

Varbergs kommun

Social konsekvensanalys till planprogram för Himle



Uppdragsnr: 107 05 64 **Version:** 2
2020-06-09

Uppdragsgivare: Varbergs kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Anna Modigh
Konsult: Norconsult AB, Theres Svenssons gata 11, 417 55 Göteborg
Uppdragsledare: Sonja Pettersson
Teknikansvarig: Sonja Pettersson
Handläggare: Veronika Jönebratt

2	2020-06-09	Rapport	Veronika Jönebratt	Sonja Pettersson, Anna-Maria Ceder, Johanna Kirudd, Paula Widmark	Veronika Jönebratt
1	2020-03-27	Utkast	Veronika Jönebratt	Sonja Pettersson	Sonja Pettersson
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

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

Innehåll	
Inledning, syfte och metod	4
Teoretisk bakgrund	5
Sammanhängande bebyggelsestruktur och strategiska samband	5
Rörelse och mobilitet	5
Tillgängliga målpunkter och service	6
Tillgång till rekreation och natur	6
Delaktighet och integration	7
Barnperspektivet	7
Förutsättningar	9
Nulägesanalys	10
Konsekvensanalys	12
Sammanhängande bebyggelsestruktur och strategiska samband	12
Rörelse och mobilitet	12
Tillgängliga målpunkter och service	13
Tillgång till rekreation och natur	13
Delaktighet och integration	14
Slutsatser och rekommendationer	15
Aspekter att studera vidare i planarbetet och vid behov reglera i detaljplan	15
Rekommendationer till genomförandet av planen	16
Frågor som inte ryms inom efterföljande detaljplaneprocess	16
Referenser	17

Inledning, syfte och metod

Varbergs kommun arbetar med framtagandet av ett planprogram för ett nytt verksamhets- och bostadsområde intill väg E6/E20 och Västkustbanan i höjd med trafikplats Himle. I kommunens planarbete ingår att studera förutsättningarna för ett grönt verksamhetsområde för lager, logistik, industri, tillverkning och tillfällig vistelse. Vidare ingår även planering av upp till 200 bostäder inom ett område som tidigare använts som nöjespark.

Syftet med den sociala konsekvensanalysen är att undersöka hur det som föreslås i planprogrammet kan komma att påverka de sociala värdena inom planområdet samt konsekvenserna för de närbelägna orterna Himle, Träslövsläge/G:a Köpstad samt angränsande landsbygd.

De sociala aspekter som utvärderas tar sin utgångspunkt i relevanta övergripande mål och lagstiftning såsom FN:s globala hållbarhetsmål, barnkonventionen samt kommunala mål och strategier. De aspekter som bedömts relevanta att belysa för planområdet har identifierats i dialog med kommunen. Den teoretiska bakgrunden som ligger till grund för bedömning av aspekternas påverkan redovisas i nästa avsnitt.

Den sociala konsekvensanalysen inleds med en analys av nuläget för programområdet samt hur det förhåller sig till sin omgivning. Konsekvensanalysen fokuserar huvudsakligen på programområdet, men lyfter även konsekvenser för sammanhållning mellan olika kommunal delar på en översiktlig nivå. Analysen tar även upp sociala konsekvenser av antalet bostäder i planområdet på en översiktlig nivå.

Bedömningen har utgått från kommunens utkast till programhandling och översiktlig skiss (2020-03-16), platsbesök (2020-03-02), trafikutredning version 1.0 (Sigma Civil, 2020-02-21) samt även koncept till MKB (Vatten- och Samhällsteknik AB 2020-02-21). Eftersom underlaget beskriver ett pågående arbete i tidigt skede är konsekvensbedömningen i detta skede gjord på en övergripande nivå.

Teoretisk bakgrund

I detta avsnitt beskrivs de teman som bedömts i nulägesanalysen och konsekvensanalysen. De teoretiska resonemangen är hämtade från PRISMA - Processverktyg för social hållbarhet i stadsdelsomvandling (framtaget av RISE, Mistra Urban Futures, CMB och Mölndals stad) samt från Göteborgs stads metodhandledning BKA Barnkonsekvensanalys – barn och unga i fokus 1.2.

Sammanhängande bebyggelsestruktur och strategiska samband

Genom en sammanhängande bebyggelsestruktur med ett välintegrerat och sammanlänkat gatunät kan möten mellan människor främjas, liksom rörelsen mellan målpunkter. Fysiska och mentala barriärer utgör exempel på utmaningar som behöver hanteras för att öka den sociala hållbarheten.

En viss grad av täthet i bebyggelsestrukturen kan verka positivt på promenad- och cykelvänlighet, trygghet och social blandning. Det kan även verka positivt på vissa servicetypers förekomst. Å andra sidan riskerar täthet att leda till ökad brottsfrekvens, som ett resultat av större anonymitet och fler tillfällen för brott. Det kan även få effekter såsom fler störningsmoment, minskad hälsa och trafikökning. De negativa effekterna av täthet kan mildras genom att en stor del av bebyggelsen i området innehåller bostäder samt genom grannskap med boende och verksamma som vistas i, sköter om och håller uppsikt över det offentliga rummet.

Social blandning kan åstadkommas genom ett varierat utbud av boendeformer, lägenhetsstorlekar, planlösningar, upplåtelseformer och prisnivåer. Ett varierat utbud gör även att personer kan bo kvar i området trots förändrad livssituation.

Gränser mellan områden och deras invånare kan uppstå eller förstärkas genom stora vägar, höga trafikvolymerna och snabb trafik. Det är viktigt att åstadkomma kopplingar inom och mellan områden och platser. Kopplingarna kan stimulera fler människor till att vistas i det offentliga rummet, underlätta promenad- och cykelvänlighet samt öka tillgången till och bärkraftigheten hos verksamheter som är beroende av besökare.

Rörelse och mobilitet

Promenadvänliga områden tenderar att ha positiva effekter på hälsa, social interaktion och sammanhållning. Fler tenderar att promenera i miljöer med korta avstånd, sittplatser, god ljud- och luftkvalitet, säkra trafik korsningar samt besöksmål. Bottenvåningar som är intressanta och trevliga att betrakta spelar också roll för rörelsen i området.

