



# Trafikutredning trafikplats Himle – utformningsförslag

Uppdragsledare  
Birgitta Björklund  
Handläggare  
Göran Sandholm, Jon Weihard  
Mobil  
+46105054746  
E-post  
Birgitta.bjorklund@AFRY.com

Datum  
2023-01-13  
Projekt ID  
D0076971

Kund  
Samhällsbyggnadskontoret, Varbergs kommun.

## Trafikutredning trafikplats Himle

Utformningsförslag

## Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	4
2	Bakgrund.....	5
3	Syfte.....	5
4	Lokalisering och tillgänglighet.....	6
5	Förutsättningar.....	7
5.1	Planprogramsområdet.....	7
5.1.1	Trafikalstring.....	7
5.2	Vägar inom planprogramsområdet.....	8
5.2.1	Nuvarande av- och påfart kopplad till E6.....	8
5.2.2	E6.....	8
5.2.3	Lantmannavägen.....	8
5.2.4	Väg Spannarp.....	10
6	Förslag ny trafikplats.....	11
6.1	Utformning av ny trafikplats.....	11
6.1.1	Trafikplats som uppfyller krav enligt VGU.....	12
6.1.2	Ökad tillgänglighet till närliggande vägnät och målpunkter.....	12
6.1.3	Väg Spannarp kan stängas för genomfartstrafik.....	12
6.1.4	Ökat avstånd till trafikplats Tvååker.....	12
6.1.5	Avlastning av närliggande trafikplatser och andra lokalvägar.....	12
6.1.6	Möjligheter att anpassa till kommande exploatering.....	13
6.1.7	Framkomlighet under byggtid.....	13
6.1.8	Befintliga konstbyggnader behålls.....	13
6.1.9	Ytanspråk för motortrafik.....	13
6.1.10	Gång- och cykelvägar utmed lokalgator.....	13
7	Åtgärder på omgivande vägnät.....	14
7.1	Gång och cykelväg utmed Lantmannavägen.....	14
8	Möjliga kompletterande åtgärder.....	16
8.1	Ytterligare korsningspunkter på nya lokalgator.....	16
8.2	Ny sträckning för Lantmannavägen mellan E6 och Himle.....	16
8.3	Ny anslutning till Varberg.....	17
9	Bortvalda förslag.....	18
9.1	Bristande utrymme för nya korsningspunkter.....	18
9.2	Försämrad framkomlighet under byggtid.....	18
9.3	Omfattande åtgärder för väg Spannarp.....	18
9.4	Avfartsramp i sydöst.....	18
10	Utbyggnadsordning.....	19

11	Kostnadsbedömning.....	20
12	Förslag på vidare utredning.....	22
12.1	Trafikanalys.....	22
12.2	Gång- och cykelvägars koppling till befintligt nät.....	22
12.3	Säkra korsningspunkter med hänsyn till tung trafik .....	22
13	Referenser .....	23
14	Bilagor.....	23

## Figurer och tabeller

Figur 1.	Översiktskarta .....	6
Figur 2.	Planprogramsområdet.....	7
Figur 3.	Kartbild över vägarna inom planprogramsområdet. ....	8
Figur 4.	Snedbild från som visar avfarten för norrgående trafik .....	9
Figur 5.	Snedbild som visar hur Lantmannavägen passerar under Västkustbanan .....	9
Figur 6.	Snedbild över planprogramsområdets södra del.....	10
Figur 7.	Utformningsförslag för Trafikplats Himle.....	11
Figur 8.	Sektion för vägporten under Västkustbanan.....	15
Figur 9.	Möjligheten att förändra Lantmannavägens sträckning.....	16
Figur 10.	Möjlig sträckning för ny väg mellan Varberg och trafikplats Himle .....	17
Figur 11.	Utbyggnadsordning.....	19
Figur 12.	Områdesindelning för kostnadsbedömning. ....	20

Tabell 1.	Områden för kostnadsbedömning, .....	20
-----------	--------------------------------------	----

Tabell 2.	Kostnadsbedömning .....	21
-----------	-------------------------	----

## 1 Sammanfattning

AFRY har, på uppdrag av Varbergs kommun, tagit fram ett översiktligt utformningsförslag för trafikplats Himle. Utredningen har fokuserat på vilka åtgärder som krävs för att nuvarande av- och påfart från och till E6 ska uppfylla Trafikverkets krav på en trafikplats. Arbetet har genomförts inom ramen för planprogram Himle verksamhetsområde. Utöver Trafikverkets krav har det varit en förutsättning att den nya trafikplatsen ska kunna anpassas till behoven som uppstår i samband med den kommande exploateringen inom planområdet.

Utöver utformningsförslagets olika delar och konsekvenser föreslås också åtgärder på omkringliggande vägnät. Vidare beskrivs varför det inte bedöms vara möjligt att uppnå syftet med mindre justering av nuvarande vägutformning och hur den nya trafikplatsen kan anläggas med mindre påverkan på framkomligheten till nuvarande målpunkter i området.

Slutligen presenteras en översiktlig kostnadsbedömning för utformningsförslagets olika delar.



## 2 Bakgrund

Varbergs kommun arbetar med ett nytt planprogram för Himle verksamhetsområde och intilliggande bostadsområde. Planprogramsområdet ligger vid av- och påfarten mellan motorvägen E6 och rastplats Himle, cirka 8 kilometer sydöst om Varbergs centrum. Inom planarbetet utreds förutsättningarna för ett nytt verksamhetsområde, bostäder samt tillfällig vistelse vid rastplatsen.

För att kunna förverkliga planprogrammet utreds möjligheten att omvandla av- och påfarterna vid rastplats Himle till en trafikplats. Det berörda vägnätet och den framtida trafikallsträngen har tidigare utretts i Trafikutredning för Planprogram Himle, Varbergs kommun (Sigma civil, 2022).

Utredningen har skett i samråd med Varbergs kommun. Under uppdragets gång har utformningsförslaget presenterats för och diskuterats med representanter för Varbergs kommun. En första leverans av utformningsförslaget genomfördes genom presentation och överlämning av diskussionsunderlag Trafikplats Himle (AFRY, 2022).

Omkringliggande vägnät, restider och trafikallstring med mera har utretts och presenterats i tidigare utredningar inom planprogrammet varför dess endast beskrivs kortfattat i den här rapporten.

