ranchs allé söderut till Lasarettsgatan har visat sig vara en stor utmaning, utifrån de stora nivåskillnader som finns på platsen. En vägförlängning skulle innebära behov av stora mängder massor genom uppfyllnad av järnvägsschaktet.

Att ansluta mot Lasarettsgatan innebär också att vägen kommer få en kraftig lutning på grund av de nivåskillnader som finns. Det kommer vara svårt att skapa bra anslutningar till omkringliggande vägar eftersom nivåskillnaderna är stora. Vägen kommer också till exempel ha en stor påverkan på omgivande privata fastigheter och ur ett visuellt perspektiv.

Genomförandestudien beskriver att flera av vägalternativen skulle medföra en hög lutning av vägen som inte ligger i linje med de rekommendationer som finns kring vägutformning (Vägars och gators utformning, Trafikverket). För några av alternativen med förlängning till Lasarettsgatan är det inte möjligt att skapa anslutningar till omgivande vägnät eller till befintliga parkeringsanläggningar i kvarteren Trädgården och Kyrkoherden.

Alternativet med en förlängning till Bäckgatan innebär inga nivåskillnader, vilket gör att alla vägar är i samma plan och förlängningen kan anslutas till befintligt vägnät. Påverkan på omgivande privata fastigheter blir mycket lägre jämfört med en förlängning till Lasarettsgatan, och det visuella intrycket blir också mycket lägre då det inte är några nivåskillnader som skymmer befintliga siktlinjer. Anslutning till de båda befintliga parkeringsanläggningar i kvarteret Trädgården och Kyrkoherden är möjlig.

En förlängning till Bäckgatan jämfört med Lasarettsgatan skulle kunna innebära att avlastningen av Västra Vallgatan blir mindre.

Slutsats

En samlad bedömning av de studerade alternativen är att Mathilda Ranchs allé föreslås förlängas från Södra Hamnvägen till Bäckgatan på det gamla spårområdet. I det fortsatta arbetet

behöver ett flertal utredningar tas fram exempelvis utredning kopplat till köbildning på Bäckgatan, de två parkeringshusens in- och utfarter samt hur anslutningen till befintliga vägar ska utformas.

Utveckling vid Banmästarstugan

Banmästarstugan som ligger mellan Galleria Trädgården och Platsarna har getts i gåva från Trafikverket till Varbergs kommun och var tidigare avsedd att rivas. Banmästarstugan hyser kulturhistoriska värden. Kommunen undersöker alternativa platser för stugan att flyttas till.

I arbetet med Idéstudien har därför två alternativa utgångslägen funnits med: ett där stugan står kvar på sin nuvarande plats och ett där den flyttas från platsen (alternativa lägen för stugan har inte ingått i uppdraget för Idéstudien).

Platsspecifika värden

Platsen där Banmästarstugan står har ett unikt läge mellan staden och Platsarna. När spåret försvunnit skulle det kunna finnas goda möjligheter att skapa en trivsam oas att vistas på i anslutning till det tilltänkta grönstråket. Bevaras stugan där den står idag skulle miljön kring denna kunna öppnas upp för ökad tillgänglighet och de kulturhistoriska värdena kring denna skulle kunna stärkas.

Ifall stugan placeras någon annanstans finns möjligheter kvar att utveckla och stärka de platsspecifika, kulturhistoriska värdena som finns samt skapa plats för trivsel och rekreation.

Slutsats

Några slutsatser kring Banmästarstugans framtida läge har inte dragits i Idéstudien. Det behöver utredas vidare hur Mathilda Ranchs allé ska ansluta mot befintlig väg i norr och om kommande väg mot söder behöver dras genom området där Banmästarstugan står idag.



Banmästarstugan som ligger mellan Galleria Trädgården och Platsarna har getts i gåva från Trafikverket till Varbergs kommun.

Förslag för delområde Engelska parken och Platsarna

Se varje förslag – nummer 1 till 5 – markerat på illustrationen på kommande uppslag.

1

Bind samman Engelska parken, Sjöallén och Societetsparken och skapa en kulturmiljöplats

De tre parkområdena Engelska parken, Sjöallén och Societetsparken föreslås bindas samman genom ett grönt parkstråk. Detta för att skapa ett mer sammanhängande område när spårbarriären försvinner och förbättra tillgängligheten mellan områdena. Delar av spåret samt belysningsstolpar från järnvägsanläggningen skulle kunna sparas inom parkområdet för att utveckla en kulturmiljöplats.

2

Förläng Mathilda Ranchs allé

Idéstudien rekommenderar att en vägförlängning till Bäckgatan är det mest lämpliga alternativet att gå vidare med och utreda vidare i det fortsatta arbetet. Av de fem alternativen som har studerats bedöms detta alternativ vara det som är mest förenligt med de värden som finns på platsen idag och det alternativ som har minst påverkan på närmiljön, sett bland annat utifrån barriäreffekter och visuell påverkan.

En förlängning till Bäckgatan innebär inga nivåskillnader och anslutning till befintligt p-hus är möjlig. Omgivande privata fastighetsägare påverkas minst av detta alternativ.

3

Utveckla ett grönt stråk

Ett grönstråk föreslås från parkområdet i norr (Societetsparken – Sjöallén – Engelska parken) och längs med södra järnvägsschaktet, parallellt med förlängningen av Mathilda Ranchs allé och söderut mot Kärleksparken. Stråket skapar ett attraktivt och lugnt rörelsestråk, skilt från stadens puls. Längs stråket finns bland annat möjlighet till naturpedagogik, odlingslådor, platser för avkoppling och konstupplevelser.

4

Skapa en cykelbana längs med spårområdet

En cykelbana föreslås längs spårområdet från det nya stationsområdet, genom Engelska parken och söderut mot Kärleksparken. Denna kommer ligga parallellt med vägförlängningen samt det föreslagna grönstråket. Cykelbanan ska möjliggöra för hållbara resor mellan olika målpunkter, till exempel stationen och Apelviken.

5

Utveckla området kring Banmästarstugan

Idéstudien ger två alternativ på lösning för Banmästarstugan då platsen behöver studeras mer detaljerat i kommande skeden, innan ett ställningstagande kan göras. Platsen kan eventuellt komma att behövas för förlängningen av Mathilda Ranchs allé beroende på hur vägen ansluts till befintlig väg i norr.

- Alternativ 1 innebär att Banmästarstugan och den omkringliggande trädgården bevaras. De kulturmiljövärden som finns på platsen lyfts fram och stärks.

- Alternativ 2 innebär att Banmästarstugan flyttas och att tomten exploateras för väg och/eller (mindre) byggnad.

Viktigt att tänka på

Här anges viktiga aspekter att ta med sig i den kommande planeringen.

Gällande detaljplaner

Delområdet omfattas av flera olika detaljplaner. För större delen av det direkta spårområdet gäller detaljplan med angiven markanvändning *Område för järnvägsändamål*.

Förläng Mathilda Ranchs allé

I kommande skeden kommer vägförlängningen ytterligare att behöva utredas genom en förstudie och ny detaljplan.

Vid detaljplaneringen behöver en formell prövning av vägförlängningens konsekvenser och dess lämplighet göras utifrån krav och hänsynsbestämmelser i plan- och bygglagen, PBL. Påverkan på riksintressanta kulturhistoriska värden behöver samrådaskas med länsstyrelsen. Anslutning mot nuvarande Mathilda Ranchs allé kommer vara en viktig fråga. Utformning av vägen kommer att vara viktig med hänsyn till den omkringliggande bebyggelsen och de kulturmiljövärden som finns i närområdet. Det kommer vara viktigt att ta ett helhetsgrepp i samband med utbyggnaden av vägen för att skapa en god vistelsemiljö. Järnvägen har utgjort en tillgänglighetsmässig barriär mellan Engelska parken och Platsarna. När området omvandlas är det viktigt att sträva efter god tillgänglighet.



Illustration över förslag till förlängning av Mathilda Ranchs allé.

