



**VARBERGS
KOMMUN**

Diarienummer: SBK 2019-674
Datum: 2023-06-07



Program för Himle verksamhetsområde och intilliggande bostadsområde

Spannarp 19:22 m.fl. Himle, Varbergs kommun

Programsamrådshandling

Upprättad 2023-06-07

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har av byggnadsnämnden fått i uppdrag att pröva lämpligheten för verksamhetsområde, bostäder samt tillfällig vistelse intill befintliga verksamheter och motorvägsavfarten Himle/Björkäng. Detta görs i ett inledande skede genom att ta fram ett program som slår fast den övergripande strukturen och förutsättningarna för området. Efter programskedet följer framtagande av detaljplaner innan en utbyggnad kan ske.

Det cirka 220 hektar stora programområdet är beläget 7 kilometer söder om centrala Varberg och består av jordbruk- och skogsmark, enstaka bostadsbebyggelse samt ett par befintliga verksamheter som ligger intill den befintliga motorvägsavfarten och rastplatsen.

Planarbetet har sin grund i inriktningen om ett grönt och hållbart område med goda förbindelser till motorvägen. Programförslagets struktur utgår från platsens förutsättningar och de behov som en utveckling av området förutsätter. Lågpunkter i landskapet samt en inventering av naturvärden och ekosystemtjänster har lagt grunden till möjliga exploateringsytor.

Programmet anger läge och utformning för en ny trafikplats. Trafikplatsen är en förutsättning för att kunna utveckla området för verksamheter i linje med uppdraget och kommunens behov av ny verksamhetsmark.

Området föreslås i huvudsak utvecklas med verksamheter som är inriktade mot lager, logistik, industri och tillverkning. Området är avsett för nya verksamhetsetableringar, men också för befintliga verksamheter inom stadsområdet som behöver flytta. De verksamheter som ligger intill rastplatsen föreslås kunna utvecklas för att omfatta möjlighet till handel, kontor och övernattning. En del av programområdet innehåller etablering av bostäder i varierade former.

Omslagsbild: Snedbild över del av programområdet från år 2022. ©Varbergs kommun

Planhandlingar

Program (denna handling)

Programkarta, 2023-06-07

Miljökonsekvensbeskrivning, Vatten och samhällsteknik AB, 2023-02-28

Naturvärdesinventering, Ecocom, 2019-10-20

Groddjursinventering, Calluna, 2020-06-28

Ekosystemtjänstkartläggning, Varbergs kommun, 2020-11-27

Lokaliseringsstudie jordbruksmark, Varbergs kommun, 2022-05-22

Trafikutredning, Sigma Civil AB, 2022-07-06

Trafikutredning trafikplats, Afry, 2023-01-13

Trafikbullerutredning, Akustikverkstan, 2021-06-26

Dagvattenutredning, ÅF, 2020-03-24

Social konsekvensanalys, Norconsult AB, 2020-06-09

Arkeologisk utredning, Spannarp 19:22 m.fl., Rapport Kulturmiljö Halland 2020:33, 2020

Arkeologisk utredning, Spannarp 13:55 m.fl., Rapport Kulturmiljö Halland 2020:42, 2020

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Planhandlingar.....	3
Innehåll.....	4
Läsanvisning.....	6
Inledning.....	7
Planeringsprocessen.....	7
Uppdrag.....	8
Programmets syfte.....	8
Programområdets sammanhang.....	8
Programarbetets inriktning.....	10
Programförslag.....	12
Programmets omfattning.....	12
Programkarta.....	13
Bebyggelse.....	14
Trafik.....	19
Grönstruktur.....	22
Delområden.....	25
Genomförande.....	34
Fastighetsrättsliga frågor.....	34
Organisatoriska frågor.....	36
Ekonomiska frågor.....	38
Konsekvenser.....	40
Natur.....	40
Kulturmiljö.....	41
Miljö.....	41
Miljökvalitetsnormer.....	42
Bebyggelse.....	42
Trafik.....	45
Hälsa och säkerhet.....	47
Riksintresse.....	48
Jordbruksmark.....	49
Nollalternativet.....	49
Tidigare ställningstaganden.....	51