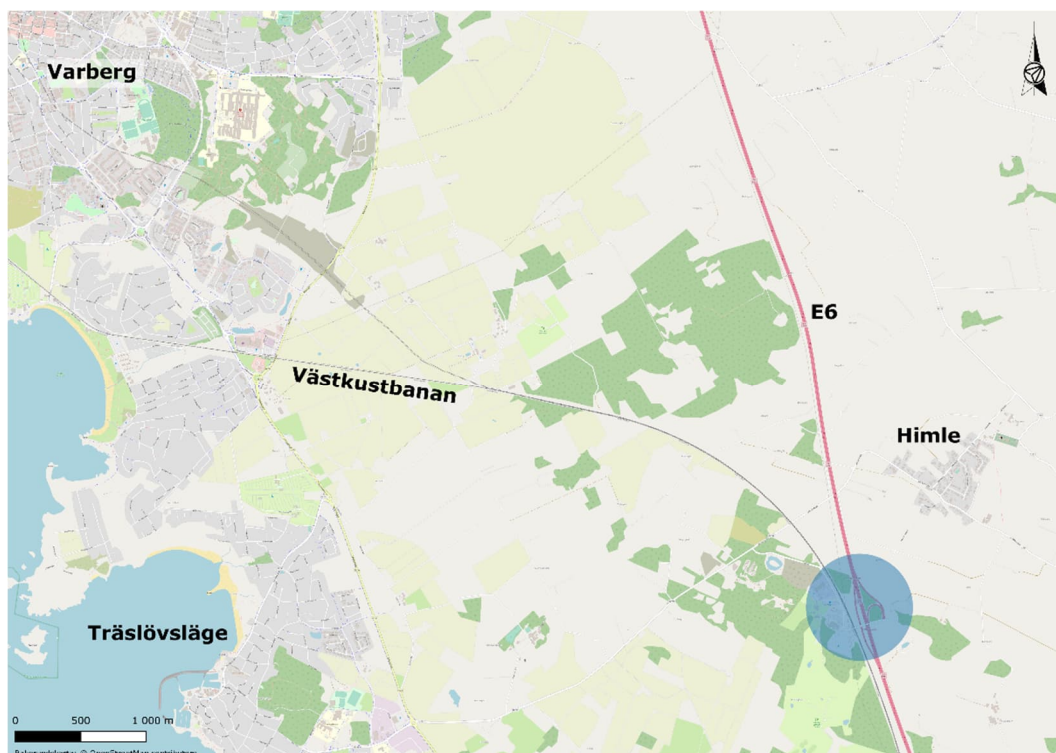
## 3 Syfte

Den här rapportens syfte är att klargöra vad som krävs för att rastplats Himle ska uppfylla kraven som ställs på en trafikplats, enligt Väg- och gatans utformning, VGU (Trafikverket 2022). Inom uppdraget har nuvarande trafikmiljö utvärderats och ett översiktligt förslag på utformning av en ny dubbelsidig trafikplats tagits fram. I rapporten beskrivs konsekvenser av den föreslagna utformningen och varför det inte är lämpligt att göra mindre justeringar av nuvarande anläggning. Dessutom redovisas en översiktlig kostnadsbedömning för trafikförslagets olika delar.

## 4 Lokalisering och tillgänglighet

Planprogramsområdet är beläget vid E6, i höjd med Himle tätort. Avståndet till Varbergs centrum är cirka 8 km fågelvägen. Tillgängligheten med bil skiljer sig mellan områdets olika delar. För området kring rastplats Himle är tillgängligheten med bil god. Resan till Varbergs centrum tar cirka 15 minuter vid normala förhållanden. Öster om E6 är tillgängligheten sämre, eftersom ett lokalt gatunät saknas.

För övriga trafikslag är tillgängligheten till området mycket begränsad. Tryggheten och säkerheten till och från området för gående och cyklister är bristande. Separata gång- och cykelvägar saknas vilket leder till att gående och cyklister måste färdas i blandtrafik på vägar med smal vägren. Om förutsättningarna att gå och cykla förbättras är restiden för att cykla till Himle tätort dock fördelaktig. Att resa kollektivt till närliggande tätorter tar generellt betydligt längre tid än att resa med bil. Turtätheten för bussarna är också mycket gles med få turer utanför högrafiktimmarna. Platsens lokalisering i förhållande till närliggande tätorter redovisas i Figur 1.



Figur 1. Översiktsskarta där rastplats Himle med tillhörande av- och påfarter kopplade till E6 är markerad med blå färg.

## 5 Förutsättningar

Nedan följer en sammanfattande beskrivning av planprogramsområdet och dess innehåll. Nuvarande vägnät beskrivs också.

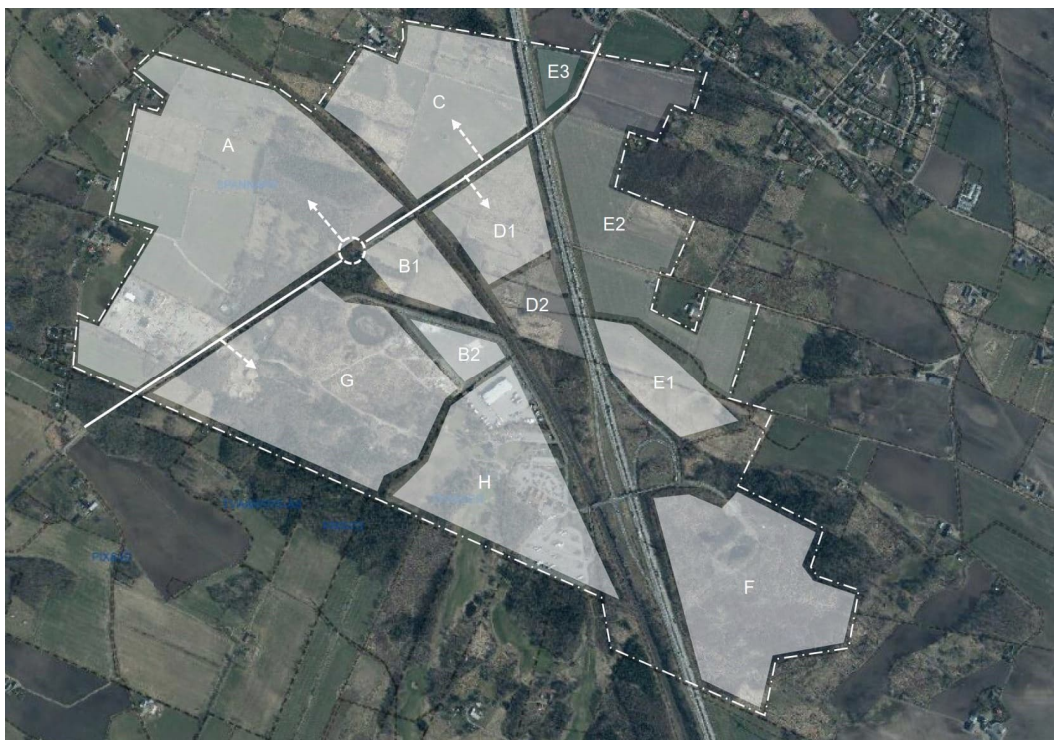
### 5.1 Planprogramsområdet

Inom planprogramsområdet, se ungefärlig avgränsning i Figur 2, planeras för cirka 80 hektar verksamhetsmark fördelat på båda sidor om E6 och Västkustbanan. Verksamheterna som planeras inom området är i hög grad transportintensiva som lager, logistik, industri och tillverkning med mera. Dessutom ska möjligheten att planlägga för cirka 200 bostäder på området för före detta Fun city prövas.

Inom planprogramsområdet finns ett antal befintliga verksamheter. Verksamheterna är framför allt belägna i områdets sydvästra del. Här finns till exempel en vägkrog, lastbilsparing och en golfklubb.

#### 5.1.1 Trafikalstring

Den planerade exploateringen förväntas alstra en stor mängd trafik. Cirka 19 000 fordon per dag förväntas tillkomma till följd av de planerade verksamheterna och bostäderna enligt tidigare beräkningar (Sigma, 2022). Den största mängden trafik som beräknas alstras kopplas till verksamheterna. Bostäderna står för cirka 1000 fordon per dygn. Det är viktigt att beakta att trafikalstringsberäkningen är gjord i ett tidigt skede då detaljerad kunskap om vilken typ av verksamheter som kommer att etableras inom området ännu är okänt. Det innebär att antaganden kraftigt påverkar resultatet som bör betraktas som osäkert.



Figur 2. Planprogramsområdet ungefärligt markerat med vitstreckad linje. Bostäder planeras inom område G. I övriga områden planeras för verksamheter. Kartbild: Varbergs kommun.



## 5.2 Vägar inom planprogramsområdet

Nedan beskrivs det befintliga vägnätet inom planprogramsområdet. De aktuella vägarna visas i Figur 3.



Figur 3. Kartbild över vägarna inom planprogramsområdet.