Godkänd
Idéstudie

Godkänd
förstudie

Förstudie

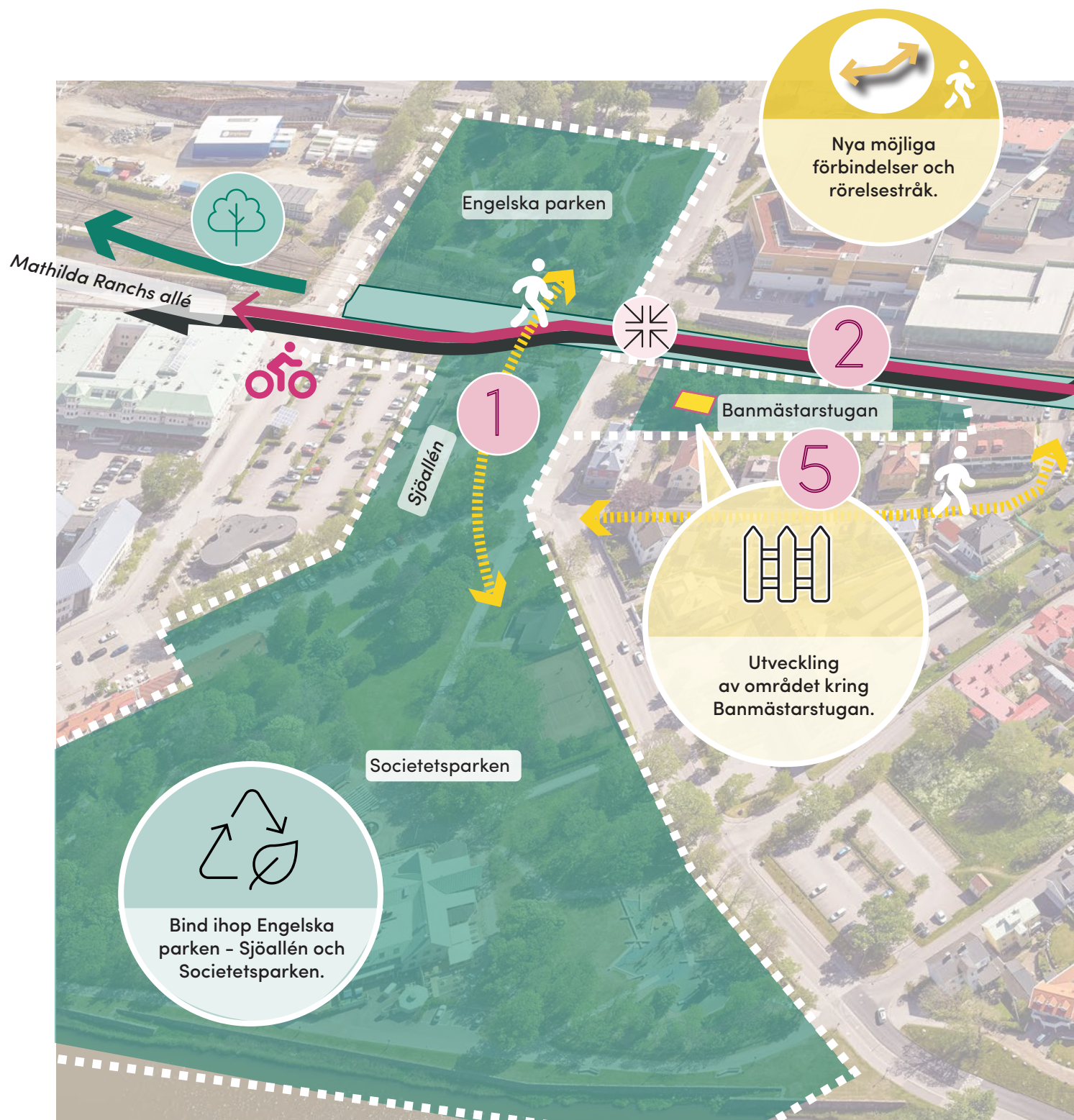
Planprogram/Detaljplan

Utbyggnad

Temporära insatser

Illustration av förslaget

Delområde Engelska parken och Platsarna



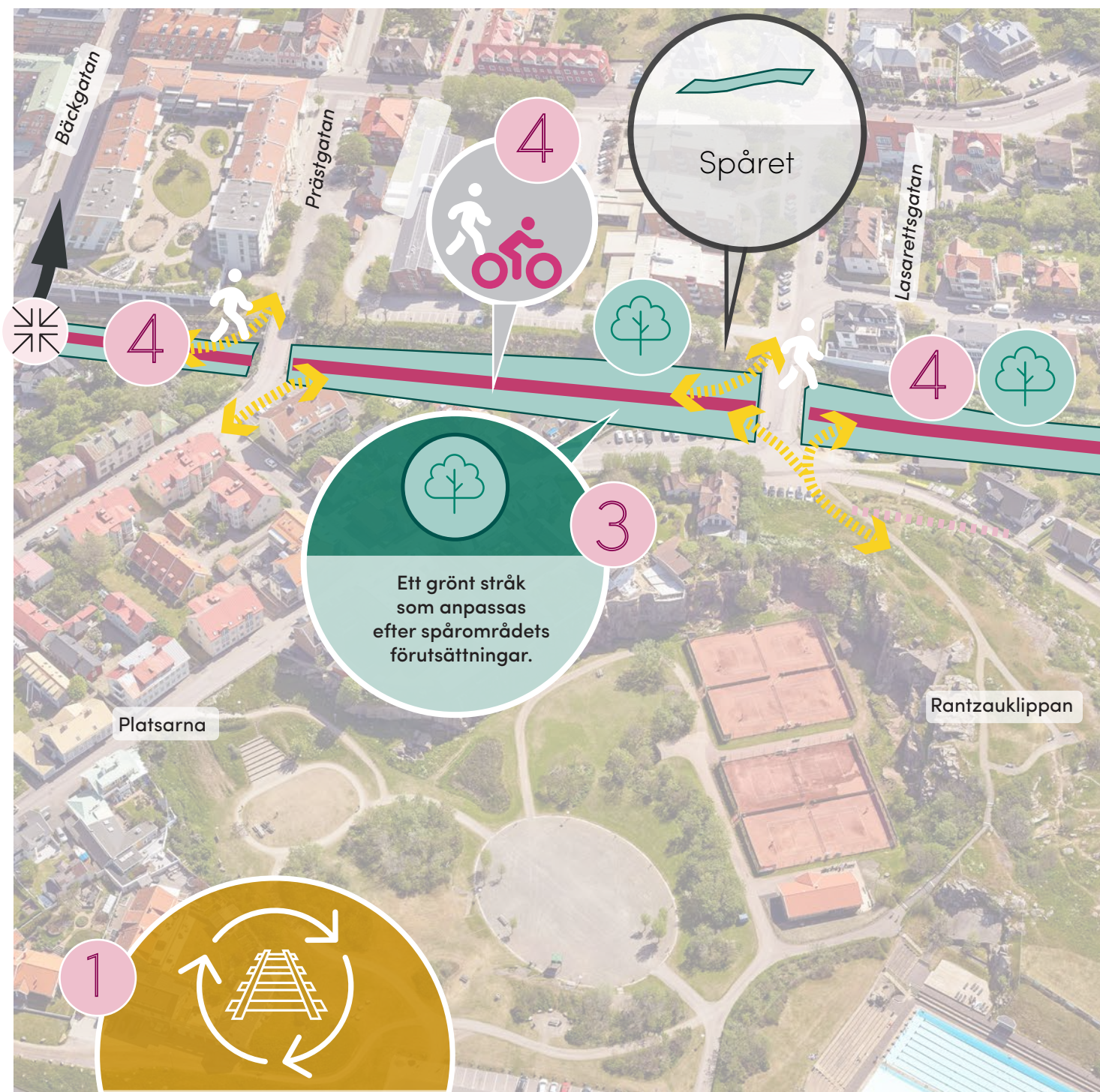
2



En ny koppling för biltrafik föreslås dras genom spårområdet – en förlängning av Mathilda Ranchs allé med anslutning mot Bäckgatan.



Korsningspunkt för flera trafikslag.



4



Spåret

4

4

3

Ett grönt stråk som anpassas efter spårområdets förutsättningar.

Platsarna

Rantzauklippan

1



Genom att återanvända material från platsens järnvägshistoria skapas en identitet för spårområdet.

Delområde Kurtinen

Söder om Lasarettsgatan omges delområdet Kurtinen av villagator som sedan övergår till park- och rekreationsytor. I direkt anslutning till Kurtinen ligger badplatsen Djupa dräkt (Ankaret). Detta är en målpunkt i Varberg, speciellt sommartid då badplatsen nyttjas dygnet runt.

Nuläge

Trafik

Ringvägen är en huvudgata som sträcker sig från Träslösvägen och ner till Kurtinen och badplatserna i anslutning till Kärleksparken. Ringvägen går i öst-västlig riktning tvärs genom gröntorna runt Kurtinen och Kärleksparken. Det är denna gata som skapar tillgänglighet till området för såväl bilister som gång- och cykeltrafikanter. Vid Ringvägen ligger järnvägen uppe på bank och gatan går under en järnvägsbro.

Parkeringarna vid Kärleksparken används flitigt under sommarmånaderna, övrig tid står stora delar av dem tomma. Kurtinen används inbland som evenmangsparkering.

Natur och rekreation

Genom viadukten där spåren passerar Ringvägen

skymtas havet, här ligger en viktig entrépunkt till Strandpromenaden. Öppningen mot havet på platsen är också en naturlig lågpunkt i landskapet. Öster om spåret öppnar Kurtinen upp sig. Området sträcker sig både norr och söder om Ringvägen. Norr om Ringvägen ligger en mer uppbruten park- och naturyta med uppvuxna träd och ett genomkorsade gångstråk. På andra sidan av Ringvägen finns ett stort öppet grönområde, som bland annat används som fotbollsplan.

Väster om spårområdet ligger badplatsen Djupa Dräkt och Kärleksparken. Parken är en mindre naturpark med flera intima rumsbildningar. Parken ligger skyddad från de hårda kastvindarna genom en träd- och buskridå. Parken fungerar sommartid som en mötesplats, aktivitetsyta och solyta. Här finns restaurang med uteservering och under de senaste åren också en kafé- och yogavagn.

Hälsa och rörelse

Det öppna grönområdet Kurtinen är en viktig plats för spontanidrott och lek. Platsen är inte utformad för någon specifik aktivitet och kan heller inte bokas av föreningar. Strandpromenaden används flitigt av gående och cyklister.



Ekosystemtjänster

Banvallen ramar in det öppna grönområdet så att rumsbildning uppstår. Banvallen ger även visst skydd mot havets vindar. Naturkaraktären och banvallen bidrar till bullerdämpning i området och utgör en visuell barriär.

Kulturmiljövärden

Stora delar av området från Rantzauklippen och söderut mot Hästhagerberget visar både synliga och mindre synliga spår efter ett flertal olika stenbrott som varit aktiva under 1800- och 1900-talen. Inne bland vegetationen i Kärleksparken ligger byggnaden Wilhelmsberg, uppförd kring 1886 av Wilhelm Ranch, även denna kopplad till stenindustrin.

Potential

- Utveckla rörelsestråk för cyklister och gående
- Läka samman park- och naturområdet
- Skapa en tydligare entré till området
- Skapa nya kopplingar genom Kärleksparken och ner mot havet
- Stärka de rekreativa värdena
- Bevara och stärka möjligheter till spontanidrott och lek
- Skapa ytor för verksamheter och service
- Skapa ytor för byggnation

Särskilda avvägningar

Ha kvar eller ta bort banvallen längs Kurtinen?

Förslaget bygger på att platsen utvecklas varsamt för idrott och lek. Den fråga som krävt störst behov av avvägningar har varit ifall det skulle kunna vara motiverat att ha kvar banvallen vid Kurtinen som vindskydd.

Vindstudie för banvallen vid Kurtinen

En vindstudie har tagits fram som visar hur banvallen påverkar vindförhållandena på Kurtinen och hur upplevelsen av platsen förändras om banvallen tas bort.

Slutsats

Då banvallen går i nord-sydlig riktning förväntas banvallens effekt på Kurtinen vara som störst när det blåser västerifrån. Studien visar att även om vindhastigheten ökar lite över Kurtinen då banvallen tas bort så försämras inte förutsättningarna för idrott och lek på Kurtinen. Slutsatsen blev därmed att banvallen kan tas bort då påverkan på vistelsemiljön vid Kurtinen inte påverkas negativt.



Förslag för delområde Kurtinen

Se varje förslag – nummer 1 till 5 – markerat på illustrationen på kommande uppslag.

1

Utveckla ett grönstråk

Utveckla ett grönstråk mellan parkrummen i centrum till rekreationsområdet vid Kurtinen. Därigenom görs plats för mer grönska och motion samt möjlighet att stärka kulturmiljövärden på platsen. Stråket utgör en förlängning av det som föreslås i delområde Engelska parken och Platsarna. Stråket bör kunna kopplas an till Lasarettsgatan samt Danielsdal.

2

Skapa tvärgående kopplingar

Tvärgående kopplingar bör skapas över det tidigare spårområdet för ökad tillgänglighet, exempelvis mellan Hotell Havanna och Kärleksparken. Bron och banvallen tas bort, vilket medför ett stråk i markplan och skapar möjlighet till rörelse mellan Kurtinen och Strandpromenaden.

3

Skapa en cykelväg längs med spårområdet

En cykelväg skapas längs med spårområdet. Via denna kommer det kunna gå snabbt att ta sig fram på ett hållbart sätt från stadsområdet, genom Kärleksparken, Kurtinen och mot Hästhaga via spårområdets gamla sträckning. Då banvallen och bron över Ringvägen kommer att tas bort kan en cykelväg tillkomma i markplan/och i nivå med Ringvägens cykelbana vilket gör det enkelt att lätt ta sig mellan olika målpunkter.

4

Ökade förutsättningar för verksamhetsutveckling

Verksamheter i anslutning till spårområdet har haft begränsade förutsättningar till verksamhetsutveckling. När järnvägen försvinner förbättras förutsättningarna för befintliga verksamheter samt möjligheter för nya.

5

Utveckling av parkeringsytor

De två parkeringsytorna gestaltas om till en flexibel yta med möjlighet till exempelvis mötesplats och aktiviteter. Här finns också möjlighet att utveckla cykelparkeringen för besökare.

Viktigt att tänka på

Gällande detaljplaner

För större delen av det direkta spårområdet gäller detaljplan med angiven markanvändning *Område för järnvägsändamål*. Omkringliggande områden är detaljplanlagda som park-, idrotts- och bostadsändamål.

Strandskyddet är upphävt i gällande detaljplaner men återinträder om en ny detaljplan tas fram för området.

- **Utveckla ett grönstråk**
Ta hänsyn till kulturmiljövärden i anslutning till Kärleksparken, däribland villan Wilhelmsberg när nya kopplingar ska skapas.
- **Skapa en cykelväg längs spårområdet**
För att vidare utreda och identifiera frågor rörande cykelvägens dragning, tekniska lösningar och kostnadsuppskattning behöver en förstudie tas fram.

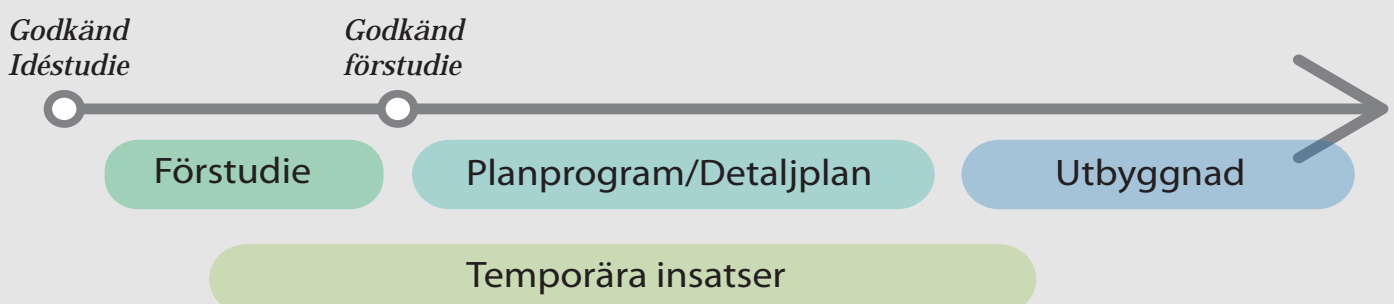


Illustration av förslaget

Delområde Kurtinen




Korsnings-
punkt för flera
trafikslag.


Möjlig trygg
passage över
Ringvägen.


2
Nya passager
ner mot havet.

3 

5 
Försköna parkerings-
ytor med
gröna inslag.

Möjlighet att utveckla
delar av parkering
som mötesplats under
vinterhalvåret.


5 
Möjligt att utveckla
attraktiv och tillgänglig
cykelparkering för
besökare.

Anslutning till
cykelstråk mot Hästhaga.
Hänsyn till bland
annat naturvärden.
3 

Delområde Hästhagaberget

Efter Kurtinen går spåret vidare genom ett rekreations- och naturområde, Hästhagaberget. Området präglas av en dramatisk topografi med utsiktsplatser över det omgivande kustlandskapet.

Genom Hästhagaberget löper spårområdet i en cirka 500 meter lång bergskärning med uppåt sju meter höga väggar. Den innebär en skarp barriär men utgör också ett industrihistoriskt minnesmärke.

Där Hästhagaberget övergår till Kurortsområdet fortsätter spåret över en viadukt till Apelviken. I området väster om spårområdet löper Strandpromenaden.

Nuläge

Natur

Berggrunden i Hästhagaberget består av den sällsynta bergarten charnockit (Varbergsgranit), som går i dagen på många ställen. De befintliga jordlagren i området är i huvudsak mycket tunna och nyttjas för bete under sommarhalvåret. Området sköts med återkommande svedjebränning för att bibehålla hedlandskapet, präglad

av växtlighet som en och ljung. Väster om spåret finns en öppen, starkt småkuperad klippshed. Klippsheden består till övervägande del av kala klippor, men i klippskrevorna växer ljung, kråkris, stensöta, enbuskar, slån och yngre björk. Vissa partier är tydligt påverkade av stenbrytning. Öster om järnvägen vidtar en mosaik av klipp- och ljungshed. I de fuktigare partierna växer även klockljung.

Heden är i varierande grad igenvuxen av busk- och trädvegetation, främst i form av enbuskar, slån, asp, björk och sälg.

Området omges och genomkorsas av stenvägar, bitvis kantade av träd och buskar. Beteshävderna har återupptagits i denna del efter en tids uppehåll och busk- och slyröjning har genomförts, vilket resulterat i ett vackert öppet hedlandskap med spridda träd och buskar i områdets övre, östliga delar. Här finns bitvis en rikare ljungshedsvegetation som stagg, knägräs, ängsvädd och betade ljungtuvor.