Planer	51
Strategiska dokument	53
Riksintressen och skydd.....	55
Förutsättningar	57
Mark och vegetation	57
Befintlig bebyggelse.....	70
Trafik.....	72
Störningar och risker.....	75

Läsanvisning

Denna programhandling inleds med beskrivning av uppdraget, syftet, programområdets sammanhang samt en redogörelse för den övergripande inriktningen. Efter dessa introducerande delar presenteras de större strukturerna inom området, följt av detaljerade beskrivning av delområdena A till H.

Efter programförslaget och kapitlet om genomförande, som beskriver hur området är tänkt att genomföras, presenteras en bedömning av konsekvenserna. En sammanvägd bedömning av projektgruppens arbete och utredningars resultat presenteras i konsekvensbeskrivningen.

Programhandlingen avslutas med de ställningstaganden som finns att förhålla sig till i tidigare strategier, planer och beslut samt en redogörelse av platsens förutsättningar med resultaten från de utredningar och inventeringar som gjorts i området.

Inledning

Under följande avsnitt beskrivs de grundläggande förutsättningarna för programarbetets process och frågeställning. Redogörelse av programmets syfte, sammanhang samt inriktning ingår också i avsnittet.

Planeringsprocessen

Program upprättas som ett första steg i planprocessen i enlighet med de regler som finns i plan- och bygglagen (PBL). Ofta upprättas program när det handlar om ett större område, om det finns många motstående intressen eller om förändringen inte har stöd i översiktsplanen. Program upprättas om kommunen bedömer att det behövs.

I arbetet med Himle verksamhetsområde och intilliggande bostadsområde har kommunen bedömt att ett program behövs för att den övergripande strukturen och förutsättningarna för området ska kunna slås fast. Programmet följer delvis översiktsplanens intentioner. Programmet beskriver principer för markanvändningen och blir vägledande för det fortsatta arbetet med detaljplaner.

I ett första skede upprättas samrådshandlingar för programmet. Sedan skickas handlingarna ut på samråd för insamling av synpunkter, enligt samma regler som gäller för en detaljplan. Remissförfarandet är en del i prövningen av att bedöma lämplig markanvändning för området.

De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i en programsamrådsredogörelse. Därefter revideras handlingarna. Efter ett nytt politiskt ställningstagande kan programförslaget godkännas av byggnadsnämnden.

När programmet godkänts kan förslag till detaljplaner tas fram. Detaljplan är det juridiska dokumentet som reglerar mark- och vattenanvändningen. Programområdet kommer att planeras i ett flertal detaljplaner där delområdenas förutsättningar och innehåll redovisas mer detaljerat. Även i detaljplaneskedet kan förslag till ny bebyggelse justeras. Det kommer att finnas möjlighet att framföra synpunkter på förslagen till detaljplaner.

Ett program är vägledande för den fortsatta planeringen. Detaljplanerna som följer av programmet ligger till grund för vad man kommer att få bygga i området. Innan genomförandet av programförslaget kan ske, kommer också tillstånds- och planeringsprocesser att krävas i enlighet med bland annat miljöbalken och väglagen.

Uppdrag

Kommunstyrelsen beslutade den 26 mars 2019, Ks § 70, att godkänna planeringsdirektiv för Himle verksamhetsområde samt att beställa planläggning av byggnadsnämnden i enlighet med framtaget direktiv.

Byggnadsnämnden beslutade den 23 maj 2019, Bn § 184, att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att pröva lämpligheten för verksamhetsområde för transportintensiva verksamheter, 200 bostäder inom det område som tidigare använts som nöjespark samt utreda förutsättningarna för tillfällig vistelse. Byggnadsnämnden beslutade den 22 juni 2023, Bn § 124 att godkänna programmet för samråd.

Programmet har tagits fram av planavdelningen på stadsbyggnadskontoret tillsammans med representanter från andra samhällsbyggande förvaltningar och bolag i Varbergs kommun.