### 5.2.1 Nuvarande av- och påfart kopplad till E6

Nuvarande utformning för av- och påfarter vid Rastplats Himle påminner på många sätt om en trafikplats men klassas inte som sådan av Trafikverket. Utformningen lever inte upp till dagens krav enligt VGU för en trafikplats. I båda riktningar är avfarterna utformade som kilavfarter. Norrgående trafik som svänger av E6 färdas på en ramp med tvär och kort avfartsramp som inte uppfyller kraven enligt VGU. Avfarten visas på snedbild i Figur 4. Även påfarterna i båda riktningar har för korta anpassningsfält för att uppfylla nuvarande krav.

### 5.2.2 E6

Motorvägen E6 som löper genom planprogramsområdet i nord-sydlig riktning har två körfält i varje riktning. Vägen är statlig. Årsdygnstrafik uppgår till cirka 20 600 fordon per dygn. Hastigheten är begränsad till 120 kilometer i timmen.

### 5.2.3 Lantmannavägen

Lantmannavägen som går i öst-västlig riktning genom planprogramsområdets norra delar har ett körfält i varje riktning. Vägen är statlig. Körbanans bredd varierar mellan cirka 6–7 meter. ÅDT är cirka 1 600 fordon per dygn. Hastigheten är begränsad till 70 kilometer i timmen. Lantmannavägen passerar under Västkustbanan och E6 genom vägportar, se Figur 5



*Figur 4. Snedbild från 2020 som visar utformningen av avfarten för norrgående trafik. Foto: Stadsbyggnadskontoret, ©Varbergs kommun.*



*Figur 5. Snedbild som visar hur Lantmannavägen passerar under Väst kustbanan och E6 genom vägportar. Foto: Stadsbyggnadskontoret, ©Varbergs kommun.*



#### 5.2.4 Väg Spannarp

Väg Spannarp, Figur 6, går igenom planområdets västra delar i nord-sydlig riktning och har ett körfält i varje riktning. Vägen är enskild. Norra delen av väg Spannarp tillhör fastighet Spannarp 25:32 medan den södra delen förvaltas av en samfällighet. Körbanans bredd är cirka 6 meter. Hastigheten är begränsad till 70 kilometer i timmen. Det finns inga aktuella trafikmätningar för väg Spannarp.

Dagens utformning har flera brister. Väg Spannarp är en tidigare byggväg som inte har utformats för att leva upp till de bärighetskrav som ställs på vägen i dag. På sträckan mellan lastbilsparkeringen och Scania's verksamhet är vägen placerad nära Västkustbanan. Avståndet mellan körbanan och järnvägen är cirka 15 meter, trots det finns inget räcke som säkrar att inte trafiken på Västkustbanan störs av eventuella avkörningsolyckor på väg Spannarp.



Figur 6. Snedbild över planprogramsområdets södra del. Till vänster i bild viker väg Spannarp tvärt norrut i anslutning till vägkrog och lastbilsparkering. Foto: Stadsbyggnadskontoret, ©Varbergs kommun.





#### 6.1.1 Trafikplats som uppfyller krav enligt VGU

Det finns flera brister i nuvarande av- och påfarters utformning. När en ny trafikplats anläggs är det viktigt att kraven enligt VGU uppfylls. Av- och påfarter samt ramper i den föreslagna utformningen av trafikplatsen har anpassats för att uppfylla de krav på bland annat avstånd och radier som ställs. Trafikplatsen har också utformats för att bli lättare för trafikanter att överblicka och orientera sig i.

#### 6.1.2 Ökad tillgänglighet till närliggande vägnät och målpunkter

Trafikförslaget som presenteras i den här utredningen innebär en förbättrad framkomlighet till flera befintliga målpunkter i området. Utöver den förbättrade tillgängligheten till planerade verksamhets- och bostadsområden underlättas resor till Himle för både norr- och södergående trafik på E6. Kopplingen mellan planprogramområdets olika delar till Himle jämfört med befintlig utformning förbättras.

#### 6.1.3 Väg Spannarp kan stängas för genomfartstrafik

Den nya trafikplatsen innebär att väg Spannarp inte längre behöver fungera som genomfartsväg. Väg Spannarp har flera stora brister som kräver stora åtgärder för att hantera den stora trafikökningen som väntar om verksamhets- och bostadsområden byggs i området. Tack vare att den stora trafikökningen i stället belastar de nya lokalgatorna kan väg Spannarp justeras för att passa de lokala målpunkterna. I stället för att vägen är låst till befintlig sträckning och anslutningar kan nya korsningspunkter och linjeföring beslutas när innehållet i närliggande exploateringsområden är känt.

Det lämpligaste sättet att stänga av väg Spannarp för genomfartstrafik behöver utredas vidare i ett senare skede. Utöver fysisk avstängning kan det vara ett alternativ att förbjuda genomfartstrafik genom lokala trafikföreskrifter och utmärkning. Åtgärden är enklare och billigare, samtidigt riskerar effekten att utebli om trafikanterna inte följer utmärkningen.

#### 6.1.4 Ökat avstånd till trafikplats Tvååker

Avståndet mellan den södra på- och avfarten vid rastplats Himle och trafikplats Tvååker är i dag kortare än kraven enligt VGU. För södergående trafik är sträckan mellan på- och avfart cirka 900 meter. För norrgående trafik är motsvarande sträcka cirka 1 200 meter. Utformningsförslaget för den nya trafikplatsen innebär en förbättring genom att avståndet till trafikplats Tvååker ökar. Av- och påfarterna för trafikplats Himle skjuts norrutså att sträckan till trafikplats Tvååker uppgår till cirka 1 600 meter. Åtgärden höjer både framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanter på sträckan.

#### 6.1.5 Avlastning av närliggande trafikplatser och andra lokalvägar

Att förändra rastplats Himles utformning så att den uppfyller Trafikverkets krav på en trafikplats innebär en möjlighet att avlasta andra närliggande trafikplatser. Beroende på hur vägnätet förändras i framtiden kan trafikplats Himle användas som ett alternativ för att minska belastningen på trafikplats Varberg C. En fullt utbyggd trafikplats innebär att Varbergs kommun får fler alternativ att lösa trafikeringen till framtida exploateringsområden. För att kunna utnyttja den fulla potentialen av en utbyggd trafikplats Himle kan det dock krävas flera åtgärder på övrigt vägnät inom kommunen.

#### 6.1.6 Möjligheter att anpassa till kommande exploatering

Förslaget på den nya trafikplatsen är möjligt att justera ur flera aspekter. De nya lokalgatorna, i nord-sydlig riktning, är placerade för att visa funktionen kopplad till den nya trafikplatsen. Gatornas placering och linjeföring är dock möjlig att förändra för att optimera ytan för kommande verksamhetsområden. Det görs lämpligen i ett senare skede av planprocessen när det finns mer detaljerad kunskap om verksamhetsområdenas innehåll. Även gatornas anslutningspunkter till Lantmannavägen och väg Spannarps är möjliga att förändra. Under utredningens gång har framför allt möjligheten att flytta den nordvästra cirkulationsplatsen diskuterats. Varbergs kommun har framfört önskemål om att flytta den öster ut, närmare E6. Det är möjligt, men inte närmare än vad den närliggande högspänningsledningen tillåter.

Trafikförslaget innehåller flera cirkulationsplatser. Hur cirkulationsplatserna ansluter till övrigt vägnät är också möjligt att anpassa. Till exempel kan det, utifrån framtida exploatering, vara av intresse att lägga till ytterligare kopplingar för lokalgator till verksamhetsområden. Cirkulationsplatserna möjliggör också för att ordna nya anslutningar till närliggande målpunkter som till exempel Himle tätort. Exakt hur korsningspunkterna utformas måste studeras närmare i ett senare skede. Likaså bör belastningen och kapaciteten i korsningspunkterna analyseras.