Trafik

Trafiknätet i området består i stort sett endast av Strandpromenaden och järnvägsspåret.



Den gamla banvallen som ligger parallellt med Strandpromenaden är idag en grusad promenadstig. Anslutning till Hästhaga finns endast via stigar från öster vid Bandholtzgatan och i väster från entrén till Kurorten. I det här området finns ett behov av att avlasta Strandpromenaden från cykeltrafik.

Friluftsliv

I Hästhagaberget finns flera spännande målpunkter. Här finns platser med vida utsikter mot havet och kulturhistoriska lämningar. Området, med ett fåtal stigar, utnyttjas flitigt för spontant friluftsliv som promenader, strövtåg, cykelturer och löpträning. Västra delen av området är förhållandevis anonymt idag och bitvis svårtillgängligt.

Säkerhet och trygghet

Vid bergskärningen är det viktigt att beakta trygghets- och säkerhetsperspektivet. Idag finns ett skyddsstängsel uppe på berget som avskärmar spårområdet.

Kulturmiljö – järnvägshistoria och stenbrott

Området är präglad av järnvägens framväxt i Varberg under 150 år. Den äldre sträckningen från 1880-talet nyttjas idag som stig och sträckningen från 1920-talet trafikeras av dagens person- och godståg. De tydligaste järnvägsstrukturerna är bergskärningen genom Hästhagaberget som historiskt sett utgjort utmarker till Varbergs stad och gårdarna i Apelviken. Det har även brutits sten i omfattande skala.

I västra delen av Hästhagabergen finns en större, sammanhängande och delvis mycket innehållsrik stenhuggerimiljö som utgör en av de bäst bevarade i omedelbar närhet av befintlig järnvägssträckning.

• *Läs mer i utredningen Kulturmiljöutredning Spårområdet genom Varberg, 2022-02-22*

Kommunal service

Inom området finns en befintlig förskola, Förskola Travaren, som har behov av att kunna byggas ut för att kunna ta emot ett ökat antal barn i verksamheten.

Potential

- Stärka värden för friluftsliv
- Skapa och utveckla trygga rörelsestråk
- Bevara och tillgängliggöra kulturvärden
- Stärka ekologiska samband
- Stärka upplevelsevärden i olika delar av området
- Utveckla rörelsestråk för cyklister och fotgängare
- Möjliggöra utökning av förskoleplatser.



Flera generationer av järnväg, strax norr om Hästhagabergen. Bild ur Kulturmiljöutredningen.

Särskilda avvägningar

Igenfyllnad av Hästhagaberget

Att Hästhagaberget ska fyllas igen beslutades genom avtal med Trafikverket 2017. Under arbetet med Idéstudien har projektgruppen även utrett de andra två alternativen; att inte fylla igen bergskärningen samt att delvis fylla igen den.

Upplevelsevärden och järnvägshistoria

Bergskärningen hyser kulturhistoriska värden och har potential att skapa upplevelser i en unik och spännande miljö. I dialogen med allmänheten har flera intressanta uppslag lyfts fram på hur bergskärningens miljö skulle kunna användas på sikt.

Trygghet och säkerhet

Miljön i området har också flera utmaningar. En utmaning vid ett bevarande av bergskärningen är att skapa en trygg, säker och tillgänglig miljö. Bergskärningen är omgiven av mycket kuperad natur och skulle kräva insatser för att göras tillgänglig för allmänheten. Skydd mot fall- och suicudrisk behöver säkerställas på skärningens ovansida. I bergskärningens tunnel saknas naturliga flyktvägar i sidled. Vid igenfyllnad kan dessa risker elimineras.

Cykelväg genom bergskärningen

Inom ramen för Idéstudien har möjligheten undersökts att skapa ett snabbare parallellt gång- och cykelstråk till Strandpromenaden. Alternativen som har jämförts är att (A) bredda Strandpromenaden, (B) anlägga en ny cykelväg på gamla banvallen (från 1880-talet), eller (C) att anlägga en ny cykelväg på befintligt spår-område genom bergskärningen. Här bedöms att alternativ C har dåliga förutsättningar för att skapa ett tryggt rörelsestråk och att alternativ B har bättre förutsättningar att skapa ett snabbt, rekreativt och säkert rörelsestråk.

Massor och miljö

Kommunen har sedan tidigare avtalat med Trafikverket om en igenfyllnad av bergskärningen med befintliga, närliggande massor från bland annat banvallar som behöver schaktas bort. Att fylla igen bergskärningen medför en miljömässig och ekonomisk fördel framför att frakta bort dessa massor till upplag eller anläggningsplatser längre bort.

Natur och friluftsliv

Att fylla igen bergskärningen skulle innebära ett igenläkt område för friluftslivet och viltpassager över området. Det skulle även innebära en ökad tillgänglighet till området, där flera får möjlighet att njuta av naturen och utblickar över närområdet.

Kollektivtrafik

En igenfyllnad av bergskärningen innebär att möjligheterna till att anordna kollektivtrafik på spårområdet i framtiden försvaras.

Ekonomi

Ett bortforslande av projektets massor till annan lokalisering skulle i sig medföra merkostnader för kommunen. De insatser som skulle krävas för att bevara, säkra upp och aktivera bergskärningen är också förenat med kostnader. Dessa kan spridas ut på lång sikt och är svåra att uppskatta eller överblicka i ett så här tidigt skede.

Slutsats

Beslutet att fylla igen bergskärningen ligger kvar. Med detta alternativ får vi ett sammanhängande naturområde med bättre tillgänglighet samt att vi minskar riskerna för fall och suicid. Med en ny cykelväg på den gamla banvallen från 1880-talet så möjliggör vi även en avlastning av Strandpromenaden.



Utsikt från Hästhagaberget, mot Subbe fyr.

Förslag för delområde Hästhagaberget

Se varje förslag – nummer 1 till 6 – markerat på illustrationen på kommande uppslag.

1

Igenfyllnad av bergskärningen

Bergskärningen fylls igen med massor från tunnelprojektet, i enlighet med gällande avtal med Trafikverket. Att fylla igen bergskärningen skulle innebära ett igenläkt område för natur- och friluftslivet.

2

Skapa cykelväg längs med äldre banvallssträckning väster om spårområdet

Stråket längs med äldre järnvägssträckning väster om spårområdet bedöms ha bra förutsättningar att fungera som en attraktiv och säker cykelväg. Cykelvägen avlastar Strandpromenaden och bidrar till färre konflikter mellan snabba cyklister och andra mer långsamma cyklister och fotgängare.

3

Utred möjlighet till kommunalt reservat

Området har höga värden och potential som rekreations-, kultur- och naturområde. I området finns flera olika kulturhistoriska värden som förtjänar att lyftas fram. Ett reservatsbildande kan stärka möjligheterna till ett långvarigt skydd och skötsel av området.

4

Tillgängligare natur- och kulturområde

Det finns möjlighet att göra insatser för att området ska bli mer tillgängligt som rekreationsområde. Skyltning vid områdets entréer kan förbättras och förses med information om området. Områdets kulturhistoriska avtryck såsom stenhuggerimiljön och platsens olika järnvägshistoriska avtryck kan framhållas på olika sätt. Även om området delvis är mycket kuperat kan anordnande av spänger och utsiktsplattformar göra delar av området mer tillgängligt. Nya naturstigar kan skapa tydligare rörelsestråk för fotgängare mellan östra Hästhaga västerut ner mot havet.

5

Platsstärkande insatser

I området finns informella platsbildningar. Ett iordningsställande med fler bänkar, bord, konstinslag och anordnad naturgrillplats skulle kunna öka platsens upplevelsevärden. En tydligare platsbildning kan samtidigt leda till att nedskräpning i området motverkas.

6

Möjliggöra en utbyggnad av förskolan Travaren

I takt med att fler flyttar till centrala Varberg ökar även behovet av fler förskoleplatser. När järnvägen försvinner förbättras förutsättningarna för utbyggnad av den centralt belägna förskolan Travaren samt utveckling av gårdsmiljö som idag begränsats av dess närhet till spårområdet.

Viktigt att tänka på

Här anges viktiga aspekter att ta med sig i den kommande planeringen.

Gällande detaljplan

Delområdet omfattas idag av detaljplan (dåvarande stadsplan) från 1972. Hästhagaberget är här planlagt som allmän plats med angiven markanvändning Park och plantering. Spårområdet är planlagt som *Specialområde för järnvägsändamål*.

Tillståndspliktiga åtgärder

Inom området finns fornlämningar som skyddas av kulturmiljölagen. Det är förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Skyddet gäller också det område kring en fornlämning som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse.

- Läs mer i utredningen *Kulturmiljöutredning Spårområdet genom Varberg, 2022-02-22*

● Skapa cykelbana längs med äldre banvallssträckning väster om spårområdet

För att vidare utreda och identifiera frågor rörande cykelbanans dragning och tekniska lösningar och kostnadsuppskattning behöver en förstudie tas fram.

● Utred möjlighet till kommunalt reservat

Kommunen behöver utreda vidare vilken som är den lämpligaste formen för skydd av områdets natur- och kulturvärden.

● Möjliggöra en utbyggnad av förskolan Travaren

För en utbyggnad av förskolan krävs det att en ny detaljplan tas fram.