Programmets syfte

Syftet med programmet är att pröva förutsättningarna för ett nytt verksamhetsområde öster och väster om väg E6/E20, i anslutning till motorvägsavfart Himle/Björkäng.

Som en följd av planeringen i området är ett av programmets syften även att utveckla en ny trafikplats inom programområdet. Trafikplatsen ska försörja programområdet, de södra delarna av centrala Varberg samt omgivande landsbygd öster om programområdet.

Vidare är syftet att pröva förutsättningarna för bostadsbebyggelse inom ett område som tidigare inrymt en nöjespark samt att pröva förutsättningarna för utveckling av befintliga verksamheter inom rastplatsen.

Programområdets sammanhang

Programområdet är beläget cirka 7 kilometer sydöst om Varbergs stadskärna och cirka 300 meter väster om Himle samhälle. Motorvägen E6/E20 och järnvägen Västkustbanan korsar programområdet i nord-sydlig riktning. Lantmannavägen, väg 761, korsar området i öst-västlig riktning.

Det cirka 220 hektar stora programområdet ligger på den halländska slättbygden och består till största del av oexploaterad betes- och åkermark med enstaka gårdar. Historiskt har programområdet bestått av odlad och betad mark med högre skogspartier i de södra delarna. Landskapet har med åren påverkats av olika exploateringar som motorväg, rastplats, järnväg och verksamheter. Landskapet präglas till största del av det öppna jordbrukslandskapet med ett aktivt jordbruk.

I södra delen av programområdet ligger rastplats Himle som innehåller drivmedelsförsäljning, butik, restaurang, parkering för lastbilar, golfklubb samt försäljning och service av lastbilar. I programområdets västra del ligger den före detta nöjesparken Fun City samt samlingslokalen Björkgården. Nöjesparken var länge en målpunkt för upplevelser men numera är verksamheten avvecklad. Ytorna används idag som upplagsytor för massor. Öster om motorvägen finns betes-, åker- och skogsmark, en före detta campingplats och resterna av en tidigare rastplats.



Bild 1. Programområdets läge i förhållande till centrala Varberg och andra närbelägna orter.

Programarbetets inriktning

Under programarbetet har en inriktning arbetats fram. Inriktningen, som utgår från redan beslutade strategier och planer, beskriver de förutsättningar som ska vara centrala för området. Från planläggning och hela vägen till genomförande. Himle verksamhetsområde och intilliggande bostadsområde ska utformas till ett långsiktigt hållbart område.

Verksamhetsområdet ska utformas på ett sätt som ger förutsättningar att tillgodose verksamhetens nutida och framtida behov genom att:

- möjligheten att utveckla och förändra området över tid säkerställs.
- kommande detaljplaner ger utrymme för flexibilitet i den mån som det är möjligt.

Kommunen ska verka för etablering av hållbara verksamheter och stödja produktion av förnybar energi där det är möjligt genom att:

- inspirera verksamheter att satsa på energieffektiva processer, hållbara transportsätt, återvinning och återbruk.
- använda gröna fördelar vid försäljning av mark.
- erbjuda stöd i form av bland annat klimat- och energirådgivning, företagarlots etcetera.
- genomföra informationsinsatser för att förutsättningar för samverkan och samordning ska finnas redan vid etableringen.

Områdets ytor ska kunna nyttjas effektivt och erbjuda samverkanslösningar genom att:

- de funktioner som kan användas av många gemensamt identifieras. Det kan till exempel handla om parkering, transport, lastning, olika former av service och samverkan kring tjänster.

Det ska vara lätt att välja hållbara sätt att resa, som att cykla, gå, eller använda kollektivtrafik, genom att:

- framkomlighet, trafiksäkerhet och en god standard för fordon och oskyddade trafikanter säkerställs.
- kollektivtrafik och gång- och cykelanslutningar finns på plats i samband med att de första verksamheterna och bostäderna tas i bruk.
- det finns utökad service, till exempel i form av funktioner för mobilitet i hubbar, för den som vill resa på ett hållbart sätt.