#### 6.1.7 Framkomlighet under byggtid

Den nya trafikplatsen är möjlig att anlägga utan allt för stora störningar för verksamheter och andra målpunkter i området under byggtid. Tack vare att den nya infrastrukturen kan byggas i etapper innan den befintliga rivs är vägnätet fortsatt framkomligt, om än med viss ökning i restid till de olika målpunkter under vissa perioder. Jämfört med att göra mindre justeringar av befintliga av- och påfarter påverkas trafiken mindre. Föreslagen etappindelning redovisas i avsnitt 9, Utbyggnadsordning.

#### 6.1.8 Befintliga konstbyggnader behålls

Att förändra konstbyggnader som till exempel broar och tunnlar är kostsamt. Utifrån studierna som ligger till grund för den här rapporten kan det undvikas genom att utforma den nya trafikplatsen enligt trafikförslaget. Ett exempel på det är hur befintliga vägportar under E6 och Västkustbanan kan rymma både körbanor samt gång- och cykelväg genom att flytta körbanans mitt, se mer detaljerad beskrivning i avsnitt 6.1.1.

#### 6.1.9 Ytanspråk för motortrafik

Jämfört med befintlig utformning kommer den nya trafikplatsen att kräva större ytor för motortrafik. Det större ytanspråket uppstår dock framför allt för att säkra framkomligheten till det nya planprogramsområdet och befintliga målpunkter. Den föreslagna trafikplatsen har också utformats för att så effektivt som möjligt tillgodose de efterfrågade funktionerna. De föreslagna lokalgatorna är inte bara av godo för trafikplatsen utan kan även utnyttjas för att angöra kommande verksamhetsområden. Det innebär att förslaget som helhet kan anses vara yteffektivt, även om det kräver mer yta än dagens utformning.

#### 6.1.10 Gång- och cykelvägar utmed lokalgator

I utformningsförslaget, Figur 7, visas inte placering av gång- och cykelvägar längs de nya lokalgatorna i detalj. För att främja möjligheten att gå och cykla är det en förutsättning att gång- och cykeltrafiken separeras från motortrafiken längs med

lokalgatorna. Det är särskilt viktigt med hänsyn till att relativt höga trafikflöden med en stor andel tung trafik förväntas. I senare skede bör det utredas vilka ytterligare åtgärder som är effektivast för att underlätta att gå och cykla inom planprogramområdet. Eftersom trafikallstring till följd av exploateringen inom planprogramsområdet förväntas bli kraftig rekommenderas det utredas om gående och cyklister ska skiljas från motortrafik även på mindre trafikerade gator inom verksamhetsområdena.

## 7 Åtgärder på omgivande vägnät

Nedan beskrivs de åtgärder som föreslås på anslutande vägnät. Åtgärder berör de sträckor som finns inom utredningsområdet men inte är direktanslutna till trafikplatsen.

### 7.1 Gång och cykelväg utmed Lantmannavägen

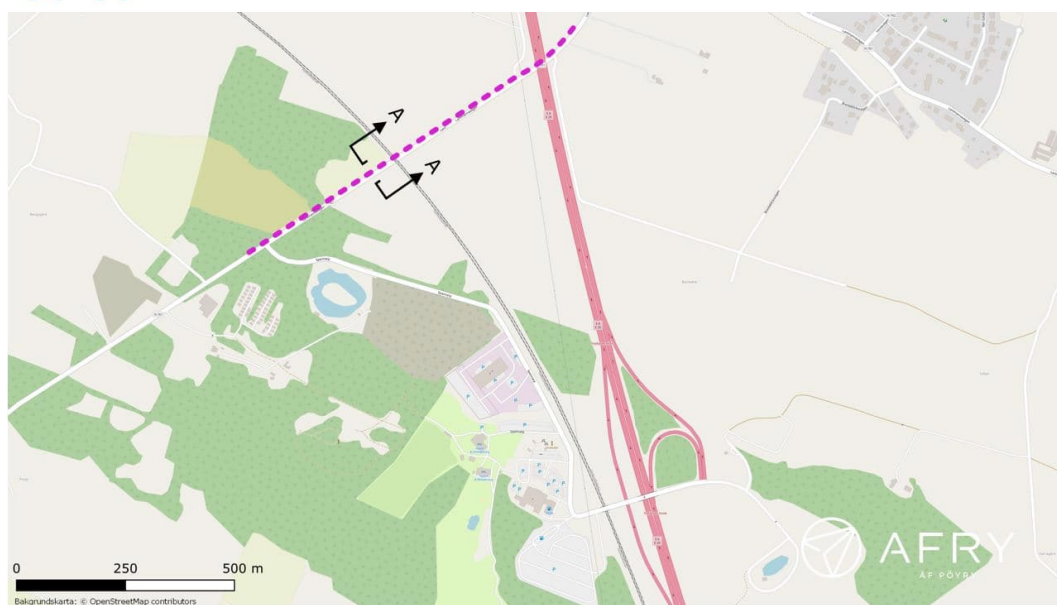
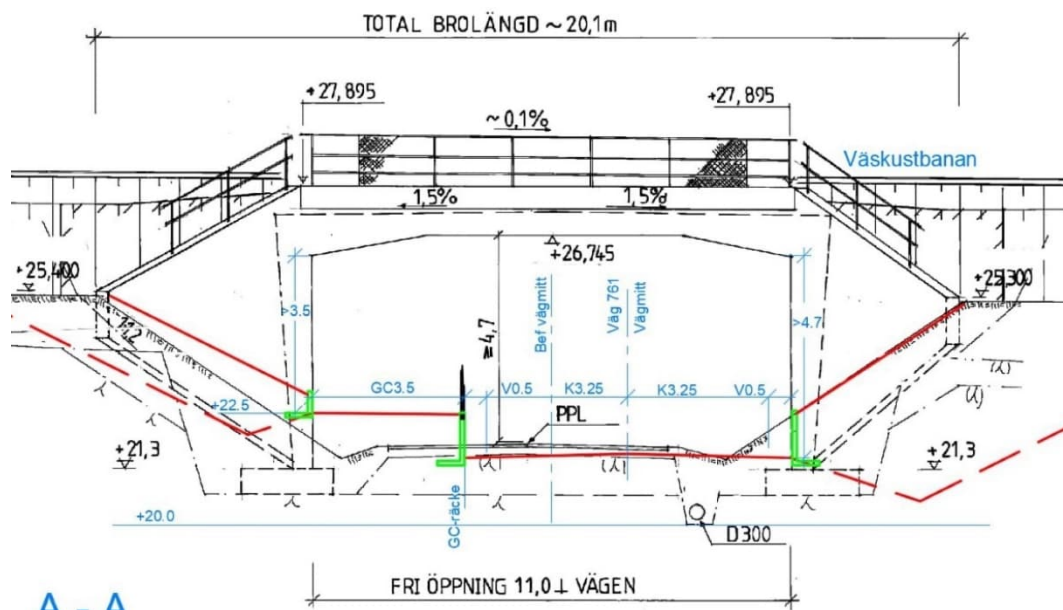
För att öka andelen hållbara resor till och från planprogramsområdet är det viktigt att förbättra möjligheten att gå- och cykla. Det gäller dels för att underlätta resor mellan Varberg samt Himle och de kommande verksamhetsområdena men det är också angeläget att de som bosätter sig i det nya bostadsområdet ska kunna gå eller cykla till närliggande målpunkter på ett tryggt och säkert sätt.

Längs med Lantmannavägen (väg 761), som kopplar utredningsområdet till Varberg och Himle, saknas gång- och cykelväg. Med hänsyn till vägens utformning, trafikflöde och hastighetsbegränsning bedöms det inte vara tryggt och säkert att gå eller cykla i blandtrafik. Eftersom andelen tung trafik längs med Lantmannavägen väntas öka när verksamheterna inom planprogrammet etableras ökar behovet av en separerad gång- och cykelväg.