Godkänd
Idéstudie

Godkänd
förstudie

Förstudie

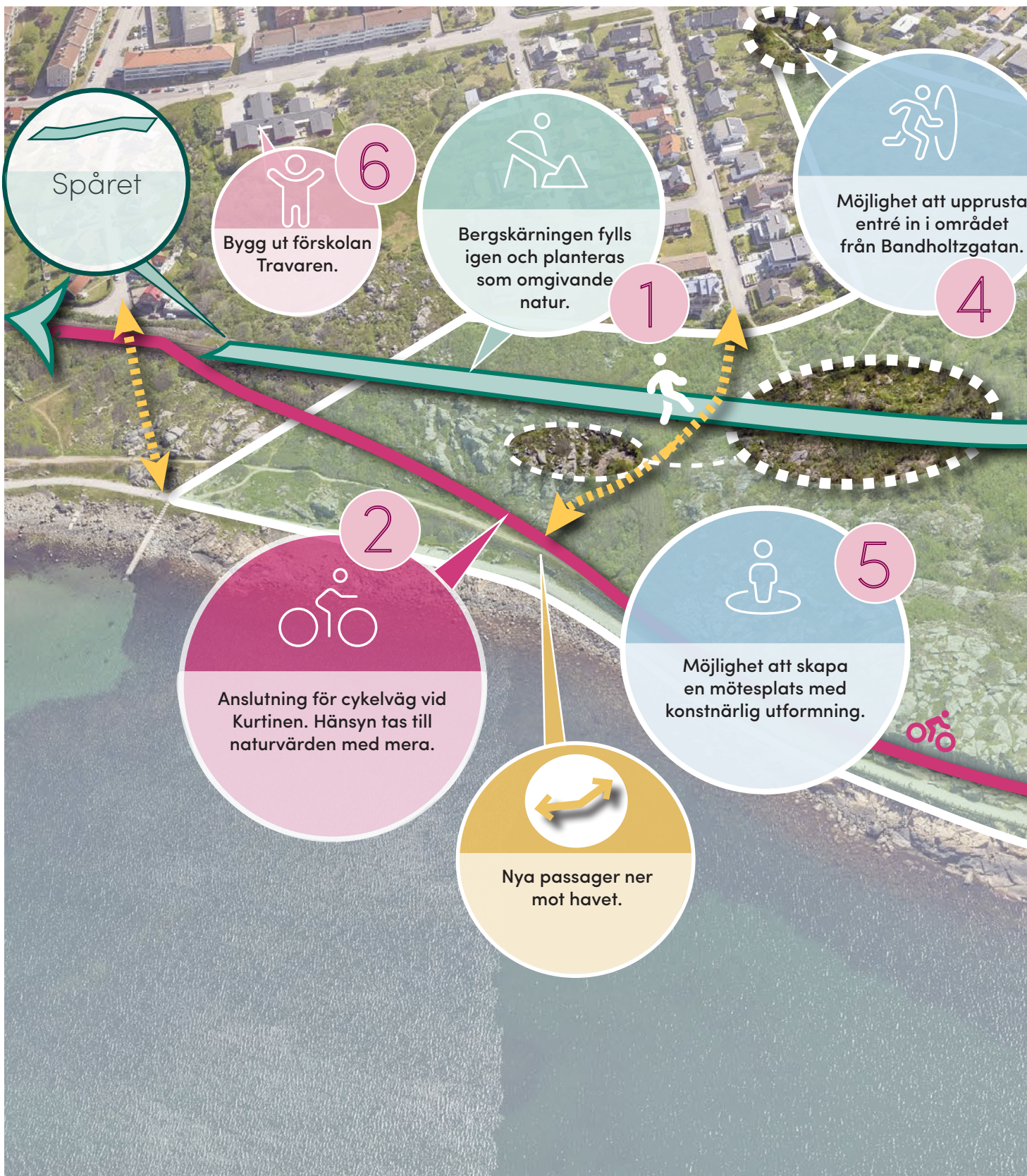
Planprogram/Detaljplan

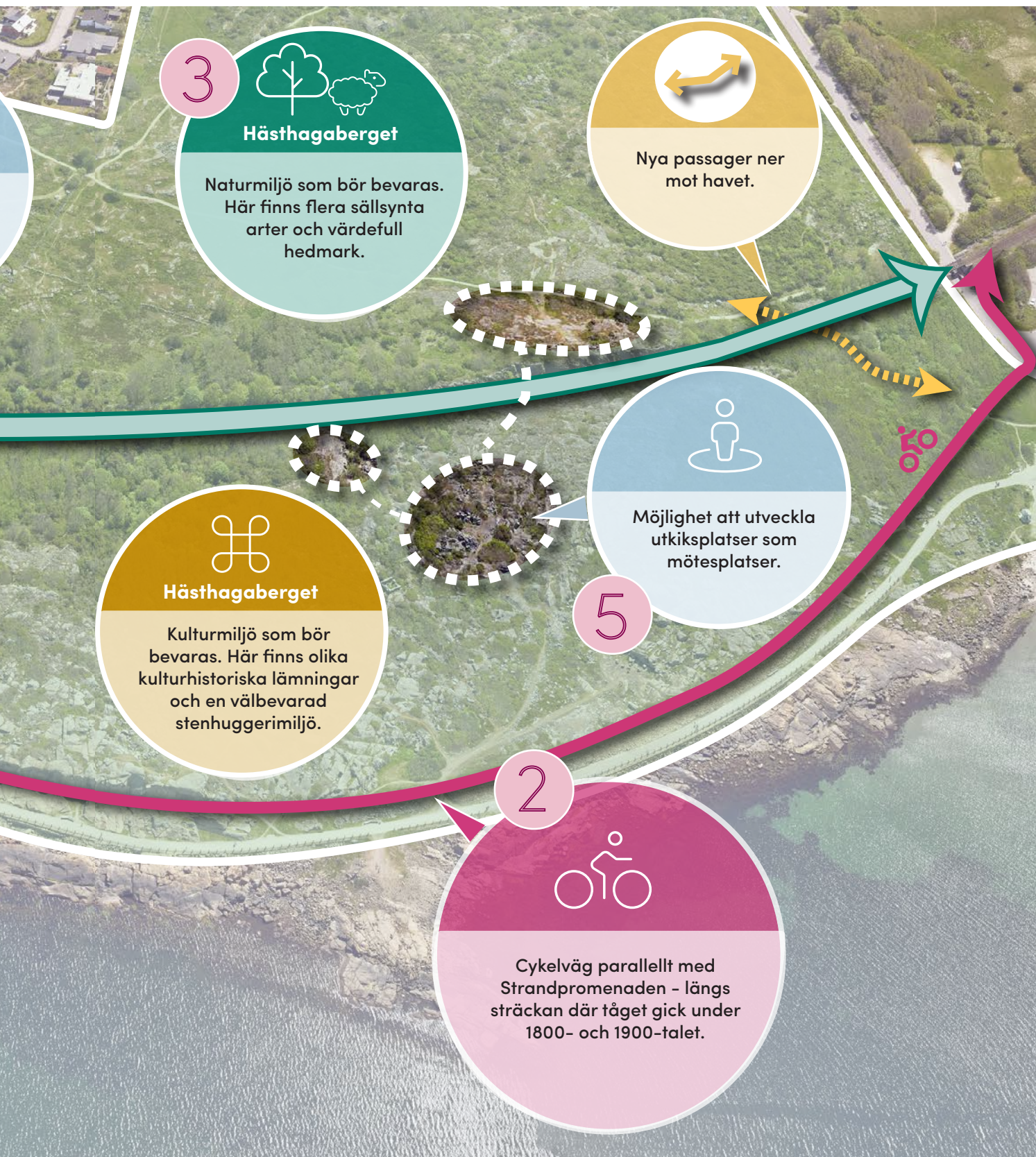
Utbyggnad

Temporära insatser

Illustration av förslaget

Delområde Hästhaga





3



Hästhagaberget

Naturmiljö som bör bevaras. Här finns flera sällsynta arter och värdefull hedmark.



Nya passager ner mot havet.



Hästhagaberget

Kulturmiljö som bör bevaras. Här finns olika kulturhistoriska lämningar och en välbevarad stenhuggerimiljö.



Möjlighet att utveckla utkiksplatser som mötesplatser.

5

2



Cykelväg parallellt med Strandpromenaden - längs sträckan där tåget gick under 1800- och 1900-talet.

Delområde Apelviken

Vid Hästhagabergets slut går spåret över en järnvägsviadukt och vidare söderut via Kurorten och Apelviken. Spårområdet omgivning är här av väldigt varierande karaktär från det gamla sanatorieområdet och vidare genom öppna ängar, verksamhetsområden för bland annat camping och restauranger, långsträckt sandstrand med bad och surfing och slutligen fritidshusområde.

Nuläge

Natur

I Apelviken är landskapet flackt och öppnar upp sig mot havet. Utblickarna över havet är många och horisonten är vid. Stranden består delvis av mjukt formade sandklitter med strandråg som möter områden med ljunghed. Andra delar av stranden består av klippor och gräsytor.

Innan spåret fortsätter mot odlingslandskapet i Hamra går det parallellt med ängsytor utmed Vrångabäcken. Här ligger den gamla Svartekällan som är ursprunget till kurortsdrickandet i Varberg. Området kring Svartekällan har höga naturvärden och omfattas av ett naturvårdsavtal med Länsstyrelsen. Vrångabäcken fortsätter vidare väster ut mot Breared och utgör, tillsammans med grönytor i anslutning till

bäcken och dagvattendammarna i södra Breared, en grönblå korridor i landskapet.

Landskapet mellan södra delen av Apelviken fram till viadukten över Västkustvägen präglas av insprängda ängsytor mellan bostäder och fritidshus. Spåret ligger idag i marknivå fram till viadukten vid Västkustvägen där spåret gradvis övergår till en högre liggande banvall.

Trafik

På sträckan korsar gatunätet spårområdet i fem punkter, på bro vid Sanatorievägen, i plan vid Apelviksleden, i plan utmed Tångkörarvägen (endast gång- och cykeltrafik) och Hobbyvägen. Tågtrafiken har idag stor påverkan på trafiken i området på grund av bomfällningar och spåret är en stor barriär i landskapet, särskilt för gångtrafikanter.

Idag är möjligheterna mycket begränsade att kunna ta sig med kollektivtrafik till Apelviken utan området nås främst med bil eller gång/cykel.

Trafikintensiteten i Apelviken varierar mycket under året. Trafiksystemet har som högst belastning under badsäsongen då den kommunala badplatsen Lilla Apelviken (Kåsa) vid Kurorten samt hela Apelviken, är ett mycket populärt



besöksmål för bad. Till detta tillkommer också trafik till Kusthotellet och campingen samt till alla restauranger och verksamheter i området. Varbergs nöjesliv flyttar delvis till Apelviken under sommaren vilket medför den ökade belastningen på trafiken och befintliga parkeringsplatser. Stora flöden med bil, cykel och gång leder till trängsel på de sträckor det idag är blandtrafik. Det råder också trängsel på gång- och cykelvägarna i området och då främst den mellan Kurorten och Apelviken.

Under resterande delen av året är trafiksituationen i området lugnare och surfarna blir en mer dominerande besökskategori.

I gällande detaljplan finns en ny väg från Apelviksleden över Apelvikens ängar till Sanatorievägen beslutad som ännu inte har byggts.

Kulturmiljövärden

Bebyggelsen väster om spårområdet, inom sanatorieområdet, är sammanhållen och uppvisar en tydlig arkitektonisk helhet som är av stort kulturhistoriskt intresse och ingår i riksintresse kulturmiljö [N13].

Apelviksgården som är placerad i utkanten av sanatorieområdet är en typisk, halländsk kringbyggd gård med anor från 1800-talet. Genom sin koppling till sanatorieverksamheten och som ett av Apelviks bys äldre gårdslägen har gården ett stort kulturhistoriskt och miljöskapande värde.

På andra sidan järnvägsspåret finns en kulturhistoriskt värdefull helhetsmiljö med betesmarker och gårdslägen, även den tillhörande Apelviks by.

Ekosystemtjänster

Apelvikens strandområde har idag höga värden när det kommer till kulturella ekosystemtjänster. Det finns stora förutsättningar för fysisk aktivitet och social samvaro, platsen har även en stor betydelse för hela Varbergs identitet som en plats för bad- och surfkultur.

Vrångabäcken är en del av ett utpekat grönstråk i kommunens grönstrategi. Det finns flera stigar genom Vrångabäcksområdet som nyttjas för rekreation av närboende. Området upplevs som en plats som är tydligt avskild från Apelvikens strand och här finns kvaliteter som avskiljdhet, lugn och ro.

Verksamheter

Apelviken och verksamheterna i området är en av Varbergs viktigaste destinationer. Här finns allt från hotell, campingar, stuguthyrning, restauranger, uthyrning av surfutrustning och möjlighet till surfkurser.

Angränsande projekt

Apelviken 365 är ett pågående projekt inom Varbergs kommun som under flera etapper skapar bland annat en strandpromenad, nya mötesplatser, cykelparkeringar samt Varbergs första cykelgata i området.

Potential

- När spårområdet som barriär försvinner ökar möjligheterna för verksamhetsutveckling
- Viss kommunal service och ett mindre antal bostäder kan tillkomma med hänsyn till befintliga kulturmiljövärden
- Tillgängligheten till och inom Apelviken kan öka genom cykelväg på spårområdet samt ny väganlutning till de södra delarna av Apelviken
- De gröna värden kan stärkas genom utveckling av närområdet kring Vrångabäcken
- Apelviken som besöksdestination kan stärkas genom exempelvis konstmässiga inslag

Särskilda avvägningar

Utbyggnad på ängarna

Ängarna i de norra delarna av Apelviken är ett större sammanhängande område öster om spårområdet som utgörs av betesmarker och, under delar av året, tillfälliga parkeringsplatser i anslutning till Sanatorievägen.

Omkring ängarna ligger flera kulturhistoriskt värdefulla miljöer, Sanatorieområdet samt äldre gårdar och tomter. Genom området sträcker sig fågator och stenmurar. Från de äldre gårdarna öster om ängarna ges siktlinjer mot havet.

Utbyggnad på ängarna finns sedan tidigare med i fördjupad översiktsplan för stadsområdet (FÖP Staden). Det föreslagna utbyggnadsområdet för blandad bebyggelse på ängarna har stöd i gällande FÖP Staden, men för ett något mindre område. Däremot saknas stöd för en utveckling av verksamheter.

Det finns en gällande detaljplan för en ny väg som skulle förbinda Apelviksleden med Sanatorievägen och Kurorten. Den skulle också avlasta Apelvikshöjd och förbättra trafiksituationen vid Kurorten under sommaren. Vägen är ännu inte utbyggd.

I kommande planering av området kan vägens sträckning komma att ändras när ett helhetsgrepp tas. I Idéstudien föreslås området utvecklas med bostäder, infrastruktur och kommunal service.

Slutsats

Då området omfattas av flera kulturhistoriska värden är det viktigt att dessa beaktas och att en god helhetslösning skapas. Utformningen av området bör anpassas med hänsyn till närliggande kulturmiljöer.

Infartsväg till södra Apelviken

Fyra olika alternativa sträckningar av en ny infartsväg till södra Apelviken från Västkustvägen har studerats med syfte att avlasta den smala och enskilda väg som används idag. Ett av alternativen innebär en dragning längs med Vrångabäcken medan övriga alternativ helt eller delvis föreslås gå längs med spårområdet.

Avvägningar mellan olika intressen

Närheten till Vrångabäcken, strandskyddet och hänsynen till eventuella erosionsrisker längs med bäcken, är viktiga intressen att beakta vid val av alternativ vägsträckning. Det är även viktigt att utreda vilka följder det kan få med en ny väg med tanke på att den ska anslutas till Västkustvägen som är en av de största infartsvägar mot staden från syd. Detta kan innebära att en ny cirkulationsplats och/eller ny överfart över Västkustvägen behöver byggas, vilket innebär kostsamma åtgärder.

Slutsats

Vägens utformning för att värna de platsspecifika värdena är viktigt, liksom att hitta en god samhällsekonomisk lösning. I utredningen finns ett förslag till vägdragning som uppfyller alla parametrar och som kommer att avlasta det befintliga trafiknätet i syd.

En ny infartsväg till södra Apelviken från Västkustvägen medger en möjlighet till avstängning av Tångkörarvägen under sommartid vilket skulle ge mer plats för folkliv och verksamheter.



Förslag för delområde Apelviken

Se varje förslag – nummer 1 till 6 – markerat på illustrationen på kommande uppslag.

1

Gång- och cykelväg genom Apelviken

En cykelväg föreslås sträcka sig från Hästhagaberget i norr, genom Apelviken och till Hamra i söder. Den kommer huvudsakligen att gå på banvallen med undantag där den leds in på Tångkörarvägen. Cykelvägen skapar bättre möjligheter att ta sig fram på ett hållbart sätt till området. När fler använder cykeln kan vägnätet avlastas från biltrafik vilket skapar mindre söktrafik.

2

Utveckling av ängarna i Apelvikens norra delar

Ängarna, som är beläget i Apelvikens norra delar, öster om sanatorieområdet, ses som ett område möjligt att delvis utveckla med ett mindre antal bostäder och kommunal service (exempelvis förskola). I anslutning till utbyggnadsområdet bör även parkeringsytor finnas för besökare till Apelviken, i nära anslutning till Apelviksleden. Den nya bilvägen enligt gällande detaljplan behöver ses över och anpassas till den framtida bebyggelsen.