Verksamhetsområdet ska bindas samman med det omgivande landskapet över barriärerna bilväg, järnväg och motorväg genom att:

- gröna stråk och gångstråk som kopplar samman programområdet med befintliga stråk och rekreationsområden, bevaras och skapas.
- spridningskorridorer skapas för att säkerställa en god biologisk mångfald.

Ekosystemtjänsters ekologiska och ekonomiska värden ska vara utgångspunkt för områdets grönstruktur och markutnyttjande genom att:

- biotopvårdande insatser och anpassad skötsel tillämpas på naturområden för att upprätthålla deras kvaliteter.
- varje grönområde får ett tydligt syfte.
- urvalet av växtlighet tillför värden för pollinerare.

Området ska ha en robust vatten-, spillvatten- och dagvattenhantering som får en naturlig lösning och placering i landskapet genom att:

- det skapas utrymme för förändringar av flöden.
- Västra kuststammen förser området med vatten och avlopp.
- allmänna platser får kommunalt huvudmannaskap.
- en dagvattenhantering, som tillför ekosystemtjänster och estetiska värden, finns på allmän plats.

Förutsättningar för friluftsliv, rekreation och rörelse ska skapas som en service för boende, arbetande och tillfälliga besökare genom att:

- det blir lätt att ta sig till trivsamma och naturnära platser intill bostäder och arbetsplatser.

Programförslag

I detta avsnitt redovisas programmets huvuddrag med de förändringar som är möjliga att göra i området samt de överväganden som legat till grund för förslaget. Inledningsvis presenteras de större strukturerna inom området utifrån temana bebyggelse, trafik och grönstruktur. Därefter presenteras de specifika detaljerna för delområdena A till H.

Programmets omfattning

Den övergripande inriktningen är att området planeras och byggs ut som ett hållbart och grönt verksamhets- och bostadsområde. Det innebär bland annat att fastighetsägarna inom området tar ansvar för att bidra till ett hållbart område genom livskraftiga ekosystem, hållbar resursanvändning samt ett välmående samhälle. Att verka för ett hållbart område är positivt ur ett ekologiskt och socialt perspektiv och för områdets attraktivitet att arbeta och driva företag i.

Inom programområdet föreslås bebyggelse som ska användas till verksamheter, kontor, övernattning och bostäder. Totalt föreslås cirka 105 hektar ny verksamhetsmark för fortsatt planering inom programområdets totala yta på cirka 220 hektar.

Programmet innebär att motorvägsavfarten Himle/Björkäng utvecklas för att kunna försörja den trafikmängd som programområdet kommer att generera. Planeringen innebär att avfarten omvandlas till en trafikplats där syftet är att trafikanterna ska kunna ta sig fram på ett säkert och framkomligt sätt. Utöver byggnationen av trafikplats Himle behöver kommunen ta över huvudmannskapet för Lantmannavägen samt bygga ut gång- och cykelväg längs Lantmannavägen för att programmet ska kunna genomföras.

Befintliga verksamheter inom området har förutsättningar att utvecklas. Fler användningsområden, som till exempel möjlighet till övernattning, handel, och kontor kan komma till. En förutsättning för förändrad markanvändning är att gällande detaljplaner ses över genom att de ändras eller ersätts.

I programmet ges rekommendationer och förslag på inriktningar inför kommande detaljplanearbete.