En kritisk faktor för att kunna anlägga en gång- och cykelväg utmed Lantmannavägen är vägportarna under Västkustbanan och E6. Den fria öppningen i vägportarna under Västkustbanan och E6 är 11 respektive 12 m vilket gör det möjligt att anlägga en gång- och cykelväg genom att flytta körbanan i sidled, se Figur 8. Genom att skjuta vägmitten i sidled möjliggörs för en 3,5 m bred kombinerad gång- och cykelbana som skiljs från körbanan med ett räcke. Varje körfält blir 3,25 m brett och möjliggör fortsatt för att tyngre fordon kan mötas i vägportarna.

Om gång- och cykelbanan ska placeras söder eller norr om Lantmannavägen bör utredas vidare i ett senare skede, när mer är känt om planprogrammets innehåll och placering av verksamheter samt bostäder. Vid tidpunkten för den här utredningen kan konstateras att flest målpunkter, bland annat det nya bostadsområdet, planeras på den södra sidan. Det skulle också innebära en naturlig anslutning till gång- och cykelvägen vid cirkulationsplats Västkustvägen–Lantmannavägen. En nackdel med att placera gång- och cykelvägen söder om Lantmannavägen kan vara att fler vältrafikerade lokalgator måste korsas. Viktigt är att undvika att minimera antalet gånger som gående och cyklister tvingas korsa Lantmannavägen. I de punkter där så måste ske bör övergångsställen, passager och cykelöverfarter hastighetsssäkras.

En gång- och cykelväg utmed Lantmannagatan är inte bara av betydelse för det kommande planprogramsområdet. Det skulle också förbättra möjligheten att gå eller cykla mellan Himle och Varberg. Sammantaget skulle åtgärden även minska Västkustbanans och E6:ans barriäreffekt.



Figur 8. Överst i figuren visas en sektion för vägporten under Västkustbanan med föreslagen utformning med gång- och cykelbana. I nedre delen visas sektionens placering på kartan.



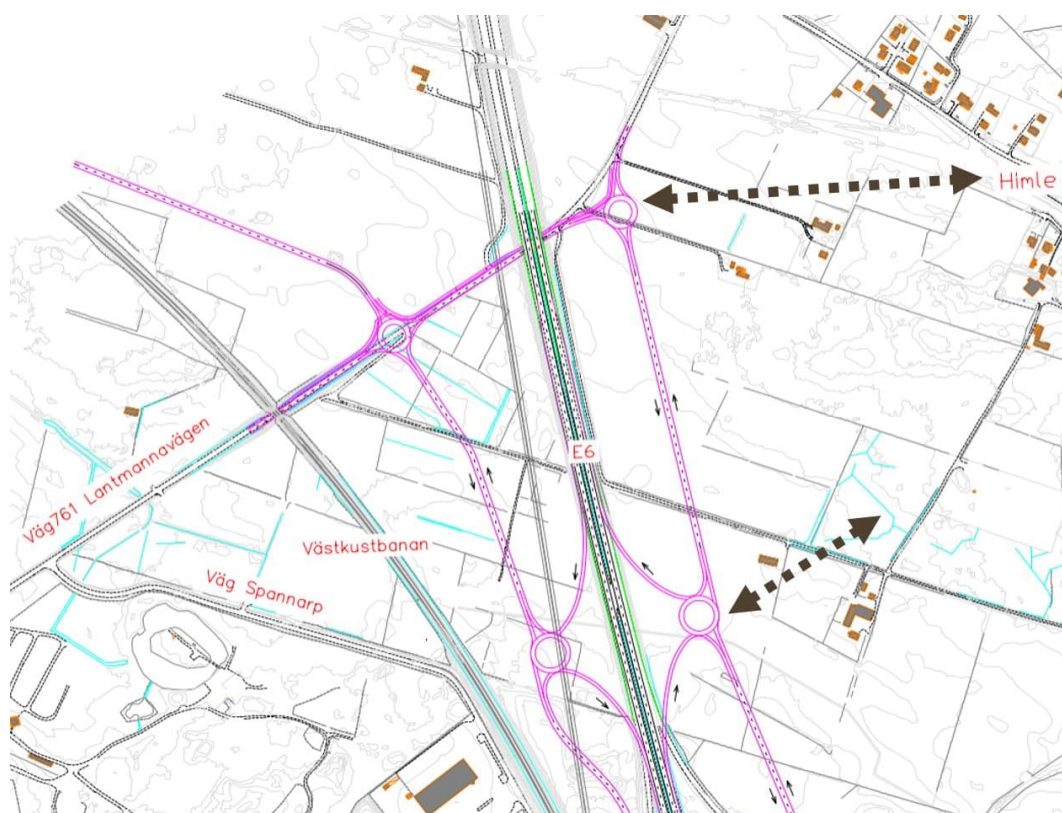
## 8 Möjliga kompletterande åtgärder

### 8.1 Ytterligare korsningspunkter på nya lokalgator

Utöver att de nya lokalgatorna krävs för att skapa en komplett trafikplats kan de användas för att ansluta till kommande verksamhetsområden. Att lägga till fler korsningspunkter på lokalgatorna har inte studerats närmare inom det här uppdraget men bedöms vara möjligt förutsatt att belastningen och kapaciteteten för korsningspunkterna studeras. Begränsande för antalet korsningspunkter och avståndet mellan dem är framför allt kravet på att utformningen inte får påverka framkomligheten på avfartsramperna från E6.

### 8.2 Ny sträckning för Lantmannavägen mellan E6 och Himle

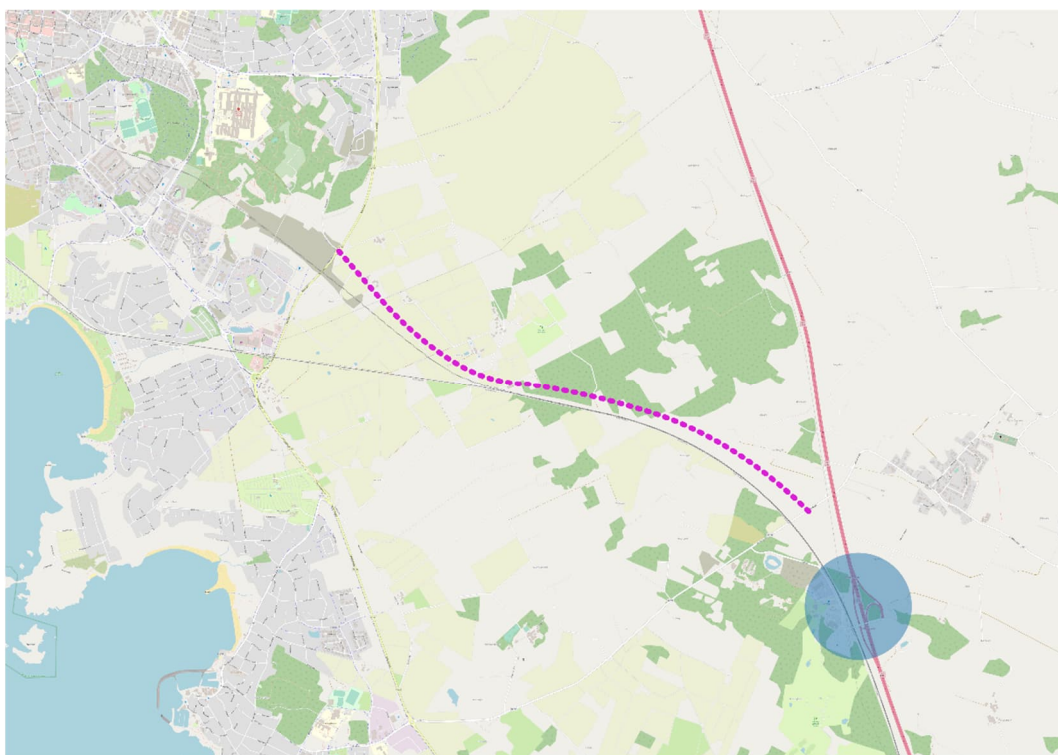
I dag går Lantmannavägen i en omväg norrut på sträckan mellan E6 och Himle. Varbergs kommun har identifierat ett möjligt behov att förbättra sträckning i framtiden. Utformningsförslaget i den här utredningen möjliggör det, se Figur 9. I förslaget finns en cirkulationsplats i korsningspunkten mellan den östra lokalgatan och Lantmannavägen. Cirkulationsplatsens anslutningar har anpassats till nuvarande vägnät men korsningspunkten är även möjlig att justera till en ny, rakare, linjeföring för Lantmannavägen till Himle. Om en ny väg anläggs på sträckan bör den kompletteras med gång- och cykelväg för att underlätta att gå och cykla mellan planprogramområdet och Himle. Sträckan kan också bli en del av ett sammanhängande cykelstråk mellan Varberg och Himle.