3

Ökade förutsättningar för verksamhetsutveckling

Spårområdet har till viss del begränsat möjligheterna för verksamheter att kunna växa. När järnvägen som barriär försvinner ökar förutsättningarna för verksamhetsutveckling i nära anslutning till spårområdet.

4

Social mötesplats vid Tångkörarvägen

Öster om Tångkörarvägen finns en plats som kan utvecklas till en social mötesplats. Platsen skulle kunna ha temporära inslag som kan anpassas efter behov och årstid.

5

Rekreationsstråk längs Vrångabäcken

Vrångabäcken med dess lummiga omgivning och höga naturvärden föreslås utvecklas varsamt genom tillkomst av ett rekreationsstråk som stärker platsen och lockar till vistelse. I anslutning till Vrångabäcken ligger den historiska platsen Svartekällan, vilken skulle kunna stärkas som besöksmål i samband med utveckling av rekreationsstråket.

6

Ny väganslutning samt bebyggelse i södra Apelviken

En ny väganslutning föreslås i de södra delarna av Apelviken för att skapa bättre tillgänglighet till området och för att avlasta befintliga vägar.

Vägen föreslås sträcka sig från Vrångabäcksrondellen, via spårområdet mot Havsvägen. Väster om den nya vägen finns en yta möjlig för ny bebyggelse.

Viktigt att tänka på

Här anges viktiga aspekter att ta med sig i den kommande planeringen.

Gällande detaljplaner

För större delen av det direkta spårområdet gäller detaljplan med angiven markanvändning *Område för järnvägsändamål*.

Strandskyddet är upphävt i gällande detaljplaner men återinträder om en ny detaljplan tas fram för området.

- **Cykelväg genom Apelviken**
För att vidare utreda och identifiera frågor rörande cykelvägens dragning, tekniska lösningar och kostnadsuppskattning behöver en förstudie tas fram.
- **Utveckling av ängarna i Apelvikens norra delar**
I det kommande arbetet med utvecklingen av ängarna är det viktigt att ta ett helhetsgrepp för området. Behov och möjligheter för ytterligare parkering, kommunal service samt påverkan på befintlig bebyggelse och de kulturmiljövärden som finns inom och i anslutning till området är exempel på områden som måste utredas vidare. Den arkitektoniska utformningen av utbyggnadsområdet på ängarna behöver slutligen ske med hänsyn till de höga kulturmiljövärden som finns i närområdet. Områdets naturvärden behöver också beaktas vid den kommande planeringen. I området finns en gällande detaljplan för en tidigare planerad väg genom området. Planen behöver ses över och anpassas till utvecklingen av området i övrigt.

En utveckling med blandad bebyggelse har stöd i gällande Fördjupad översiktplan, men där för ett något mindre område. En utökning av verksamheter saknar däremot stöd i planen.
- **Ökade förutsättningar för verksamhetsutveckling**
Kräver detaljplan utifrån krav i plan- och bygglagen. Det krävs därutöver bygglov för att anordna, flytta eller väsentligt ändra stora anläggningar, så som en campingplats.
- **Social mötesplats vid Tångkörarvägen**
Utformningen av mötesplatsen bör ske med hänsyn till den omkringliggande bebyggelsen och den anslutande Tångkörarvägen.
- **Ny väganlutning samt bebyggelse i södra Apelviken**
Vid utformning av den nya infartsvägen till Apelvikens södra delar ska hänsyn tas till strandskyddet vid Vrångabäcken. Ny väg och bebyggelse kräver ny detaljplan.

Godkänd
Idéstudie

Godkänd
förstudie

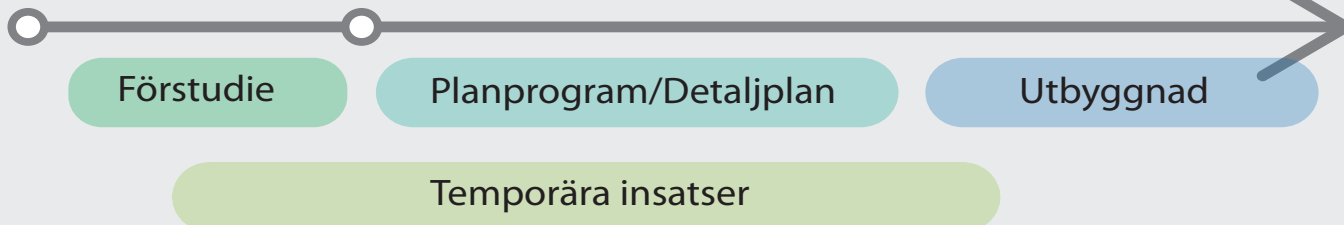
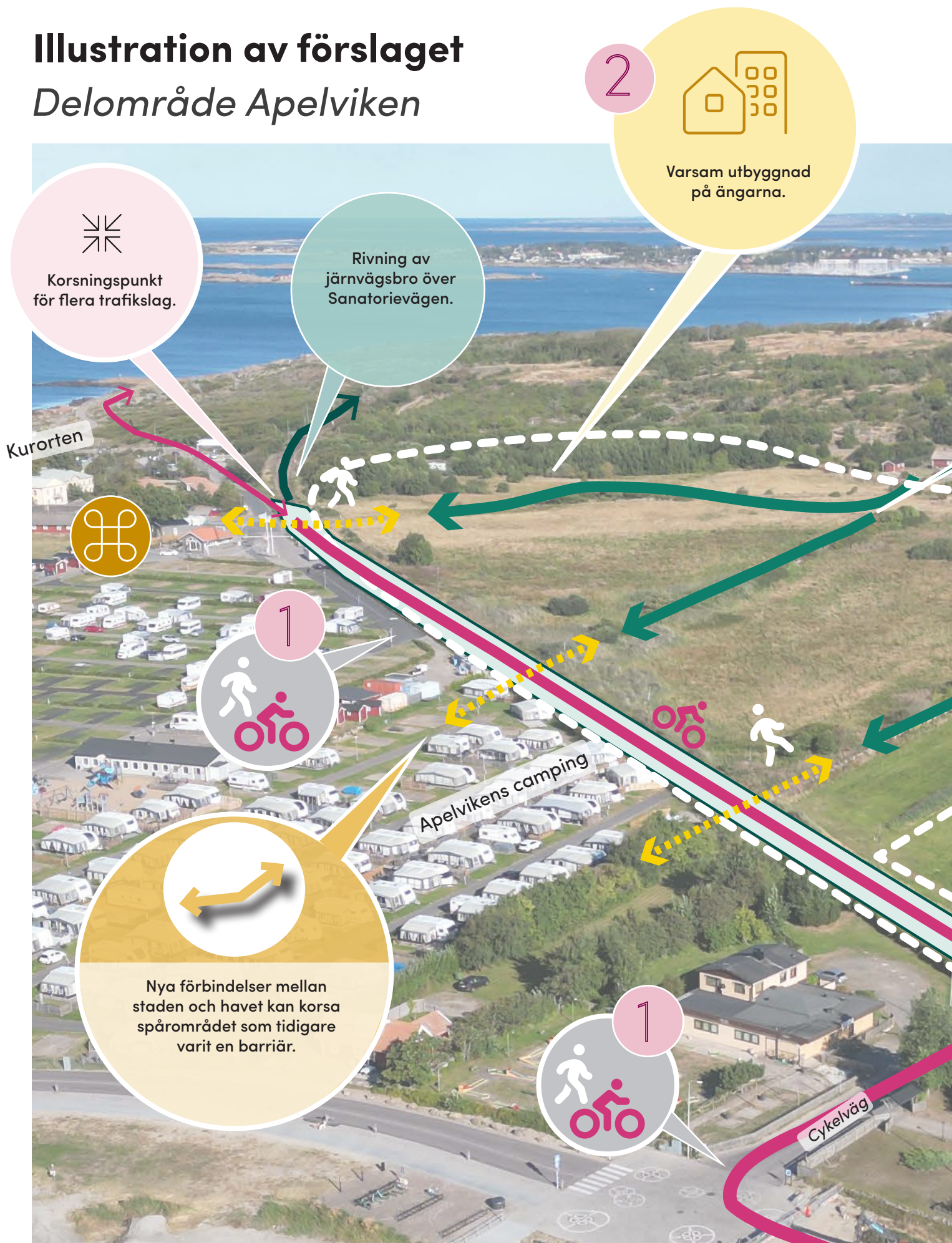
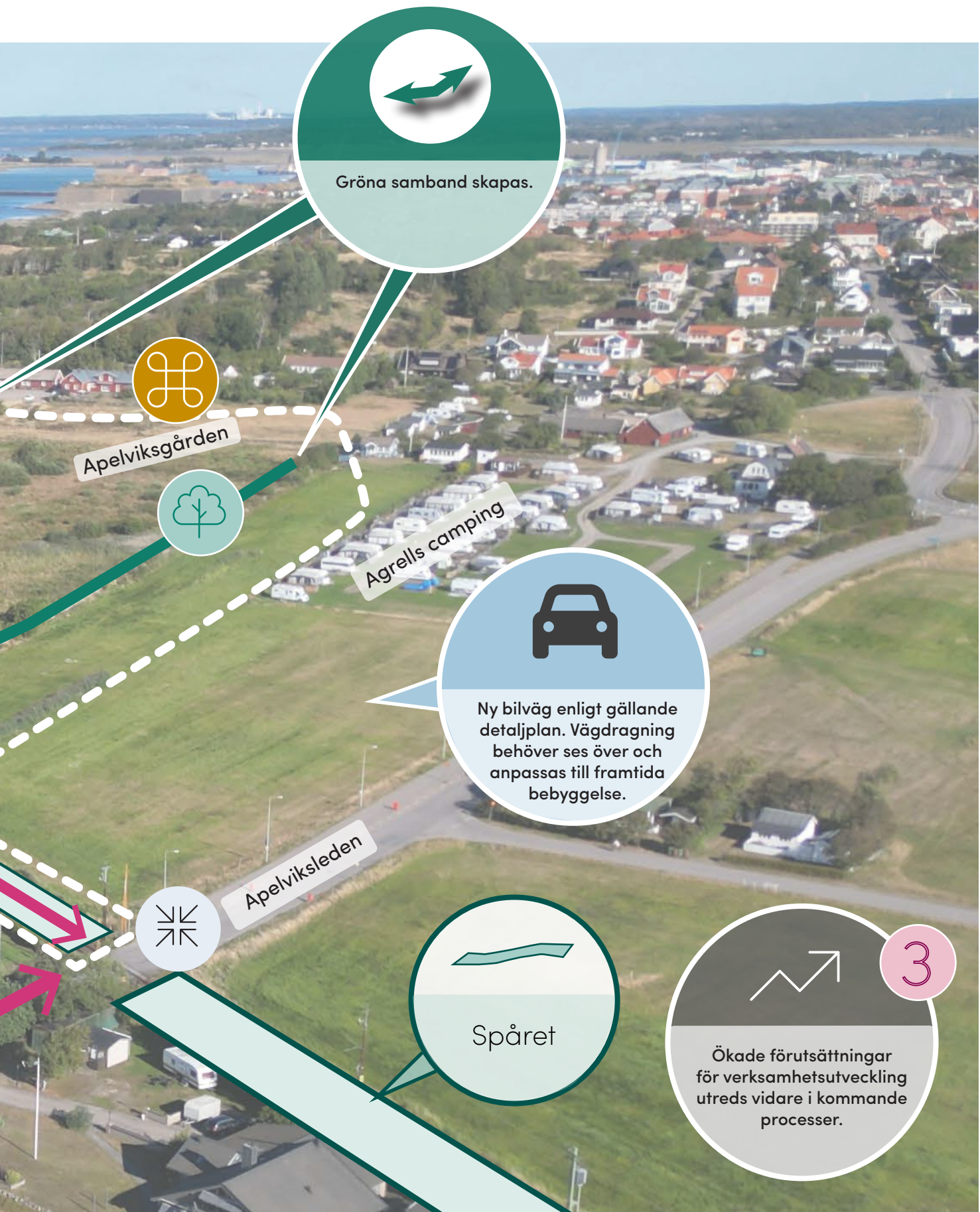


Illustration av förslaget

Delområde Apelvikén





Gröna samband skapas.

Apelviksgården

Agrells camping

Ny bilväg enligt gällande detaljplan. Vägdragning behöver ses över och anpassas till framtida bebyggelse.