När det offentliga rummet fylls med människor tenderar det att ge mer trygghet och lägre brottslighet. Detta gäller särskilt om en stor del av människorna bor i området. Däremot tenderar motsatt effekt att uppnås om det offentliga rummet främst utgör genomfartsleder. Tryggheten för fotgängare förstärks om det offentliga rummet är överskådligt, enhetligt och lätt att läsa av.

Utöver att öka risken för trafikolyckor, har mycket trafik och många parkerade fordon en tendens att leda till att människor, inte minst barn, i lägre grad vistas utomhus och interagerar med sina grannar. Gångbanor som är separerade från övrig trafik, tydliga övergångsställen, smalare gator och färre körfält är sätt att öka trafiksäkerheten för fotgängare. Säkerheten för fotgängare ökar även med belysning och material som gör dem synligare för bilister och genom att undvika avskärmande vegetation och stängsel som skymmer sikten.

God tillgång till transportinfrastruktur skapar förutsättningar för hälsa, välbefinnande, social sammanhållning, socialt kapital och fler arbetstillfällen. Kollektivtrafiken utnyttjas i större grad om den

har god komfort, är fysiskt tillgänglig och har rimliga biljettpriser. Väntkurer som är trivsamma, spännande, trygga och erbjuder väderskydd kan dessutom stimulera relationer och tillit.

Syftet med att studera denna aspekt är att undersöka hur människors fysiska och mentala hälsa kan främjas genom en fysisk miljö som främjar möjligheten till rörelse för fotgängare och cyklister och genom en transportinfrastruktur som inte förutsätter tillgång till bil och på så vis gör samhället tillgängligt för fler.

Tillgängliga målpunkter och service

För att uppnå jämställda livsvillkor och integration mellan människor behöver den fysiska miljön utformas så att tillgängligheten till service, funktioner, kultur och idrott främjas för alla. Mötesplatser ska vara tillgängliga för olika målgrupper och en diversitet av offentliga rum behövs.

En variation av olika typer av verksamheter i ett område gynna social blandning, tillit, hälsa samt livstillfredsställelse för människor oavsett bakgrund. Variationen underlättas av tillgången till lokaler med olika utformning, innehåll, storlek, ålder och hyresnivå. Verksamheter som är öppna för alla, så som bibliotek, kan lägga grund för möten mellan människor med olika bakgrund.

Olika former av service kan bidra positivt till det omkringliggande samhället. Det kan till exempel öka antalet cyklister och gående samt bidra till ökad säkerhet och trygghet i området genom ökad rörelse i det offentliga rummet vid olika delar på dygnet.

Verksamheter kan också ha negativa effekter på det omkringliggande samhället. Lokaler som är tomma, nedgångna eller innehåller "stökiga" verksamheter tenderar att leda till minskad trygghet, ökad brottslighet samt störningsmoment.

Utomhusvistelse stimuleras av att gårdar och torg upplevs som trygga. Dessa platser kan upplevas som mer trygga när de är välskötta och rena samt erbjuder god överblick, tydliga flyktvägar och frånvaro av utrymmen där potentiella förövare kan gömma sig.

Tillgång till rekreation och natur

Grönskans vetenskapligt bevisade stressreducerande och hälsofrämjande egenskaper motiverar inslag av grönska såväl i gaturummet som på kvarters- och områdesnivå. En socialt värdeskapande fysisk miljö är således en struktur som tillgängliggör natur och rekreation.

Vi människor tenderar att må bättre av att vistas utomhus. Utomhusvistelse kan bland annat stimuleras genom sittplatser, belysning samt skydd mot sol, vind och regn. Närhet och tillgänglighet till grönområden ökar personers fysiska aktivitet och mental återhämtning. Grönområden som är tillgängliga för flera olika grupper kan också leda till nya relationer, ökad tillit, grannsamverkan och ökat lokalt engagemang.

För att skapa tillgängliga grönområden är det viktigt med korta avstånd, få trafikbarriärer, låga ljudnivåer samt belysning och gångvägar som fungerar för människor med olika sociala, fysiska och psykiska förutsättningar. Andra vägar till ökad tillgänglighet är flexibel användning, låga kostnader och frånvaron av symboler som upplevs som utestängande. Vid utformningen av platser och utrustning för träning, rekreation och lek kan hänsyn med fördel tas till personer i olika åldrar så att den kan komma till nytta för fler.

Delaktighet och integration

Socialt hållbara livsmiljöer innebär miljöer för alla människor oavsett kön, ålder, socioekonomisk status, religion, etnicitet eller funktionsvariation. För att främja delaktighet är det också relevant att utvärdera hur förslaget förhåller sig till resultatet av eventuella medborgardialoger.

Integrationsfrämjande strategier kan vara överbrygning av fysiska och mentala barriärer, vilket ökar tillgängligheten till arbetsplatser, samhällsfunktioner och mötesplatser. Genom att skapa strategiska samband mellan olika orter och områden i kommunen kan möten mellan människor främjas och segregation motverkas.

Miljöer som är privata, halvprivata eller halvoffentliga tenderar att ge större trygghet och säkerhet för de som använder dem. Platstillhörighet och gemenskapskänsla mellan olika människor kan uppnås om folk stimuleras till att spendera tid på platsen. Gemenskapskänsla stärks även om miljöerna är så pass stora och rymliga att de uppmuntrar användning. Gemensamt ägande är ytterligare en aspekt som är positiv för gemenskaps känslan.

En plats blir mer tillgänglig och användbar för människor med olika bakgrund om den är lätt att ta sig till och orientera sig inom. Detta förstärks av ett varierat innehåll och genom att den går att använda och anpassa efter behov.

Barnperspektivet

Barn och ungas förutsättningar till goda livsmiljöer och god hälsa ges extra tyngd i och med FN:s barnkonvention som införlivats i svensk lagstiftning från 1 januari 2020. Nedan beskrivs barnperspektivet ur olika infallsvinklar, men i konsekvensbedömningen har barnperspektivet bakats in i övriga aspekter.