Figur 9. Möjligheten att förändra Lantmannavägens sträckning visas schematiskt i figuren.

### 8.3 Ny anslutning till Varberg

Den föreslagna trafikplatsen kommer att kunna hantera större trafikflöden än befintlig utformning. Det öppnar också möjligheten att avlasta andra närliggande trafikplatser och vägar. Ett alternativ, som ännu inte har utretts i detalj, presenteras i Figur 10. Alternativet innebär att trafikplats Himle binds ihop med Varberg genom en ny väg parallellt med Väskustbanans nya sträckning mellan den nordvästra cirkulationsplatsen vid trafikplatsen och befintlig cirkulationsplats på Österleden vid Breared. Alternativet kan i detta skede betraktas som en möjligt alternativ att utreda vidare. Påverkan på övrigt vägnät och andra förutsättningar måste studeras närmare innan det genomförs.



Figur 10. Möjlig sträckning för ny väg mellan Varberg och trafikplats Himle redovisas schematiskt med streckad lila linje. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap contributors.

## 9 Bortvalda förslag

Nedan beskrivs konsekvenserna och svårigheterna med att endast genomföra mindre justering av befintlig infrastruktur för att uppnå kraven på en trafikplats.

### 9.1 Bristande utrymme för nya korsningspunkter

Tidigare analys (M4traffic, 2022) visar att de nuvarande korsningspunkterna, ur kapacitetssynpunkt, inte kan hantera trafikflödet vid ett fullt utbyggt planprogramsområde år 2040. Med nuvarande utformning överskrider Trafikverkets krav på godtagbar belastningsgrad i korsningen mellan avfartsrampen för södergående trafik och väg Spannarp samt i korsningen Lantmannavägen–väg Spannarp. Vidare analyser visar att det riskerar att uppstå köer kopplat till de båda korsningspunkterna vilket är särskilt olämpligt på avfartsrampen från E6. Samtidigt är korsningspunkternas utformning bristande sett till trafiksäkerhet och orienterbarhet.

Ytterligare analys har genomförts på ett alternativ med utbyggda korsningspunkter. De båda befintliga trevägskorsningarna har ersatts av cirkulationsplatser. Det minskar belastningsgraden men känslighetsanalysen visar att det fortsatt finns risk för att korsningspunkten blir en flaskhals under maxtimmen. Ytterligare en försvårande omständighet är att utrymmet för en cirkulationsplats på väg Spannarp mellan Västkustbanan och E6 är mycket begränsat. Därför är en lösning, likt utformningsförslaget som presenteras i den här rapporten, som minskar det framtida trafikflödet i korsningspunkterna lämpligare.

### 9.2 Försämrad framkomlighet under byggtid

Att utgå från och justera befintlig infrastruktur kommer att påverka framkomligheten på befintligt vägnät kraftigt under byggtiden. Det innebär att möjligheten att nå de verksamheter som är placerade i närheten av rastplats Himle kommer att försämrats. Framför allt berör det verksamheter i sydväst, lastbilsparkering, vägkrog och Scania's fastighet. Att anlägga en trafikplats enligt nytt utformningsförslag, se avsnitt 5, utformningsförslag ny trafikplats, kommer att påverka framkomligheten mindre.

### 9.3 Omfattande åtgärder för väg Spannarp

Väg Spannarp har flera brister. Vägen är en tidigare byggväg som inte uppfyller de bärighetskrav som kommer att ställas när nya verksamhetsområden etableras. Vägen är också placerad mycket nära Västkustbanan utan någon form av skyddsräcke mellan körbanan och järnväg. Det uppfyller inte VGU:s krav och innebär en betydande risk för störningar på den hårt belastade Västkustbanan om en olycka skulle inträffa. Utöver det är väg Spannarp smal och i sydväst, mellan lastbilsparkeringen och vägkrogen, finns en mycket tvär kurva. Kurvan innebär till exempel att två tyngre fordon inte kan mötas på sträckan och är för smal för att kunna hantera framtida trafikbelastning. Det finns flera svårigheter med att anpassa väg Spannarp för att möta kraven och behoven som den planerade exploateringen innebär. Det nya utformningsförslaget minskar behovet att rusta upp väg Spannarp och möjliggör för att stänga av vägen för genomfartstrafik.

### 9.4 Avfartsramp i sydöst

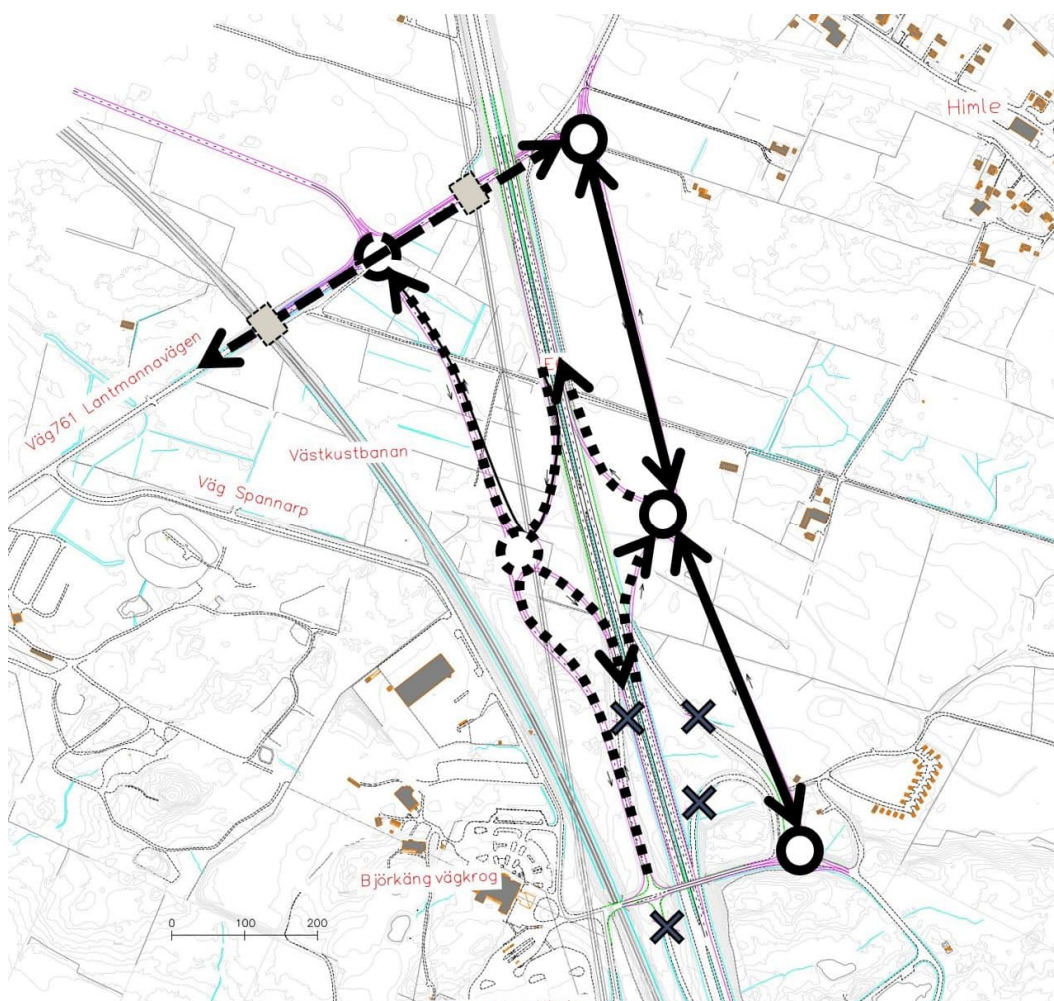
Den nuvarande avfartsrampen för norrgående trafik på E6 uppfyller inte utformningskraven enligt VGU. Att endast genomföra mindre åtgärder för bedöms inte vara lämpligt. Till exempel minskar eventuell åtgärd som att förlänga parallellavfarten söderut avståndet till trafikplatsen i Tvååker.