Apelviksleden

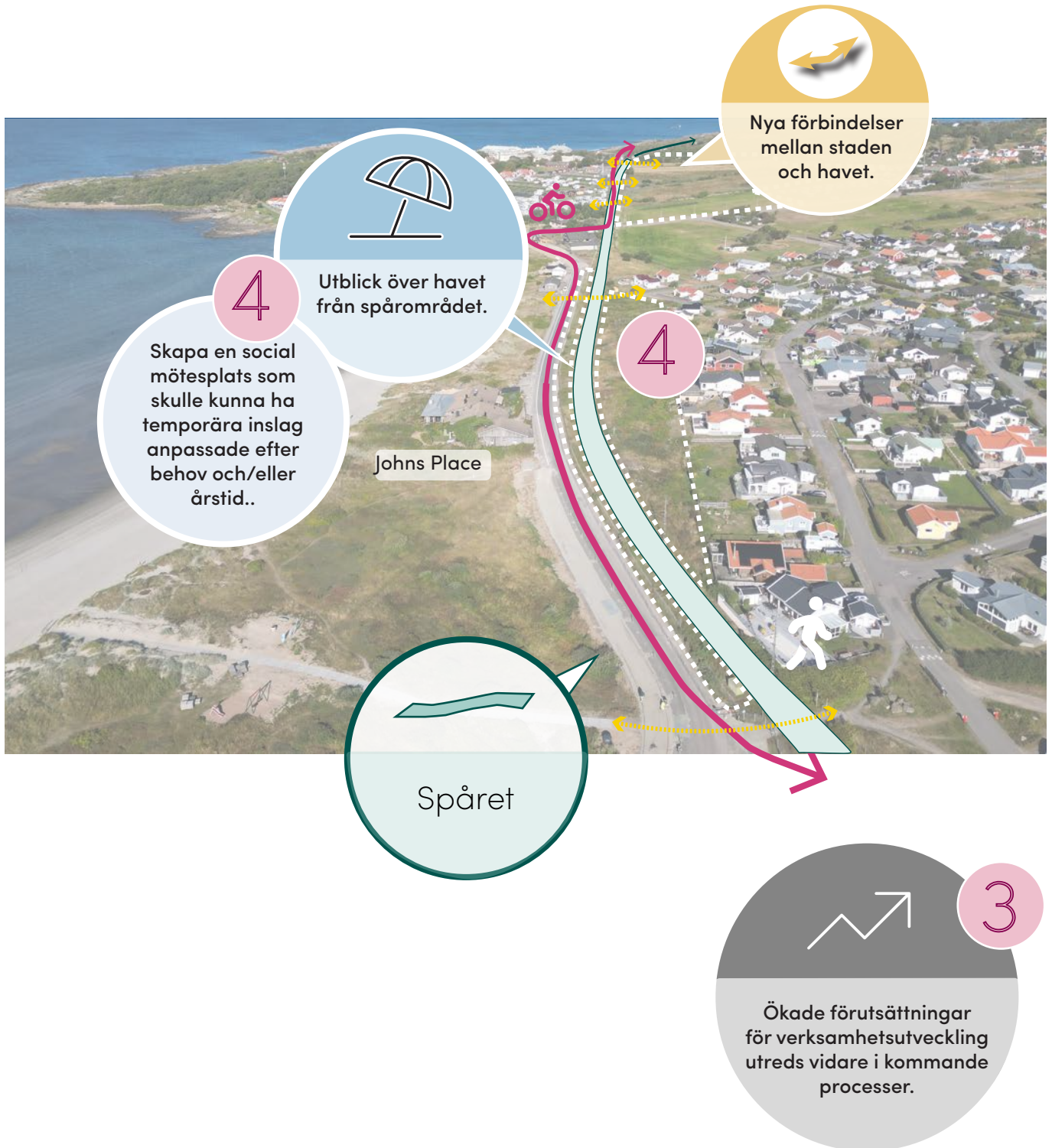
Spåret

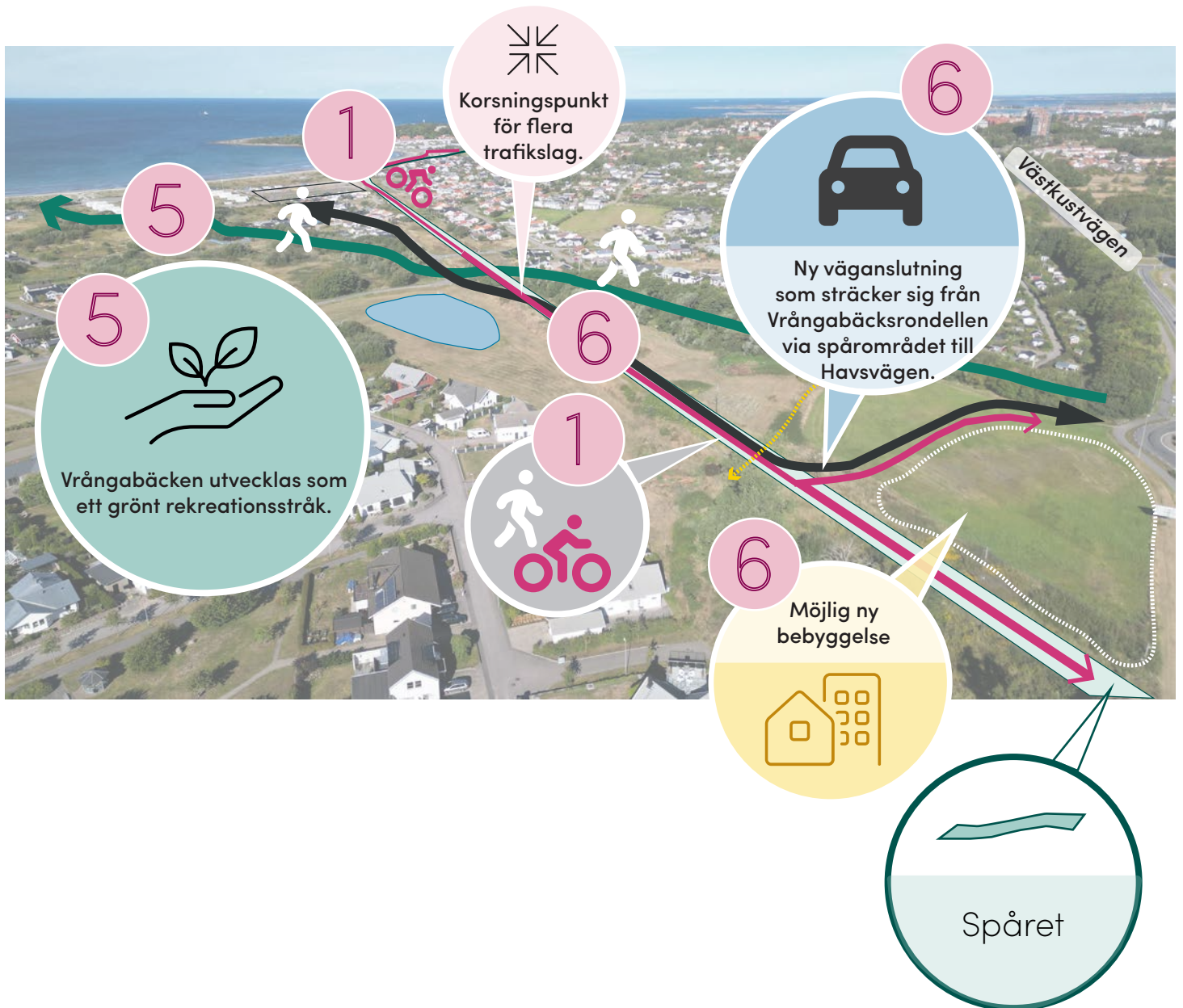
Ökade förutsättningar för verksamhetsutveckling utreds vidare i kommande processer.

3

Illustration av förslaget

Delområde Apelvikén





Delområde Jonstaka/Hamra

Efter att spåret passerat Apelviken med Svartekällan och Vrångabäcken går spåret över Västkustvägen, förbi ett handels- och verksamhetsområde och vidare genom ett jordbrukslandskap. I Hamra ansluter enkelspårsområdet till dubbelspåret.

Nuläge

Natur

Söder om Jonstaka, på väg mot Hamra, ligger landskapet öppet och flackt. Här passerar spåret enstaka trädridåer och ett skiftat jordbrukslandskap med utspridda gårdar. Järnvägen ligger i nivå med det omkringliggande landskapet och skapar därmed ingen visuell barriär. Jordbruksverksamhet bedrivs i detta område, bland annat en stor jordgubbsodling. Längre söderut mot Hamra finns större sammanhängande skogsområden.

Trafik

Spåret går på bro över Västkustvägen och fortsätter söderut över Österleden i plan (med bomfällning) för att sedan sträcka sig genom jordbrukslandskapet mot Hamra. Befintligt enkelspår utgör en tydlig barriär och skapar

”oflyt” i trafiken vid bomfällning. För det nya dubbelspåret har en planskild korsning byggts över Österleden.

Inom delområdet finns det i stort sett endast två målpunkter, verksamhetsområdet samt Vareborgs bärodling. Verksamhetsområdet är delad i två delar där den norra delen angörs via Vrångabäcksrondellen utmed Västkustvägen samt via Strömgatan från Österleden.

Den södra delen angörs från Jonstakarondellen. Vareborgs bärodling har tillfart från Västkustvägen söder om cirkulationsplatsen vid Strandbackevägen samt från Österleden via den nya cirkulationsplatsen vid Vallinsvägen.

Det finns idag gång- och cykelvägar utmed Västkustvägen och Österleden med det saknas kopplingar i öst-västlig riktning. Kollektivtrafiken trafikerar Västkustvägen men i framtiden då trafiken på Österleden slipper bomfällning kan regionbussarna istället trafikera denna för att på så vis möta efterfrågan på kollektivtrafik i detta stråk samt för att kunna trafikera sjukhuset på ett effektivare sätt.



Ekosystemtjänster

Området besitter väldigt få ekosystemtjänster, den tjänst som tillför högst värden är matproduktion kopplat till jordbrukslandskapet.

Bebyggelse

Delar av området Jonstaka, öster om Österleden är utpekade som utbyggnadsområde i fördjupad översiktsplan för stadsområdet. Det befintliga verksamhetsområdet är inte helt utbyggt, på grund av att järnvägen skär genom det.

Verksamheter

Jonstaka är ett av kommunens största handelsområden. I dagsläget ligger detta område väldigt isolerat och besökare kommer till största del hit med bilen.

Potential

- Skapa grönytor med ekosystemtjänster
- Utveckla området för service och handel kopplat till kommande utbyggnation av Breared och Jonstaka
- Stärk platsen som Varbergs sydliga entré
- Stärk området kopplat till skyfall och dagvatten
- Utveckla området med en kollektivtrafikhub
- Skapa bättre tillgänglighet till verksamheterna för gång- och cykeltrafikanter
- Utbyggnadsområde för bostäder söder om Österleden

Särskilda avvägningar

Järnvägsbro över Västkustvägen

En studie har genomförts för att utreda om det skulle vara ett alternativ att behålla den befintliga järnvägsbron över Västkustvägen och bygga om den till en gång- och cykelbro.

Trygghet och säkerhet

En planskild passage för gående och cyklister innebär ett tryggare och säkrare alternativ gentemot exempelvis en övergång

Anslutningar

Vid alternativet att behålla järnvägsbron skulle större del av omgivande mark krävas för att ansluta gång- och cykelvägen till stråken på respektive sida av Västkustvägen och möjligheten till utveckling av verksamhetsområdet Jonstaka skulle begränsas.

Slutsats

Vid en sammanvägning av flertalet aspekter som exempelvis trygghet, hur målpunkterna i området bäst nås, hur området kan utvecklas ur ett stadsbyggnadsperspektiv samt hur kopplingen till det befintliga gång- och cykelnätet görs så är slutsatsen att järnvägsbron över Västkustvägen ska rivas.



Förslag för delområde Jonstaka/Hamra

Se varje förslag – nummer 1 till 4 – markerat på illustrationen på kommande uppslag.

- 1 Järnvägsbron rivs och svackan på Västkustvägen fylls igen**
Idéstudien rekommenderar att svackan fylls igen. Vid igenfyllnad behöver gång- och cykelmöjligheterna beaktas.
- 2 Utökad verksamhetsutveckling**
Ytan väster om befintlig drivmedelsstation föreslås för utökad verksamhetsutveckling för handel, småindustri eller kontor. Området binds samman med det övriga verksamhets- och handelsområdet när spåret tas bort.
- 3 Cykelväg mellan Jonstaka och Vare**
Längs spårområdets norra sida på åkermarken öster om Österleden ligger en tillfällig grusad väg som skär genom planerat utbyggnadsområde i Jonstaka. I det kommande arbetet med utveckling av bebyggelse Jonstaka bör utformningen av cykelvägen studeras vidare så att den får en naturlig funktion i området. Cykelvägen skulle kunna fortsätta söderut till Hamra.
- 4 Bytespunkt vid spårområdet**
Vid utfyllnad av svackan skapas angränsande ytor i nivå med Västkustvägen, som är intressanta att utreda för möjliggörandet av en ny bytespunkt där byte kan ske mellan bil och buss eller hyrcykel för att minska behovet av parkeringsplatser i centrum eller målpunkter längs med havet. Idéstudien rekommenderar att möjligheten att skapa en sådan bytespunkt samt den mest optimala placeringen studeras vidare i kommande förstudie.

Viktigt att tänka på

Här anges viktiga aspekter att ta med sig i den kommande planeringen.

Gällande detaljplaner i området

För större delen av det direkta spårområdet gäller detaljplan med angiven markanvändning *Område för järnvägsändamål*.

Järnvägsbron rivs och svackan på Västkustvägen fylls igen

En höjning av Västkustvägen vid nuvarande svacka kräver marklov. Det finns ett fornminne i form utav ett vägmärke strax nordväst om Jonstakarondellen. Vägmärket bör kunna stå kvar på platsen. En stor mängd massor kommer att krävas för ett genomförande av igenfyllnaden och tidpunkt behöver matchas mot när kommunen har massor tillgängliga.