Gruppen barn är en heterogen grupp, både avseende ålder och individuella förutsättningar. Därför behöver hänsyn tas till olika gruppers förutsättningar, behov och intressen. Den fysiska strukturen i ett samhälle påverkar barns rörelsefrihet och möjligheter till lek, vardagsliv, hälsa och säkerhet. Barn och unga behöver även platser för möten, samspel med andra, personlig utveckling och lärande som inte kräver en inträdesavgift eller vuxnas sällskap. Platsernas utformning och det sociala samspelet som uppstår där spelar roll för ungas identitetsutveckling. Detta sker i större utsträckning för unga än för vuxna, eftersom de i större utsträckning är knutna till sitt hemområde. Det fria skolvälet har dock inneburit att en del barn nu rör sig i ett större område och därmed kan gå i skolan och ha kompisar långt från hemmet.

Barn som har tillgång till varierade och stimulerande utemiljöer har bättre förutsättningar att utvecklas mentalt, socialt, fysiskt och motoriskt. Ju yngre barnen är desto närmare sitt eget hem leker de och i takt med att barnen växer ökar behovet av att kunna ta större del av samhället i anspråk. Barn och unga behöver ha tillgång och tillgänglighet till service och platser för lek och rekreation, även utan vuxens sällskap. Det är viktigt att utformningen av områden sker på sätt som gör att barn och unga känner sig trygga. Utöver den fysiska utformningen är det relevant att fundera över frågor kring hur en social kontinuitet kan skapas över tid i området, hur stora omflyttningar undviks och vad som får folk att vilja bo kvar. Detta ökar förutsättningarna för gemenskap i området och därmed trygghet.

Biltrafiken utgör ett stort hinder för barns rörelsefrihet. Trafikerade närmiljöer innebär att föräldrar behöver begränsa barnens frihet, övervaka dem och följa dem till olika aktiviteter. Möjlighet att gå och cykla självständigt blir viktigare för barns utveckling ju äldre de blir. Sammanhängande gång- och cykelstråk är en förutsättning för det. För att barns närmiljö ska vara säker har separering från biltrafik och hastighetssäkring för bilar i korsningspunkter stor betydelse. Barn är dessutom mer känsliga för buller och luftföroreningar än vuxna.

Barn och särskilt ungas mobilitet bygger i stor utsträckning på kollektivtrafik. Det är viktigt att det finns en väl fungerande kollektivtrafik med trygga och säkra anslutningar som säkrar hela resan. Det

behövs även trygga stråk till och från kollektivtrafik hela dygnet för att unga ska våga och kunna ta sig till och från skola, fritidsaktiviteter och vänner. Kollektivtrafiken innebär också att unga inte behöver vara beroende av föräldrars tillgång till bil och möjlighet att skjutsa.

Barns och ungas delaktighet i planering och dialog runt utformningen är viktigt för att på ett aktivt sätt se till barns rättigheter och ge dem en politisk röst.

Förutsättningar

Kommunens hållbarhetsmål (KF 2016-12-20) ska vara vägledande i allt från målformuleringar till genomförande. Ställningstaganden som främst berör den fysiska planeringen är att kommunens samhällsplanering ska skapa förutsättningar för kommunens invånare att göra hållbara val. Transportbehovet ska minimeras och det ska vara lätt att resa hållbart, med cykel eller kollektivtrafik, i trygga trafikmiljöer. Kommunens strävar också efter att skapa god tillgång till energieffektiva och sunda bostäder samt bostadsområden med en stor mångfald och blandning av åldrar. Viktigt för folkhälsan och den sociala hållbarheten är också att planera för närhet till natur och attraktiva mötesplatser.

Vid planläggning ska kommunen tillskapa förutsättningar för en god markhushållning med yteffektiv användning och hög exploateringsgrad för att så långt som möjligt undvika att ytterligare jordbruksmark tas i anspråk (Bebyggelsestrategi, KF 2013-06-18).

I Trafikstrategin (KF 2015-10-20) anges att samhällsplaneringen ska inriktas på att minska transportbehoven. Hållbara resor ska prioriteras och det ska vara självklart att vid kortare resor välja andra alternativ än bil. Det är viktigt att redan från början bygga in möjligheter att enkelt kunna resa hållbart, genom att tidigt skapa förutsättningar för god tillgång till gång- och cykelvägar samt attraktiv kollektivtrafik. Den fortsatta planeringen av Himle verksamhetsområde har sin utgångspunkt i kommunens mål om att samhällsplaneringen ska inriktas på att minska transportbehoven. Planeringen ska så långt som möjligt skapa förutsättningar för de boende och verksamma inom området att göra hållbara val.

Enligt Handelsstrategin (KF 2015-06-23) är det inte lämpligt med detaljhandel i Himle verksamhetsområde. Området omnämns inte särskilt i strategin, men skulle kunna jämföras med övriga befintliga och planerade verksamhetsområden utmed E6:an. Det innebär att det skulle kunna vara lämpligt med handel med skrymmande varor.

I Grönstrategin (KF 2013-09-17) anges fem delstrategier för att ta vara på den potential och de möjligheter som landskapet, bebyggelsen och natur- och kulturmiljöerna erbjuder. På så sätt kan Varbergs identitet som plats för kultur, biologisk mångfald och livskvalitet stärkas, och kommunen kan bli en föregångare inom hållbar samhällsplanering. För varje delstrategi anges ett antal riktlinjer. De riktlinjer som särskilt bör beaktas vid utvecklingen av Himle verksamhetsområde är *Planera med vatten som en tillgång i bebyggd miljö, Utnyttja ekosystemens tjänster, Utveckla olika landskapstyper, karaktärer och biotoper, Ta vara på karaktärsfulla uttryck i gestaltning, Bryt barriärer.*

Programområdet ligger i utkanten av riksintresseområdet för rörligt friluftsliv (4 kap 2 § miljöbalken) samt högexploaterad kust (4 kap 4 § miljöbalken) och berör inte några områden med höga naturvärden eller höga värden för rekreation och friluftsliv.