## 10 Utbyggnadsordning

Nedan följer en beskrivning av föreslagen utbyggnadsordning. Genom att bygga ut trafikplatsen i etapper kan trafikstörningarna minimeras. Avgörande är att lokalgatorna på östra sidan om E6 anläggs först. Då kan de och väg Spannarp användas som omlodningsväg när Lantmannavägen byggs ut. Det innebär att byggtiden och kostnaderna för åtgärderna på Lantmannavägen minskar eftersom vägen kan stängas av för trafik. Det är särskilt betydelsefullt för arbetet i vägportarna. För övriga delar är utbyggnadsordningen friare utifrån ett bygghetsperspektiv.

Föreslagen etappindelning för anläggandet av den nya trafikplatsen redovisas i Figur 11.



Figur 11. Trafikplatsen och omgivande vägnät föreslås byggas ut i etapper för att behålla framkomligheten till målpunkterna i området. Sträckor med heldragna linjer föreslås anläggas först, följt av streckade linjer. För åtgärderna redovisade med prickade linjer kan planprogrammets utveckling styra utbyggnadsordningen.



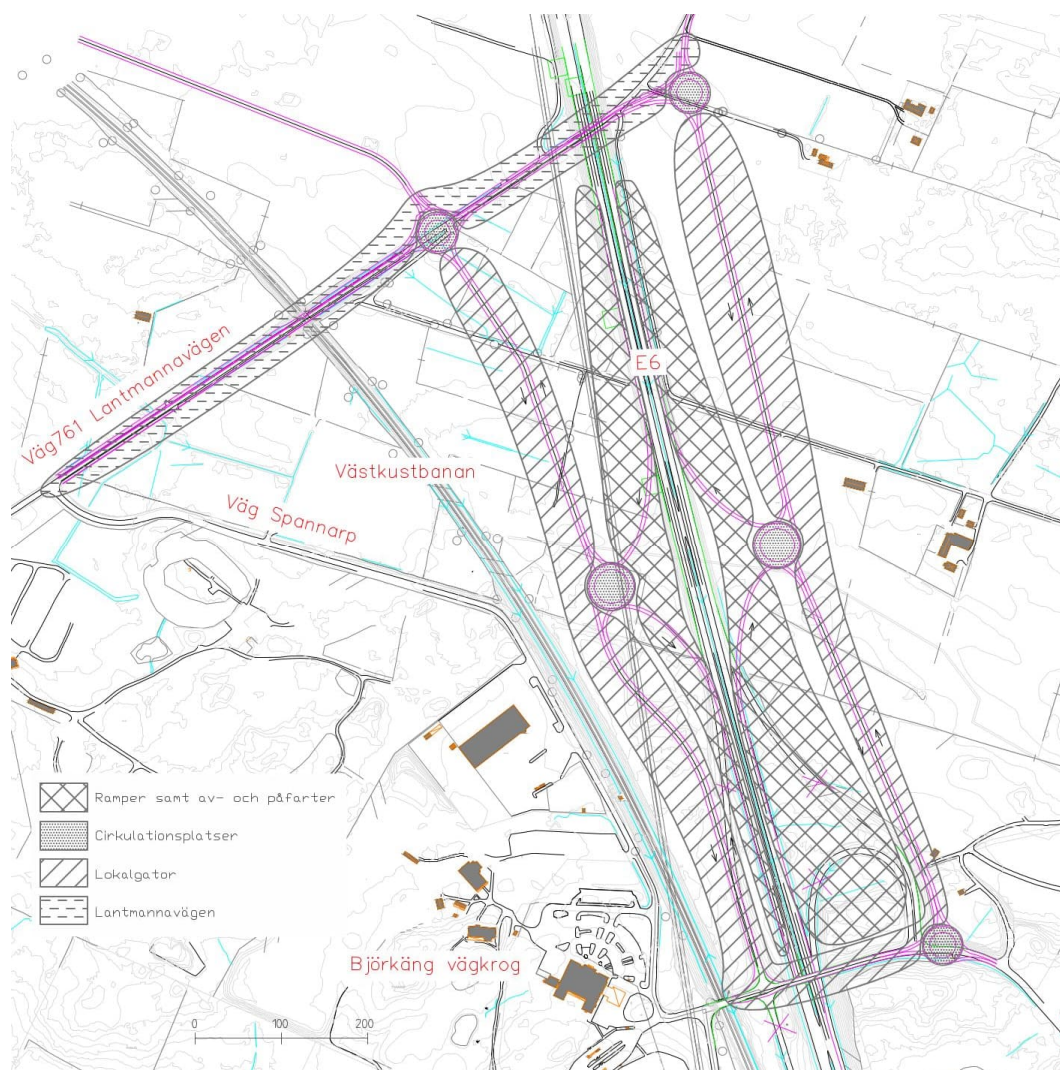
## 11 Kostnadsbedömning

Den föreslagna utformningen har kostnadsbedömts. Kostnadsbedömningen ska ses som en tidig bedömning av vad det kostar att genomföra utformningsförslaget.

Kostnadsbedömningen har delats upp i fyra områden enligt Tabell 1 och Figur 12.

Tabell 1. Beskrivning av områden för kostnadsbedömning.

Område	Beskrivning
Ramper samt av- och påfarter	Åtgärder för anslutande väg mellan E6 och cirkulationsplatser.
Cirkulationsplatser	Åtgärder för samtliga (5 st) cirkulationsplatser i utformningsförslaget. Innefattar rondell och körbana. Anslutande vägar ingår ej.
Lokalgator	Åtgärder för nya lokalgator på båda sidor om E6. Inkluderar gata samt separerad gång- och cykelväg.
Lantmannavägen	Åtgärder för Lantmannavägen med separerad gång- och cykelväg genom vägportar och på sträcka.



Figur 12. Ungefärlig områdesindelning för kostnadsbedömning.

Kostnader för följande ingår inte i bedömningen:

- Grundförstärkning eller eventuella geotekniska förstärkningsåtgärder.
- Sanering av förorenad mark.
- Omläggning av trafik under byggtiden (tillfälliga TA-planer).
- Åtgärder på fastigheter som påverkas.
- Kostnader som uppkommer i samband med exploatering (till exempel vatten- och avloppsanläggningar).

Kostnadsbedömning i 2022 års prisnivå redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Kostnadsbedömning utformningsförslag trafikplats Himle.