Programkarta

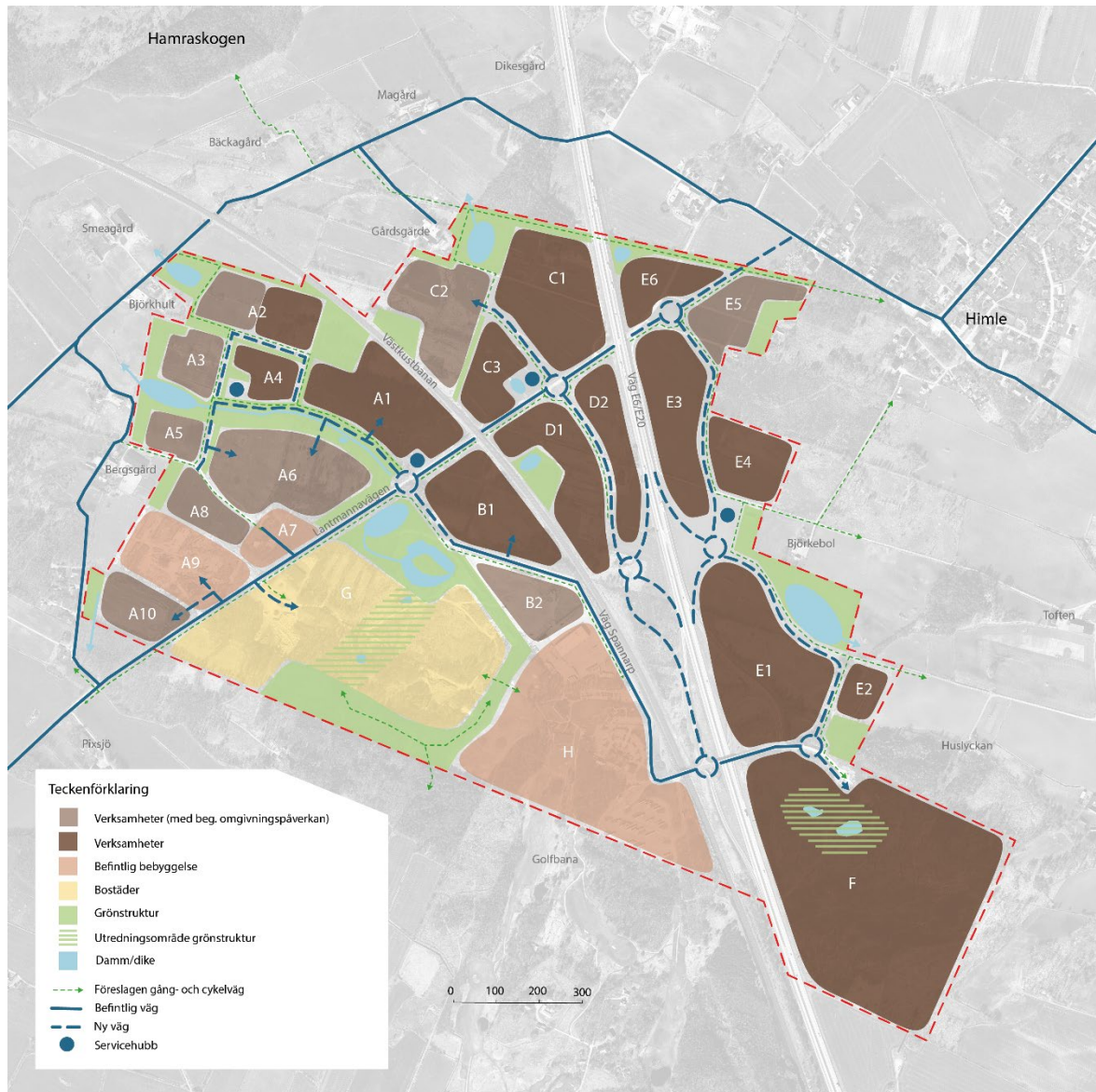


Bild 2. Programkarta

Bebyggelse

Struktur

Platsens förutsättningar i form av topografi, diken, naturvärden, stenmurar och avstånd till befintlig bebyggelse har lagt grunden för möjliga utbyggnadsområden. Mellan den sammanhängande strukturen för djur, växtlighet, vattenhantering och infrastruktur finns områden för byggnation av varierande storlek.

Programmet innehåller stadsnära verksamhetsmark som gör det möjligt för nya företag att etablera sig i kommunen, men också för omlokaliseringar av befintliga företag inom kommunen i takt med att staden växer och omvandlas.