Nulägesanalys

Himle verksamhetsområde ligger i direkt anslutning till E6 cirka 7 km sydöst om Varberg stadskärna. På andra sidan E6 ligger Himle tätort, som har ca 300 invånare. De delar av programområdet som inte ingår i Himle verksamhetsområde är idag relativt oexploaterade och har en lantlig karaktär med i huvudsak åker- och betesmark.

Inom och i anslutning programområdet finns enstaka gårdar, hästgårdar, några villor, en golfbana med restaurang och övernattnig, en lastbilshandlare, en markanläggningsbutik, rester av en nedlagd camping och ett nedlagt nöjesfält. I den södra delen av området ligger trafikplats Himle med uppställningsyta för lastbilar, drivmedelsstation, restaurang, motell och konferenslokaler.

Utöver Lantmannavägen (väg 761), som går i västöstlig riktning genom programområdet, finns det idag några mindre grusvägar från Lantmannavägen och norrut. Dessa försörjer gårdsbebyggelsen inom och i anslutning till planområdet. Mellan trafikplats Himle och Lantmannavägen (väg 761) finns en enskild väg med låg standard. Västkustbanan och E6 utgör fysiska barriärer inom området. Totalt sett är det begränsad framkomlighet inom området idag.

Idag utgör Lantmannavägen, väg 761 mellan Himle och Träslövsläge/Gamla Köpstad, den främsta kopplingen mellan programområdet och övriga delar av kommunen. Vägen har bristfällig standard. Det är enkelt att ta sig till E6 från programområdet, vilket möjliggör snabba biltransporter inom och utanför kommunen. Programområdet ligger inte utmed ett större stråk för kollektivtrafik, gång eller cykel, vilket medför att det i dagsläget finns begränsade möjligheter för hållbara persontransporter till och från området. Den befintliga infrastrukturen främjar totalt sett biltransporter.

På Lantmannavägen går buss 653 mellan Varberg bussterminal och Himle med sex turer i respektive riktning under vardagar. Under helger finns ingen kollektivtrafik att tillgå. Hållplatserna finns vid den före detta entrén till nöjesfältet och strax utanför programområdet vid infarten till Himle tätort. Från hållplatsen vid entrén tar det cirka 17 minuter att resa till Varbergs bussterminal och cirka 5 minuter att resa till Himle.

Enligt trafikutredningen som tagits fram i samband med programarbetet (Sigma Civil 2020-02-21) bedöms tillgången till kollektivtrafik vara mycket bristande. Framtida verksamma och boende bedöms ha svaga förutsättningar för att resa med kollektivtrafik utifrån nuvarande förutsättningar. Olycksrisken för gående till och från hållplatsen bedöms som potentiellt stor då separat gångväg till hållplatsen utmed Lantmannavägen saknas. Hållplatsen saknar dessutom plattform, vilket innebär försämrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Inom programområdet finns det idag inga gång- och cykelvägar. På de mindre vägarna inom programområdet är det idag lite trafik, vilket innebär en relativt säker framkomlighet för gående och cyklister. Denna framkomlighet samt golfbanan, som delvis ligger inom programområdet, utgör rekreativa värden.

I nuläget finns det endast ett fåtal målpunkter inom planområdet. De flesta av de boendes målpunkter, såsom samhälls- och kommersiell service, funktioner, kultur- och sportanläggningar finns utanför programområdet. Närmast ligger Himle tätort, strax öster om E6, samt Östra Träslövsläge och Gamla Köpstad, 3 kilometer västerut, som det planeras en större utveckling av nya bostäder och service i. Mötesplatserna inom programområdet är främst för personer som bor utanför området, såsom trafikanter på E6 eller besökare till markanläggningsbutiken.

Inom det område som tidigare varit nöjespark finns även Björkgården som tidigare använts för olika typer av evenemang, såsom konferens, konserter, bingo och dans.

För boende inom programområdet finns den närmaste servicen i samhället Himle, trafikplats Himle och i Träslövsläge.

Vårdcentral, bibliotek, motionsspår och återvinningsstation finns idag i Träslövsläge och Tvååker, som båda ligger ca 3 km från programområdet. Närmaste folktandvård och äldreboende finns i Tvååker och Varbergs stadskärna. Övriga samhällsservice finns i Varberg stadskärna. Bokbussen stannar idag i Himle och vid hållplats Vare, Ry, cirka 700 meter väster om programområdet. Inom programområdet finns det idag utbyggt bredband/fiber.

Programområdet tillhör upptagningsområdet för Spannarps förskola och skola i Himle för F-3. Upptagningsområdet för 4–9 är Bosgårdsskolan i Tvååker. Spannarps förskola och skola är små enheter med begränsad kapacitet. Skolan ligger i en gammal lokal som inte är tillgänglighetsanpassad.

Inga funktioner inom programområdet riktar sig idag till barn. Närmaste kommunala lekplats finns idag i Himle tätort och närmaste ungdomsgård i Träslövsläge.

Inom programområdet är tillgången till rekreationsområden begränsad. De delar av programområdet som består av jordbruksmark och verksamhetsområde är inte tillgänglig för rekreation, men mindre områden med naturmark finns inom och i närheten av programområdet. Rekreationslivet pågår troligtvis framförallt med cykling, promenader och ridning längs befintliga vägar och stigar. Hästhållningen i sig ska ses som en bidragande faktor till det öppna kulturlandskapets bestående, vilket utgör ett rekreativt värde i sig. På den befintliga golfbanan, i det sydvästra hörnet av programområdet, finns två 18-hålsbanor.

Kommunen avser att ta fram en ortsutvecklingsstrategi för Himle tätort. Arbetet med detta är ännu inte påbörjat. Det innebär att det saknas underlag från medborgardialoger att utgå från i nulägesanalysen.