Kostnadsbedömning (2022 års prisnivå)	Från (tkr)	Till (tkr)
Ramper samt av- och påfarter	14 000	17 000
Cirkulationsplatser	9 000	11 000
Lokalgator	32 000	38 000
Lantmannavägen	23 000	27 000
Summa exkl påslag	78 000	93 000
Rivning (cirka 5%)	4 000	5 000
Diverse oförutsett (cirka 20 %)	16 000	18 000
Projektledning/projektering (cirka 15 %)	12 000	14 000
Summa ombyggnad	110 000	130 000

## 12 Förslag på vidare utredning

I avsnitt nedan föreslås aspekter som bör utredas vidare för att säkerställa att trafikplatsen uppfyller kraven i framtiden. Det är viktigt att påpeka att trafikförslaget som presenteras i den här utredningen är framtaget i en översiktlig studie för att visa möjligheterna att skapa en ny trafiklösning på platsen. Innan trafikplatsen kan förverkligas kommer det att krävas fler detaljerade utredningar. De studierna genomför lämpligen när det finns mer kunskap om verksamhets- och bostadsområdenas innehåll.

### 12.1 Trafikanalys

Inom den här trafikutredningen har kapacitet- och belastning inte analyserats i trafikplatsens korsningspunkter. Som beskrivit ovan i rapporten kan vissa slutsatser dras genom att studera tidigare analyser men för att vara säker på att trafikplatsen klarar av att hantera den förväntade trafikökningen bör fördelningen av trafikallsträngen och dess belastning på vägnätet studeras vidare. Analyserna kan göras på olika nivåer för att utreda påverkan lokalt respektive globalt.

Med hjälp av mikrosimuleringar kan potentiella kölängder i anslutningar mot E6 studeras. Analyserna kommer också vara till nytta för att besluta om var det är lämpligt att ansluta verksamhetsområden till de nya lokalgatorna.

Genom makrosimuleringar kan trafikplatsens påverkan på trafiknätet analyseras. Beroende på hur trafikplatsen kopplas till det övriga vägnätet kommer flera vägar att påverkas. En makroanalys kan vägleda i beslutet om det till exempel är lämpligt med en genare koppling från trafikplats Himle till Varberg via Jonstaka och Breared.

### 12.2 Gång- och cykelvägars koppling till befintligt nät

Utredningar i senare skede bör vidare undersöka möjligheten att förbättra möjligheten att gå och cykla till, från och inom planområdet. Den här utredningen har fokuserat på hur befintligt vägnät kan kompletteras med en bättre infrastruktur för gående- och cyklister. I det vidare arbetet inom planprogrammet måste även möjligheten att gå och cykla inom den nya gatustrukturen studeras.

### 12.3 Säkra korsningspunkter med hänsyn till tung trafik

Exploateringen av de kommande verksamhetsområdena förväntas alstra en stor andel tunga trafik. Därför kommer det vara extra viktigt att studera eventuella konfliktpunkter mellan gående, cyklister och motortrafikanter till verksamheter. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att minimera antalet konfliktpunkter och att sikten är god i dem som ändå krävs.

## 13 Referenser

AFRY. (2022). Trafikutredning trafikplats Himle, förslag till ny utformning – diskussionsunderlag 2022-10-07.

M4Traffic. (2022). Himle, trafiksimulering eftermiddagens rusningstrafik fullt utbyggt.

Sigma civil. (2022). Trafikutredning för planprogram Himle, Varbergs kommun.

Trafikverket. (2022). Krav – VGU, Vägars och gators utformning (2022:001).

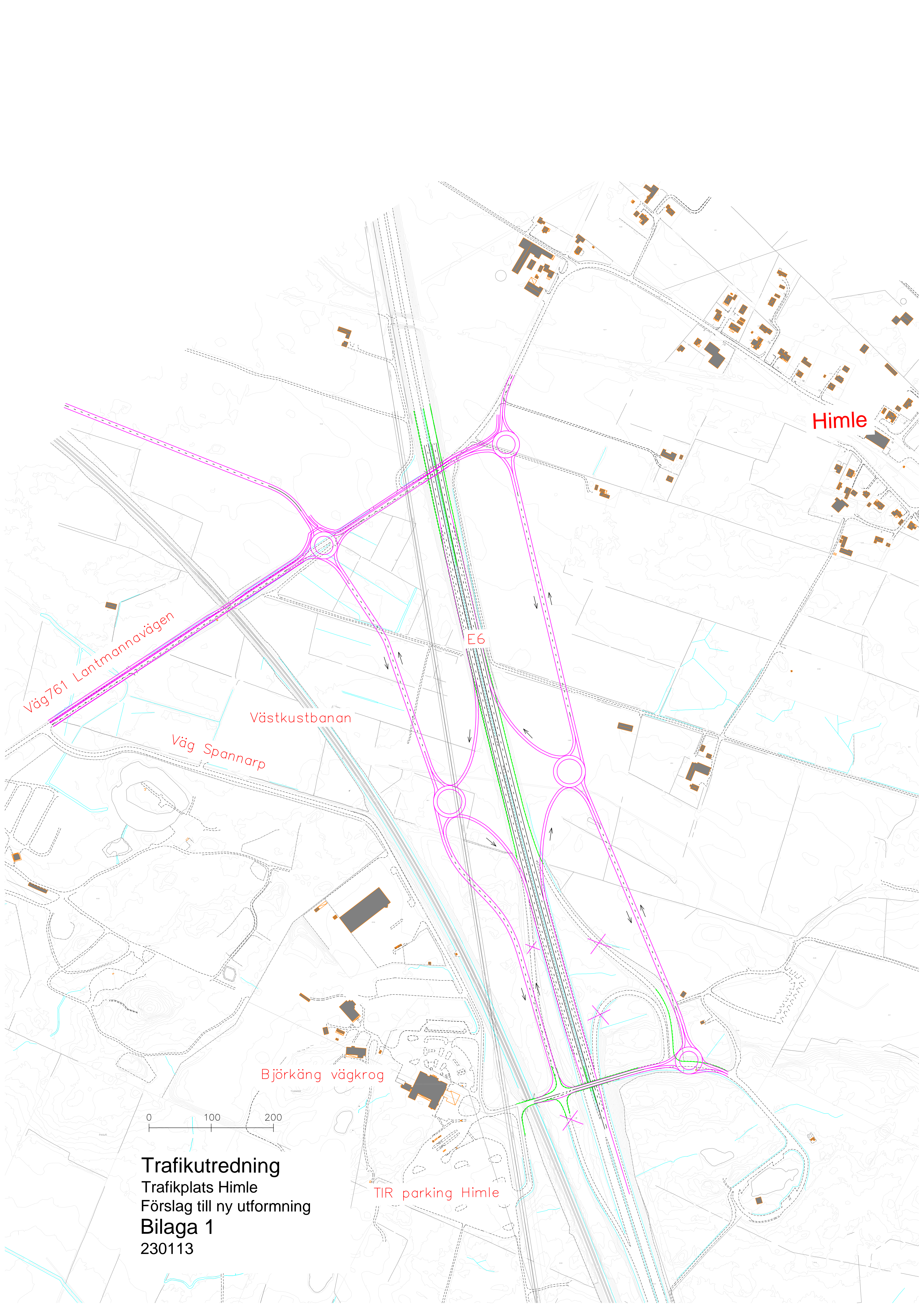
Trafikverket. (2022). Råd – VGU, Vägars och gators utformning. (2022:003)

Trafikverket. (2022). Stödjande kunskap– VGU-GUIDEN, Vägars och gators utformning. (2022:006)

## 14 Bilagor

Bilaga 1. Trafikplats Himle – förslag till ny utformning





Himle

Väg 761 Lantmannavägen

E6

Västkustbanan

Väg Spannarp

Björkäng vägkrog

TIR parking Himle

0 100 200

Trafikutredning

Trafikplats Himle

Förslag till ny utformning

Bilaga 1

230113