Utökad verksamhetsutveckling

En utökad verksamhetsutveckling kräver en ny detaljplan för ytan som avses. Ändringar i befintliga angränsande detaljplaner behöver också göras. Det gäller främst skyddsbestämmelser i dessa vall, bullerplank och bebyggelseförbud i anslutning till spårområdet. Vid en verksamhetsutveckling bör det tas ett helhetsgrepp där befintliga områden inom detaljplaner 307 och 382 hanteras och där reglerad markanvändning och byggrätter inom fastigheterna anpassas efter situationen att järnvägen tas bort.

Vid fortsatt planering behöver hänsyn tas till bland annat möjligheten att skapa gröna inslag, en god trafikmiljö, en god dagvattenhantering och lämpliga skyddsavstånd till befintlig drivmedelsstation för ny bebyggelse.

Cykelväg mellan Jonstaka och Vare

Kommunen äger inte marken och en anläggning av cykelväg förutsätter förhandling med berörda markägare. Behov och förutsättningar bör till att börja med utredas inom ramen för en förstudie.

Bytespunkt vid spårområdet

En utredning bör göras huruvida platsen kan vara lämplig för anordning av en bytespunkt.

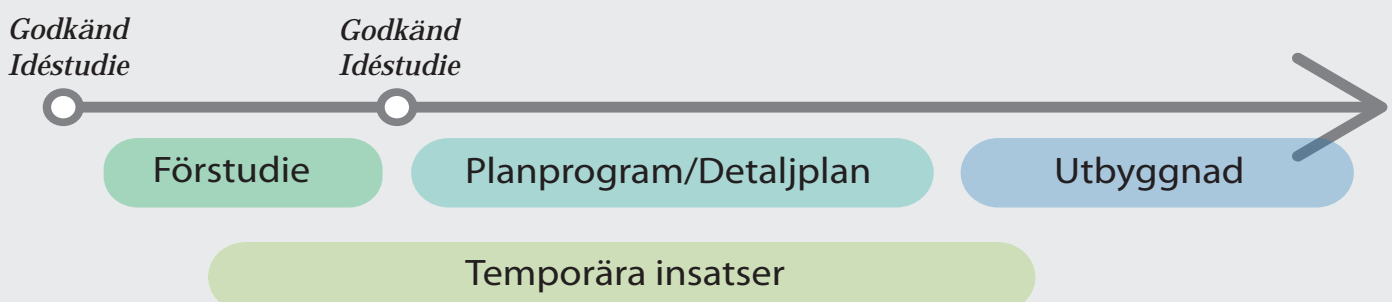
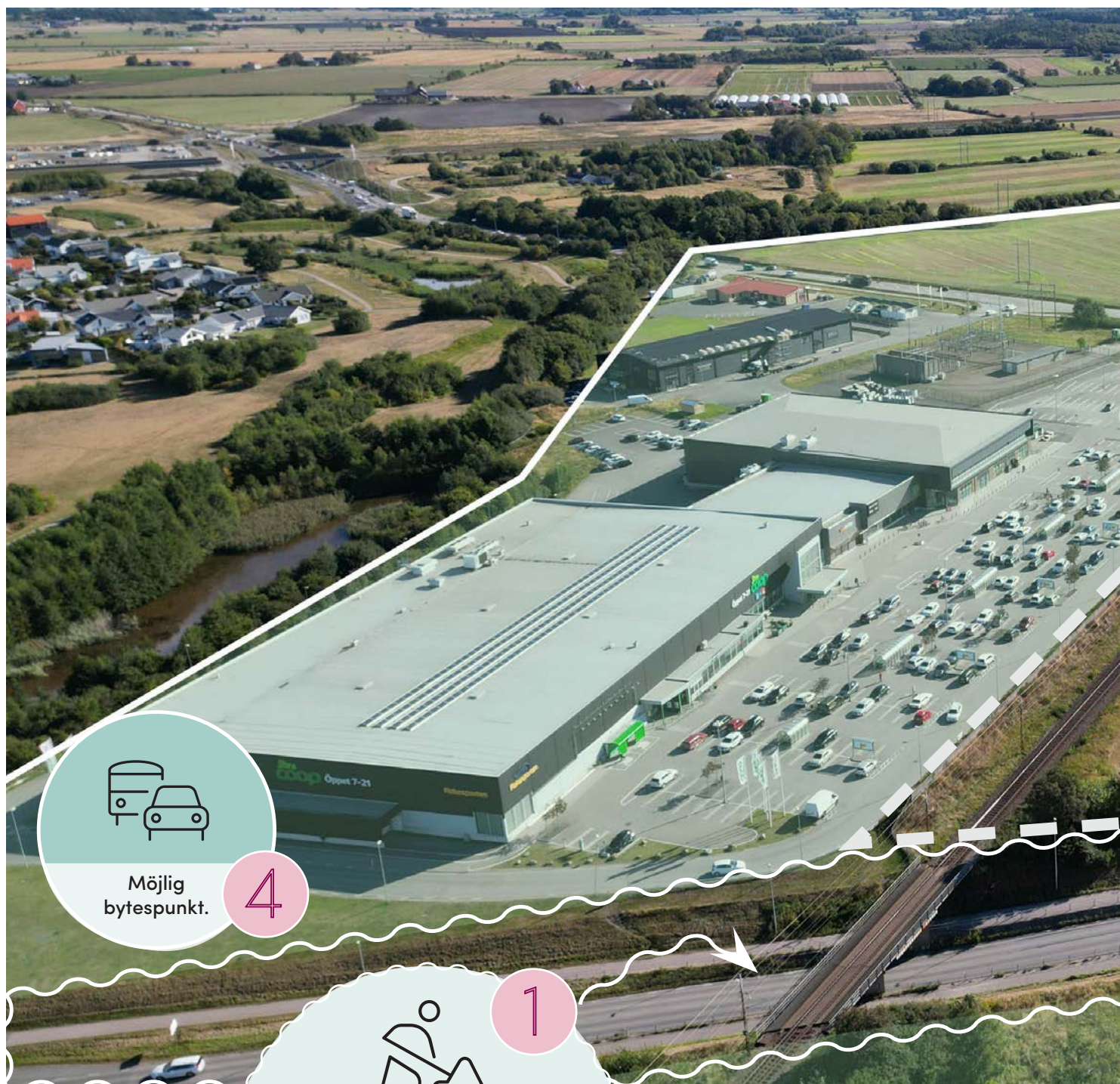


Illustration av förslaget

Delområde Jonstaka



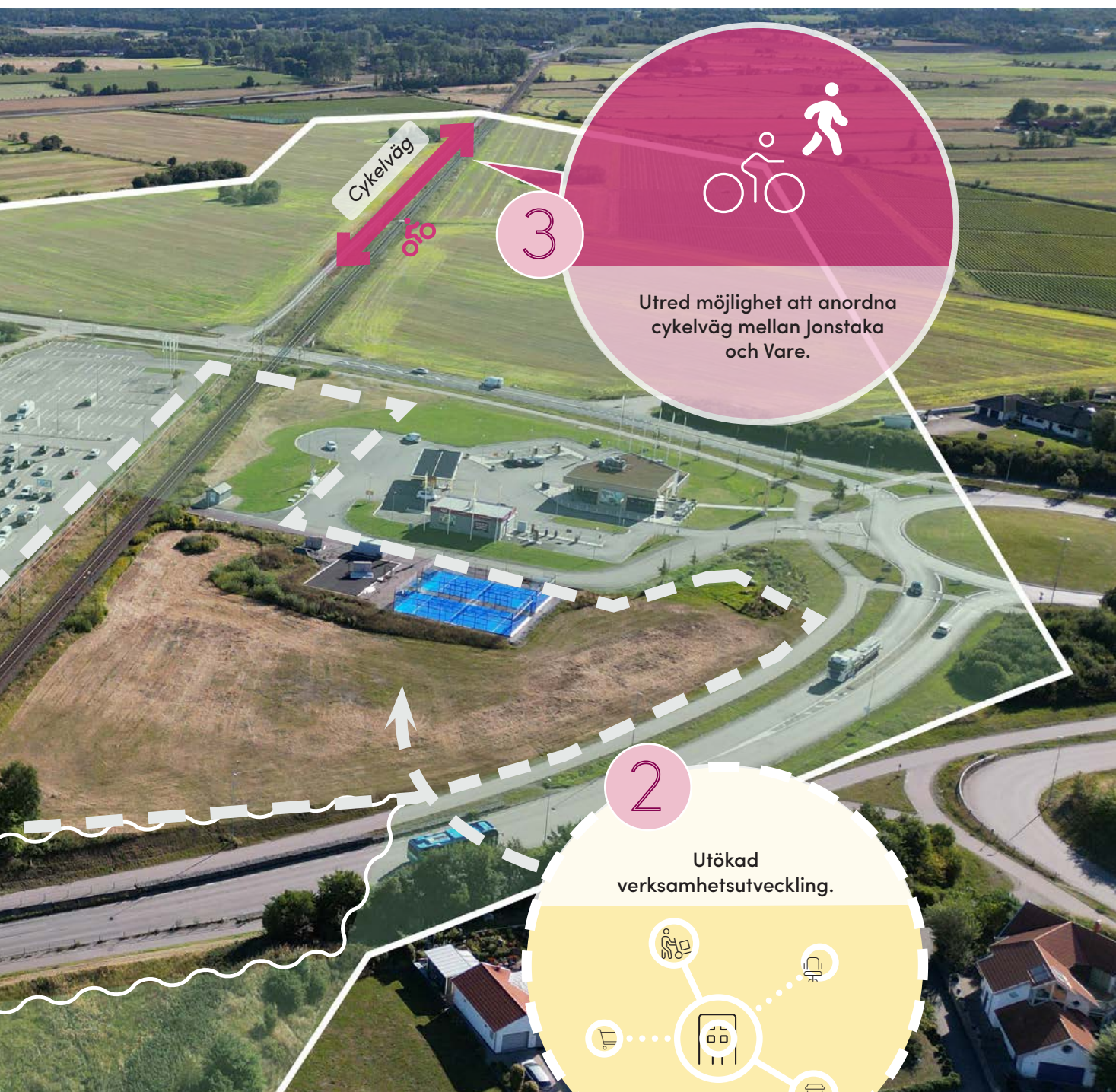
Möjlig
bytespunkt.

4



1

Järnvägsbron rivs och svackan fylls igen.



Cykelväg

3



Utred möjlighet att anordna cykelväg mellan Jonstaka och Vare.

2

Utökad verksamhetsutveckling.



Genomförande



Successiv utveckling

Det sju kilometer långa spårområdet kommer inte att kunna utvecklas på en och samma gång utan kommer att behöva ske successivt under många år. Det beror också på omkringliggande områdets utveckling, kommunens ekonomiska möjligheter och hur olika planeringsprocesser går vidare.

Prioritering behövs

En viktig del i genomförandet är att kommunen kommer att behöva prioritera vilka delar av spårområdet som ska utvecklas i närtid och vilka delar som kan utvecklas längre fram.

En intressant möjlighet är att satsa på både tillfälliga och permanenta lösningar inom olika deletapper av sträckan. Platser kan då användas för olika typer av aktiviteter och evenemang som kan vara föränderliga utifrån exempelvis årstid.

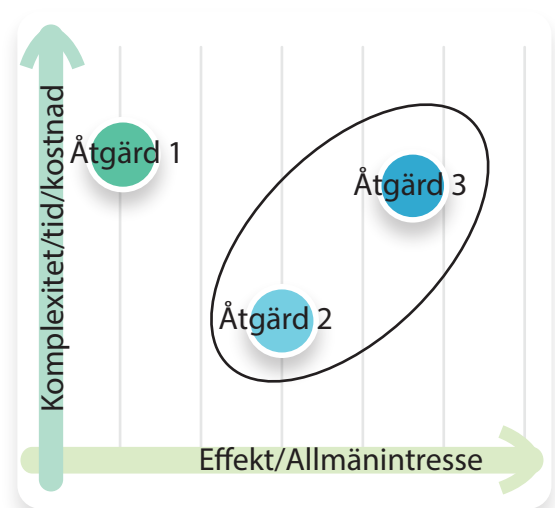
Den fortsatta planeringen och utbyggnaden genomförs i samverkan och dialog med närboende och berörda verksamheter. Barn och unga bör ges möjlighet till deltagande i platsskapande åtgärder.

Hänsynstagande vid ordningsföljden

Vid avvägningen i vilken ordning områdena kan utvecklas har en bedömning gjorts av hur omfattande de föreslagna åtgärderna inom delområdena är.

Det som studerats är om åtgärderna kräver ny detaljplaneläggning, om de kan bidra till att lösa något problem som redan finns idag eller om det kan uppkomma problem om åtgärden inte genomförs.

Avvägningen har också gjorts utifrån hur stort allmänintresse åtgärden kan väntas ha, hur komplex åtgärden är och hur stor effekt den kan väntas få.



De åtgärder som föreslås inom respektive delområde har vägts och prioriterats utifrån hur stort värde och allmänintresse åtgärden har samt hur komplex/kostsam och tidsmässigt krävande den är.