Konsekvensanalys

Sammanhängande bebyggelsestruktur och strategiska samband

E6, järnvägen samt det planerade verksamhetsområdet kommer utgöra fysiska barriärer mellan det planerade bostadsområdet och Himle. Med väl genomtänkta kopplingar som överbryggar barriärerna skulle den nya bostadsbebyggelsen kunna utgöra underlag för utökad service i Himle tätort. Det är dock en stor utmaning att åstadkomma en infrastruktur som gör Himle till en naturlig målpunkt för de boende i det nya området. Det blir också svårt för Himle tätort att konkurrera med Tvååker och den pågående utvecklingen i Träslövsläge.

Sammantaget innebär det att ett nytt bostadsområde i programområdet troligtvis inte kommer uppfattas som en del av det befintliga samhället i Himle. Kommunens ortsanalys för Himle tätort är dock inte påbörjad ännu och därför har det inte varit möjligt att analysera utvecklingen av programområdet i förhållande till mål och strategier för Himle tätort.

För att skapa strategiska samband mellan det nya bostadsområdet och övriga delar av kommunen kommer en utveckling av infrastrukturen behövas mot Himle, Tvååker, Träslövsläge och centrala Varberg. Befintlig infrastruktur är bristfällig och utan rätt åtgärder mot detta kommer resor till och från området behöva göras med bil. För att inte riskera en ohållbar utveckling behöver därför frågan om hållbara persontransporter från programområdet prioriteras. Goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik är inte bara en förutsättning för ekologisk hållbarhet, utan även en viktig aspekt av social hållbarhet som är relevant både för bostadsområdet och verksamhetsområdet. Fler har möjlighet att arbeta i området om det är möjligt att ta sig dit utan tillgång till egen bil.

Inom verksamhetsområdena riskerar det att bli en upplevelse av otrygghet, på grund av stora kvarter, och få människor i rörelse till följd av det låga inslaget av bostäder. Åtgärder för att åstadkomma ett verksamhetsområde som känns tryggt att vistas i och röra sig igenom kan vara att åstadkomma målpunkter inom området som kan befolka området, helst vid dygnets alla timmar. Att skapa separerade gång- och cykelbanor bidrar till en ökad trafiksäkerhet, vilket är en avgörande fråga för att befolka områden där det kan förväntas en stor andel tung trafik på bilvägarna. Inom verksamhetsområdena är det även särskilt viktigt att arbeta med gestaltning, siktlinjer, ljussättning och placering av kollektivtrafikhållplatser för att motverka upplevd otryggheten. Verksamhetsområdena är dock generellt områden där den upplevda tryggheten kan vara låg och även om åtgärder vidtas för att minska otryggheten är det svårt att åstadkomma ett område som känns behagligt för alla att vistas och röra sig i.

Rörelse och mobilitet

Ett välplanerat gång- och cykelnät inom och till/från programområdet främjar invånarnas välmående, sett till såväl fysisk som mental hälsa. Tillgång till kollektivtrafik ökar möjligheten för invånare som inte har tillgång till en bil att ta sig till önskade aktiviteter och platser. Det behöver därför vara möjligt för personer som inte äger en bil att bo i området. Det underlättar för familjer att klara vardagslivet och för personer som får en ändrad livssituation.

Kollektivtrafiken förläggs med fördel till huvudstråken. Genom en sådan lösning blir bostadsområdet mer trafiksäkert, mindre bullrigt och förorenat, vilket gör utvistelse attraktivare. Utformningen av hållplatser behöver även ses över avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet.

En utbyggnad av infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik möjliggör att framförallt äldre barn kan röra sig mer självständigt inom området samt till och från andra delar av kommunen. De blir inte beroende av föräldrars tillgång till bil eller möjlighet att skjutsa. I framtida planering kommer det vara

särskilt viktigt att fokusera på hur denna infrastruktur möjliggör resor till skolor och fritidsaktiviteter i övriga delar av kommunen. Pågående och framtida utveckling kan också innebära att skolornas upptagningsområden förändras.

För de yngre barnen kommer det vara viktigt att skapa platser för lek inom bostadsområdet. För dem handlar tryggheten i det offentliga rummet främst om trafiksäkerhet och skydd mot andra eventuella olyckor. I ett tryggt och säkert trafikrum kan föräldrar också ge barn större frihet att röra sig på egen hand och leka med andra barn i området.

Tillgängliga målpunkter och service

Den utveckling som genom planprogram för Gamla Köpstad och Östra Träslövsläge kommer medföra att fler målpunkter för de boende inom programområdet uppstår i Träslövsläge. Cykel-, gång- och kollektivtrafiksförbindelser dit blir därför viktiga. Utvecklingen i Träslövsläge kan även väntas medföra att det blir en naturligare målpunkt än Himle och Tvååker för de boende inom programområdet.

Det begränsade antalet invånare som kan väntas i det nya bostadsområdet gör det svårt att etablera en bredd i service som gör området till mer än ett bostadsområde. En negativ aspekt av att tillskapa målpunkter i det nya bostadsområdet är att det kan bli än mer omotiverat att utveckla detta i Himle tätort, då de båda områdena kommer konkurrera om samma besökare.

Enligt Varbergs kommuns beräkningsmodell för antal personer/bostad så skulle 200 bostäder generera 440 personer, varav 20 % skulle vara barn (88 st) mellan 0–18 år. Modellen är generell och det kan därför vara rimligt att anta att det initialt flyttar in fler barnfamiljer än genomsnittet om området utformas med en stor andel småhus. Skolan i Himle tätort bedöms enligt kommunen ha begränsad kapacitet som inte skulle rymma en sådan ökning av barn. Upptagningsområdena kan dock komma att ändras i framtiden.

Ju fler bostäder som tillskapas i området, desto större blir chansen att åstadkomma hållbara lösningar för området samt tillräckligt underlag både för service i området och för kollektivtrafik. Däremot skulle en sådan utveckling gå emot översiktsplanens intentioner. Det bör övervägas om det är lämpligt att utöka den tänkta bebyggelsen om 200 bostäder. I nuläget går det dock inte att säga hur stort antal som i sådana fall skulle vara lämpligt.

Tillgång till rekreation och natur

Med väntad ökning av antalet invånare inom området ökar även behovet av möjligheten till rekreation i närområdet. Det behöver tillskapas hållbara kopplingar till befintliga rekreativområden och eventuellt även utredas om fler rekreativområden behöver anläggas. Program och detaljplaner behöver säkerställa grönytor inom området. En utbyggnad av gång- och cykelstråk inom programområdet skulle öka möjligheten till fysisk aktivitet inom området och kommer även kunna utgöra kopplingar till rekreativområden utanför programområdet.

Norr om programområdet ligger Hamraskogen. Vid en framtida utveckling av skogen till rekreativområde kommer den kunna nyttjas som rekreativområde för de boende inom programområdet. Programmet och kommande detaljplanering bör därmed möjliggöra framtida kopplingar till skogen.

Befintlig golfbana utgör en möjlighet till rekreation, för de som utövar sporten. Tillskottet på boende i närområdet kan även innebära ett ökat underlag för anläggningens restaurang.

Hästverksamheten i området kan komma att påverkas negativt av att fler gör anspråk på området. Verksamhetens ytbehov behöver vägas in i planeringen.

Att jordbruksmark tas i anspråk minskar möjligheterna till en lokal livsmedelsproduktion. Exploatering av jordbruksmark påverkar även kulturmiljön och landskapsbilden negativt och följaktligen det rekreativa värdet.

Delaktighet och integration

Kommunens ortsanalys för Himle tätort är inte påbörjad ännu, vilket innebär att det inte har genomförts dialog med invånare i Himle om hur de ser på ortens utveckling.

I detta skede av programarbetet är det inte avgjort om och vilken bostadsbebyggelse det blir inom området, men om bostadsbebyggelsen blir verklighet är det sannolikt att en del blir villor. Småhus riktar sig till en avgränsad grupp av befolkningen, sett till ålder, livssituation och socioekonomiska förhållanden. Om bostadsbebyggelsen inom programområdet istället skulle bli mer varierad ökar möjligheten för olika befolkningsgrupper att bosätta sig inom området, vilket också kan främja integrationen. En viktig förutsättning för en varierad bostadsbebyggelse är dock att säkra tillgången till god kollektivtrafik, så att bostadsområdet inte blir avskärmat från andra delar av kommunen. Även i detta avseende utgör infrastrukturen och det framtida verksamhetsområdet barriärer som riskerar att skärma av området. Därmed är förutsättningarna inte optimala för ett välintegrerat område.

En utbyggnad av infrastruktur, gång- och cykelbanor samt fler kollektivtrafiksavgångar medför bättre tillgänglighet för befintliga boende inom programområdet och kan även få positiva effekter för resandet till och från omkringliggande orter. Resande främjar möten mellan olika människor, vilket är ett led i en framgångsrik integration. Möjligheten att ta sig till och från verksamhetsområdet utan tillgång till egen bil blir också viktig för att arbetstillfällena ska rikta sig till en bred grupp.

Slutsatser och rekommendationer

Programarbetets inriktning innebär att bostadsbebyggelse skapas där förutsättningarna inte är särskilt goda ur perspektivet social hållbarhet. Det finns stor risk att barriärer kvarstår, vilket innebär att området blir avskärmat. Vissa sociala aspekter, som platsens identitet i förhållande till Himle tätort, blir svåra att ta ett helhetsgrepp om innan kommunen har genomfört sin planerade ortsanalys för Himle.

Ett större antal bostäder i programområdet kan ge bättre underlag för service och kollektivtrafik, samt ge bättre förutsättningar för en variation av bostadstyper och upplåtelseformer. Samtidigt skulle det gå emot den strategiska utvecklingen inom kommunen enligt översiktsplanen. Även om enstaka sociala aspekter gynnas av en större exploatering kvarstår frågan om lämpligheten att placera exploateringen just här.

Aspekter att studera vidare i planarbetet och vid behov reglera i detaljplan

- Skapa väl genomtänkta kopplingar som överbryggar de fysiska barriärerna mot Himle tätort. Det skapar bättre förutsättningar för att den nya bostadsbebyggelsen ska utgöra underlag för utökad service i Himle.
- Placeringen av kollektivtrafikhållplatser behöver anpassas till de boende och arbetande inom området och ses över utifrån trafiksäkerhet och tillgänglighet. För att öka benägenheten att nyttja kollektivtrafiken kan det behövas hållplatser både i bostadsområdet och i verksamhetsområdet.
- Kollektivtrafiken bör förläggas till huvudstråk för att skapa en så trafiksäker situation som möjligt, samt att minska störningarna i form av buller och luftföroreningar.
- Vid planering av gång-, cykelvägar och kollektivtrafik behöver äldre barns möjlighet att ta sig till andra delar av kommunen beaktas. Särskilt behöver resor utifrån (framtida) upptagningsområden för skolor och lokalisering av fritidsaktiviteter stå i fokus.
- Säkerställ tillräckliga ytor för tillgängliga och trygga cykel- och gångvägar inom programområdet. Trafiklösningarna inom området behöver ha trygghet och säkerhet i fokus. Barns möjlighet att röra sig på egen hand i området behöver särskilt beaktas.
- Utredda vilket antal bostäder som krävs för att skapa underlag för service i programområdet. I detta övervägande behöver även relationen till Himle tätort och utvecklingen där beaktas.
- Reglera i detaljplanen för en varierad bostadsbebyggelse för att attrahera olika befolkningsgrupper. Möjligheten att ta sig till och från området på annat sätt än med bil är en förutsättning för att den blandade bebyggelsen ska medföra önskad utveckling.
- Analysera behovet av grönytor inom programområdet samt rekreationsområden i dess närhet. Lekytor inom bostadsområdet behöver säkerställas och hästverksamhetens ytbehov behöver vägas in.
- Gör en grundlig analys av förväntat antal inflyttande barn. Eventuellt skiljer sig antalet barn i området över tid. Områdets utformning behöver anpassas till ett scenario med störst antalet barn. Det bör även utredas hur grönytor inom området kan förändras med en förändrad befolkningsstruktur över tid. Ytor anpassade till små barn kan behövas ändras i takt med att barnen blir äldre.
- Vid planeringen av verksamhetsområdena behöver möjligheten att skapa målpunkter studeras. Trafiklösningarna inom området behöver ha trygghet och säkerhet i fokus. Områdets gestaltning, kollektivtrafiklösning, siktlinjer och ljussättning behöver beaktas.