Utveckling av förslagen

Hela sträckan:

- Utveckla gång- och cykelmöjligheter
- Utveckla ett grönstråk
- Ledningsdragningar av teknisk karaktär

Utveckling på kort sikt

- Utveckling av delområdena Engelska parken och Platsarna samt Hästhagaberget
- Vissa åtgärder inom övriga delområden

Utveckling på medellång sikt

- Utveckling av delområden Kurtinen och Jonstaka/Hamra

Utveckling på lång sikt

- Utveckling av delområde Apelviken
- Utbyggnadsområdet Apelviks Ängar rekommenderas utredas vidare i kommande fördjupade översiktsplanen, FÖP Staden

Utveckling först i norr

Utifrån dessa hänsynstaganden föreslås huvuddelen av förslagen inom delområdena Engelska parken och Platsarna samt Hästhaga utvecklas först, därefter delområdena Kurtinen och Jonstaka/Hamra och på längre sikt delområde Apelviken.

I Apelviken har det under de senaste åren redan genomförts ombyggnader av den fysiska miljön för att öka tillgängligheten och attraktiviteten i området.

Vissa av åtgärderna kan genomföras för spårområdet som helhet, och där kommer förstudierna att kunna visa på i vilken ordning dessa kan påbörjas. När det gäller tillfälliga åtgärder är dessa i första hand beroende av samordning och budgetering.

För spårområdet i sin helhet föreslås cykelmöjligheter, grönstråket och de tekniska ledningarna tillkomma med start i norr och successiv utbyggnad söderut. En principskiss har tagits fram för att visa hur en ledningsdragnings samordnas med de övriga åtgärder som föreslås. Denna ska ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Normalsektion

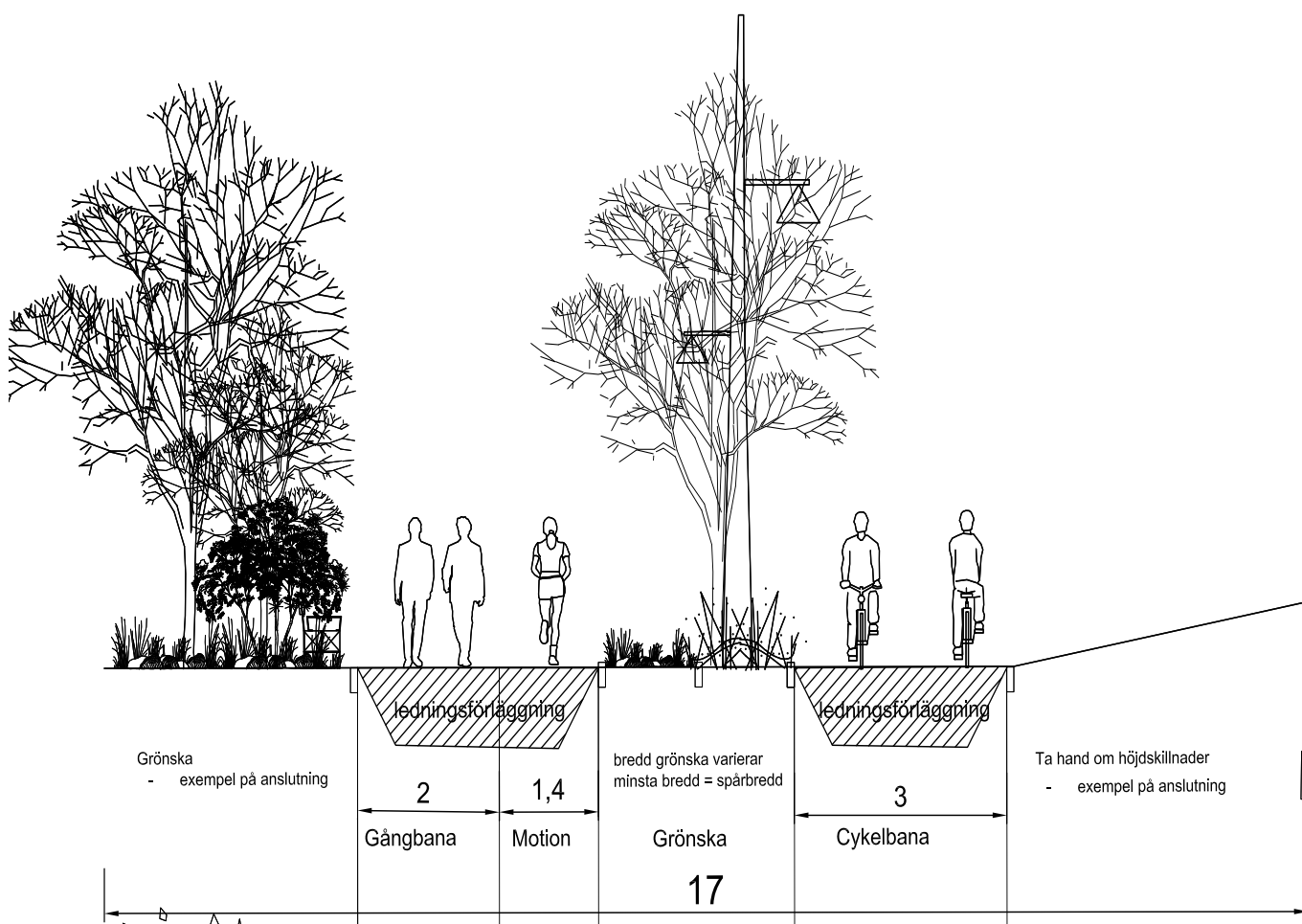


Illustration som visar utformning och samordning mellan gång, cykel, grönska och ledningar.

Vad händer nu?

Idéstudien för spårområdet har tagits fram och varit på remiss under december 2022 till mars 2023. Studien har därefter reviderats och omformats. Idéstudien ska upp för beslut om antagnade i kommunfullmäktige vid årsskiftet 2023/2024. Idéstudien utgör en inriktning för den fortsatta utvecklingen av spårområdet.

Genomförandefas

Utvecklingen som föreslås i Idéstudien kräver närmare prövning och utveckling. Detta kommer att göras i olika former inom de olika delarna av spårområdet men med en gemensam och sammanhållen målbild.

Det som är gemensamt är att det kommer att krävas fördjupade utredningar, framtagande av förstudier och i de flesta fall nya detaljplaner för varje delområde. Det kommer också att krävas att de föreslagna åtgärderna kostnadsberäknas och förs in i kommunens investerings- och exploateringsbudget utifrån ekonomiska möjligheter i kommunen.

I de fall utvecklingsförslagen kräver en planläggning eller planändring kommer kommunstyrelsen att ansöka om planbesked hos byggnadsnämnden. Inom befintliga detaljplaner eller när nya detaljplaner vunnit laga kraft kommer sedan projektering och utbyggnad av respektive delområde att genomföras.

I samband med att projekt Varbergstunneln färdigställs kommer Trafikverket att påbörja borttagningen av järnvägsanläggningen och inom delar av området också järnvägsbankar och bullervallar.

Idéstudie

Idéstudien ska upp för beslut om antagnade i kommunfullmäktige vid årsskiftet 2023/2024.

Förstudier

Nästa steg i processen är att ta fram förstudier där ett flertal frågor kommer att utredas. Förstudien kommer beskriva vilka handlingar som behöver tas fram för att förslagen ska kunna genomföras. I samband med detta kommer även en kalkyl tas fram för åtgärderna som föreslås. Förstudierna kommer att utgå ifrån förslagen i Idéstudien, men kommer att utreda frågeställningarna djupare och kan komma att landa i en annan utformning än den som skissats i Idéstudien.

Godkännande av förstudie

I samband med godkännande av förstudien godkänns även investeringarna som ingår och de arbetas in i kommunens investerings- och exploateringsbudget. Ett godkännande av förstudien innebär, i de flesta fall, ett beslut om att ansöka om planläggning.

Planläggning

I de fall planläggning krävs tas nya planhandlingar (planprogram eller detaljplaner) fram av stadsbyggnadskontoret med syfte att möjliggöra den utvecklingen som är beslutad i förstudien. Inom planprocessen kommer också ett flertal utredningar och underlag att tas fram. I den prövning och process som genomförs kan utformningen återigen komma att justeras eller förändras.

Genomförande

När förutsättningar för att genomföra den föreslagna utvecklingen är på plats går processen in i projektering och byggnation. Det som byggs ut är såväl nya mötesplatser, grönområden och cykelvägar som byggnader. Samtliga utbyggnader av allmänna platser finansieras via den kommunala budgeten, och investeringarna tidsätts i första hand i hamn- och gatuförvaltningens budget.

Prioritet och finansiering

Att utveckla området enligt de förslag som har presenterats i denna utredning kräver att prioriteringar görs och det krävs finansiering av åtgärderna. De åtgärder som föreslås kommer att göras på kommunal mark, i första hand på allmän platsmark*.

Utvecklingen av marken finansieras i sin helhet av kommunen genom skattekollektivet. Undantaget är om det finns mark som kan utvecklas i anslutning till område som också får ett ökat värde av utvecklingen, då kan en medfinansiering av utbyggnaden tas ut av dessa projekt.

Kommunen blir ägare av marken

Stora delar av spårområdet kommer att överföras från Trafikverket till kommunen. Markförhandlingar kan bli aktuella i framtiden vid till exempel en framtida utbyggnad i Jonstaka.

Kommunen har möjlighet att upplåta delar av den mark man övertar till nya och befintliga verksamheter för att gynna näringslivet.

* Se beskrivning av ordet i begreppslistan på nästa sida.

Framtagna utredningar

Följande utredningar är framtagna inom arbetet med Idéstudien:

- Landskapsanalys, Varbergs kommun, 2021-12-20
- Ekosystemkartläggning, Varbergs kommun, 2021-12-20
- Utredning södra infarten mot Apelviken, Varbergs kommun, 2022-01-26
- Kulturmiljöutredning, Projektengagemang, 2022-02-22
- Spårområdet Skyfall och havsnivåhöjningar, Varbergs kommun, 2022-06-09
- PM Vindkomfort Kurtinen, COWI, 2022-06-14
- Genomförandestudie förlängning Mathilda Ranchs allé, Sweco, 2022-08-22
- PM Potential för kollektivtrafik, Trivector, 2021-09-02
- Trafikutredning för utveckling av spårområdet, Varbergs kommun, 2023-02-16



Begreppslista



Allmän platsmark är ytor som gator, gång- och cykelvägar, torg, parker och natur, som ska vara tillgängliga för allmänheten.



Rörelsestråk är ytor som inbjuder till vardagsrörelse. Här kan man promenera, cykla, jogga eller vara hjulburen. Ett rörelsestråk kan med fördel kombineras med ett grönstråk.

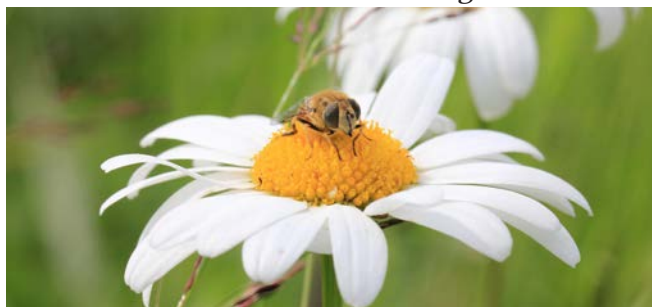


Tvärgående kopplingar binder samman två eller flera områden och kan till exempel vara vägar, gång- och cykelvägar eller stigar.

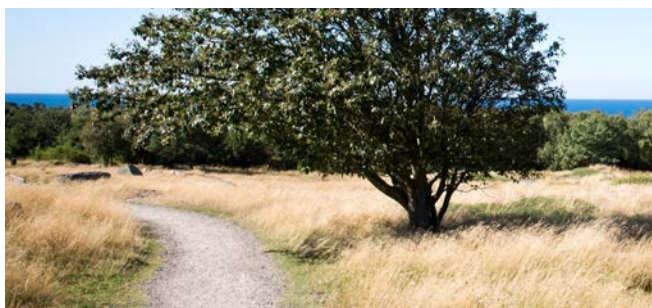


Bergskärning är sprängda eller på annat sätt bergschaktade slänter.

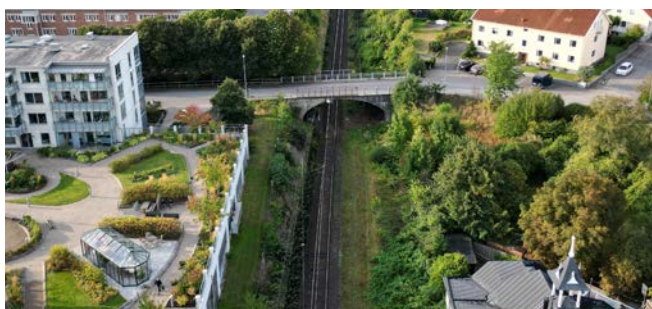
* Bild: Jörgen Naalisvaara



Ekosystemtjänster (EST) är alla tjänster och produkter som naturens ekosystem ger människan och våra samhällen. Begreppet ekosystemtjänster fick genomslag 2005 i och med rapporten Millennium Ecosystem Assessment (MEA 2005). Här delas ekosystemtjänster in i fyra kategorier: stödjande, producerande, reglerande och kulturella.



Grönstråk kan vara allt från en gång- och cykelväg med en smal plantering vid sidan till ett bredare naturområde med stigar igenom. Grönstråken binder samman större och mindre parker och naturområden till en sammanhängande grönstruktur.



Järnvägsschakt är en utgrävning i mark för att uppföra en anläggning, i detta fall en järnvägsanläggning.



VARBERGS
KOMMUN