- Ett kommunalt huvudmannaskap för gator och gemensamma ytor ökar möjligheten att skapa en enhetlig och tydlig struktur i programområdet.

Rekommendationer till genomförandet av planen

- Vid projektering av gång- och cykelstråk genom området ska trygghet och säkerhet vara i fokus.
- Vid projektering av allmän plats för vistelse behöver det tas hänsyn till olika befolkningsgruppers behov.
- Utbyggnad av infrastrukturen behöver ske i ett tidigt skede i omvandlingen av området så att gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik finns på plats när boende och verksamheter flyttar in i planen.

Frågor som inte ryms inom efterföljande detaljplaneprocess

- Gång-, cykelvägar och utveckling av kollektivtrafik till och från programområdet behöver prioriteras. Det främjar både den ekologiska och sociala hållbarheten inom den befintliga bebyggelsen, det nya bostadsområdet och verksamhetsområdet.
- För att skapa strategiska samband mellan det nya bostadsområdet och övriga delar av kommunen behövs en utveckling av infrastrukturen mot Himle, Tvååker, Träslövsläge och centrala Varberg. Detta för att undvika att bostäderna blir en isolerad ö och invånarna bilberoende.
- Inkludera området i den kommande ortsanalysen för Himle tätort. Exempelvis behöver utvecklingen av service beakta behoven i de båda områdena. Ortsanalysen borde påbörjas snarast möjligt för att öka chansen att utvecklingen i programområdet svarar mot bygdens behov.
- Skapa hållbara kopplingar till befintliga rekreationsområden och gör det möjligt att åstadkomma en framtida koppling mot Hamraskogen.
- Planera området så att de boende på ett enkelt och säkert sätt kan ta sig till den befintliga golfbanan.

Referenser

Göteborgs stad (2016). Barnkonsekvensanalys – barn och unga i fokus 1.2

RISE (2019). PRISMA – Processverktyg för social hållbarhet i stadsdelsomvandling Version 1.0

Allen, N. (2015). Understanding the Importance of Urban Amenities: A Case Study from Auckland. *Buildings*, 5(1), 85-99.

Arnstberg, K.-O. & Bergström, I (2001). Åtta postulat om planering av staden som livsmiljö. Stockholm: Formas

Austin, D. M., Furr, L. A., Spine, M. (2002). The effects of neighborhood conditions on perceptions of safety. *Journal of Criminal Justice*, 30(5), 417-427.

Bellander, G. (2008). Blandstaden - Ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling? Karlstad: Boverket, Formas & Miljödepartementet.

Bergsten, Z., & Holmqvist, E. (2013). Possibilities of building a mixed city – Evidence from Swedish cities. AU - Bergsten, Zara. *International Journal of Housing Policy*, 13(?), 288-311.

Boniface, S., Scantlebury, R., Watkins, S.J., & Mindell, J.S. (2015). Health implications of transport: Evidence of effects of transport on social interactions. *Journal of Transport & Health*, 2(3), 441-446.

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219.

Cohen, D. A., Inagami, S. & Finch, B. (2008). The built environment and collective efficacy. *Health and Place*, 14(2), 198-208.

Cozens, P. M. (2011). Urban Planning and Environmental Criminology: Towards a New Perspective for Safer Cities. *Planning Practice & Research*, 26(4), 481-508.

Cozens, P. M. & Love, T. (2015). A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED). *Journal of Planning Literature*, 30(4), s. 393-412.

Dempsey, N. (2009). Are good-quality environments socially cohesive? Measuring quality and cohesion in urban neighbourhoods. *Town Planning Review*, 80(3), 315-345.

Dempsey, N., Brown, C., & Bramley, G. (2012). The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability. *Progress in Planning*, 77(3), 89-141.

Diener, E., Oishi, S., & Lucas, R. E. (2015). National accounts of subjective well-being. *American Psychologist*, 70(3), 234-242.

Ewing, R., & Clemente, O. (Red.). (2013). *Measuring Urban Design: Metrics for Livable Places*. Washington, DC: Island Press.

Folkhälsomyndigheten (2017). Miljöhälsorapport 2017. Folkhälsomyndigheten, Karolinska Institutet.

Foster, S. & Giles-Corti, B. (2008). The built environment, neighborhood crime and constrained physical activity: An exploration of inconsistent findings. *Preventive Medicine*, 47(3), 241-251.

Geurs, K., Boon, W., & Van Wee, B. (2009). Social Impacts of Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom. *Transport Reviews*, 29(1), 69-90.

Sang, Å.O., Knez, I., Gunnarsson, B., & Hedblom, M. (2016). The effects of naturalness, gender, and age on how urban green space is perceived and used. *Urban Forestry & Urban Greening*, 18(?), 268-276.

Cariñanos, P., & Casares-Porcel, M. (2011). Urban green zones and related pollen allergy: A review. Some guidelines for designing spaces with low allergy impact. *Landscape and Urban Planning*, 101(?), 205-214.

Stoker P, Garfinkel-Castro A, Khayesi M, Odero, W., Mwangi, M. N., Peden, M., & Ewing, R. (2015). Pedestrian Safety and the Built Environment: A Review of the Risk Factors. *Journal of Planning Literature*, 30(4), 377-392.

Lee, J.L.C. et. al. (2018). Understanding Outdoor Gyms in Public Open Spaces: A Systematic Review and Integrative Synthesis of Qualitative and Quantitative Evidence. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(4), 590.

Hanibuchi, T., & Nakaya, T. (2013). Contextual Determinants of Community Social Capital. I Kawachi I., Takao S., & Subramanian S. (Red.) (2013). *Global Perspectives on Social Capital and Health*. New York: Springer.

- Hillier, B., & Sahbaz, O. (2008). An evidence based approach to crime and urban design. Bartlett School of Graduates Studies University College London.
- Ahlfeldt, G., & Pietrostefani, E. (2017). Demystifying Compact Urban Growth: Evidence From 300 Studies From Across the World. Washington, DC: Coalition for Urban Transitions.
- Dill, J. (2009) Bicycling for Transportation and Health: The Role of Infrastructure. *Journal of Public Health Policy*, 30(s1), S95–S110.
- Jorgensen, A., Hitchmough, J., & Calvert, T. (2002). Woodland spaces and edges: their impact on perception of safety and preference. *Landscape and Urban Planning*, 60(3), 135-150.
- Nisbet, E.K., Zelenski, J.M., & Murphy, S.A. (2011). Happiness is in our nature: Exploring nature relatedness as a contributor to subjective well-being. *Journal of Happiness Studies*, 12(2), 303-322.
- Kickert, C. C. (2016). Active centers–interactive edges: The rise and fall of ground floor frontages. *Urban Design International*, 21(1), 55-77.
- Klinenberg, E. (2018). *Palaces for the People: How social infrastructure can help fight inequality, polarization, and the decline of civic life*. New York: Crown.
- Abraham, A., Sommerhalder, K., & Abel, T. (2010). Landscape and well-being: a scoping study on the health-promoting impact of outdoor environments. *International Journal of Public Health*, 55(1), 59-69.
- Legeby, A., Berghauer Pont, M., & Marcus, L. (2015). *Delad stad – Stadsbyggande och segregation*. Stockholm: KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of environmental psychology*, 31(3), 207-230.
- Lloyd, K., & Auld, C. (2003). Leisure, public space and quality of life in the urban environment. *Urban policy and research*, 21(4), 339-356.
- Low, S., Taplin, D., & Scheld, S. (2009). *Rethinking urban parks: Public space and cultural diversity*. University of Texas Press.
- Loewen, L. J., Steel, G. D., & Suedfeld, P. (1993). Perceived safety from crime in the urban environment. *Journal of Environmental Psychology*, 13(4), 323-331.
- Lorenc, T., Petticrew, M., Whitehead, M., Neary, D., Clayton, S., Wright, K., ... & Renton, A. (2013). Fear of crime and the environment: Systematic review of UK qualitative evidence. *BMC Public Health*, 13, 496-504.
- Loukaitou-Sideris, A. (2006). Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. *Journal Of Planning Literature*, 20(3), 219-232.
- Malmqvist, I. (1992). *Vardagshus i staden: En studie av hus med bostäder och med verksamhet i bottenvåningen (Doktorsavhandling)*. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.
- Martens, D., Gutscher, H., & Bauer, N. (2011). Walking in “wild” and “tended” urban forests: The impact on psychological well-being. *Journal of Environmental Psychology*, 31(1), 36-44.
- Molnar, S., & Tekie H. (2018). *Effektanalys av sociala och kulturella verksamheter i bottenplan – en idéskrift*. Göteborg: Mistra Urban Futures.
- Gebel, K., Bauman, A.E., Sugiyama, T., & Owen, N. (2011) Mismatch between perceived and objectively assessed neighborhood walkability attributes: Prospective relationships with walking and weight gain. *Health & Place*, 17(2), 519-524.
- Perkins, D. D. Meeks, J. W., & Taylor, R. B. (1992). The physical environment of street blocks and resident perceptions of crime and disorder: Implications for theory and measurement. *Journal of Environmental Psychology*, 12(1), 21-34.
- Rollero, C., & De Picollo, N. (2010). Place Attachment, Identification and Environment Perception: An Empirical Study. *Journal of Environmental Psychology* 30(2), 198-205.
- Linn E. (2018, 18 juni). *Forskning visar hur bottenvåningen ger staden liv*. Arkitekten. Hämtad från <https://arkitekten.se/kultur/forskning-visar-hur-bottenvaningen-ger-staden-liv/>
- Sallis, J. F., Spoon, C., Cavill, N., Engelberg, J. K., Gebel, K., Parker, M., ... & Ding, D. (2015). Co-benefits of designing communities for active living: an exploration of literature. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 12(1), 30.

van den Berg, M., Wendel-Vos, W., van Poppel, M., Kemper, H., van Mechelen, W., & Maas, J. (2015). Health benefits of green spaces in the living environment: A systematic review of epidemiological studies. *Urban Forestry & Urban Greening*, 14(4), 806-816.

Sohn, D.W. (2006). Residential crimes and neighbourhood built environment: Assessing the effectiveness of crime prevention through environmental design (CPTED). *Cities*, 52, 86–93.

Talen, E., & Koschinsky, J. (2013). The walkable neighborhood: A literature review. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 1(1), 42-63.

Wang, Y., Chau, C.K., Ng, W.Y., & Leung, T.M. (2016). A review of the effects of physical built environment attributes on enhancing walking and cycling activity levels within residential neighborhoods. *Cities*, 50, 1-15.

Özbil, A., Yeşiltepe, D., & Argin, G. (2015). Modeling walkability: The effects of street design, street-network configuration and land-use on pedestrian movement. *Journal of the Faculty of Architecture*, 12(3), 189-207.

Larson, L. R., Jennings, V., & Cloutier, S. A. (2016). Public parks and wellbeing in urban areas of the United States. *PLoS One*, 11(4), e0153211.

Abdullah A, Marzbali MH, Tilaki MJM, et al. (2015). The Influence of Permeability on Social Cohesion: Is it Good or Bad? *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 168, 261-269.

Minoura E. (2016). *Uncommon Ground: Urban Form and Social Territory* (Doktorsavhandling). Stockholm: KTH Royal Institute of Technology, School of Architecture and the Built Environment.

Tetlock, P., Gardner, D., & Gundenäs, H. (2016). *Konsten att förutsäga framtiden: En bok om superprognostik*. Göteborg: Daidalos.

Rittel, H., & Webber, W. (1973). Dilemmas in a general theory of planning. *Policy Sciences*, 4 (2), 155-169.