Verksamhetsytor har placerats utifrån möjlighet att ordna tillfart samt möjlighet till effektivt utnyttjande av marken. Variationen av storlekar och läge av ytor för byggnation möjliggör för en fortsatt flexibel planering och ett varierat utbud för företag som vill etablera sig i området. Området har närhet till motorvägens på- och avfarter och därför goda förutsättningar för transportintensiva verksamheter. Områdena intill Lantmannavägen har möjlig närhet till kollektivtrafik samt goda gång- och cykelförbindelser till Träslövsläge och Himle. Delar av området har ett gott skyltläge mot Lantmannavägen och järnvägen. Transporternas intensitet samt graden av störning mot omgivningen sätter ramarna för möjlig utveckling inom respektive delområde.

Transportintensiva verksamheter bör placeras inom områden där det är nära till motorvägens avfarter. Personintensiva verksamheter, som exempelvis kontor, bör placeras i närheten av Lantmannavägen där det finns gång- och cykelväg och där det är nära till kollektivtrafik. Lämplig placering av gemensamma funktioner, som parkering för bilar och cyklar, laddningsplatser, ytor för samåkning samt skyltning med mera, bör studeras vidare. Förslagsvis studeras dessa funktioner inom respektive delområdes utpekade lägen för servicehubbar.

I programområdets yttersta delar, som gränsar till befintlig bebyggelse, placeras verksamheter som inte påverkar omgivningen i så stor omfattning. Det handlar till exempel om serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. I dessa områden bör även byggnadernas höjd och utbredning begränsas i större omfattning än i andra delar. Särskild vikt behöver även läggas på att anpassa och utforma den nya bebyggelsen till den omkringliggande miljön. Anpassningen av bebyggelsen behöver ske tillsammans med utformningen av områdets avskärmande zoner - den gröna övergången mellan jordbrukslandskap och verksamhetsområde. Se vidare avsnitt *Grönstruktur*.

I programområdets centrala delar, på längre avstånd från befintlig bostadsbebyggelse, föreslås markanvändning av mer varierad karaktär. I dessa delar kan verksamheter med viss påverkan på omgivningen tillåtas. Här är avståndet till befintlig bostadsbebyggelse längre, samtidigt som trafikbuller från järnväg och motorväg blir påtagligt. Området centrala delar har även skyltläge mot motorväg och järnväg.

Verksamheternas påverkan på omgivningen ska, oavsett karaktär, följa gällande riktlinjer och krav på anpassning och påverkan på omgivningen. Reglering sker utifrån plan- och bygglagen samt miljöbalken.

Västkustbanan är transportled för farligt gods och riksintresse för transporter. Det råder därför ett skyddsavstånd om 50 meter till järnvägen, inom vilket bebyggelse som huvudregel inte får tillkomma. I det kommande arbetet med att ta fram detaljplaner behöver det utredas hur det, genom olika åtgärder, är möjligt att använda ytorna.

Möjlighet till samutnyttjande inom kvartersmark bör studeras i den fortsatta detaljplaneringen. Det kan till exempel handla om gemensamma lösningar för parkering, samåkning och interna transporter eller att nyttja ytor för vändning av stora fordon. Samordning av lösningar för transport bör studeras både inom verksamhetsmark och bostadsområdet.

För verksamhetsmark som gränsar mot motorvägen gäller särskilda krav på skyddsområden mellan bebyggelse och transportled för farligt gods. Zonen närmast motorvägen ska utformas på ett sätt som begränsar konsekvenserna när fordon åker av vägen. Det kan till exempel handla om att förebygga risken att miljöfarlig vätska sprids till området. Detsamma gäller ytor intill järnvägen samt ytor i anslutning till högspänningsledningen som korsar området.

Markanvändning

Programförslaget innebär utveckling av befintligt verksamhetsområde samt möjlighet till ny exploatering för verksamheter samt bostäder. Intentionen är att skapa ett område där verksamheter och bostäder kan utvecklas samtidigt som service och vissa funktioner kan samordnas.

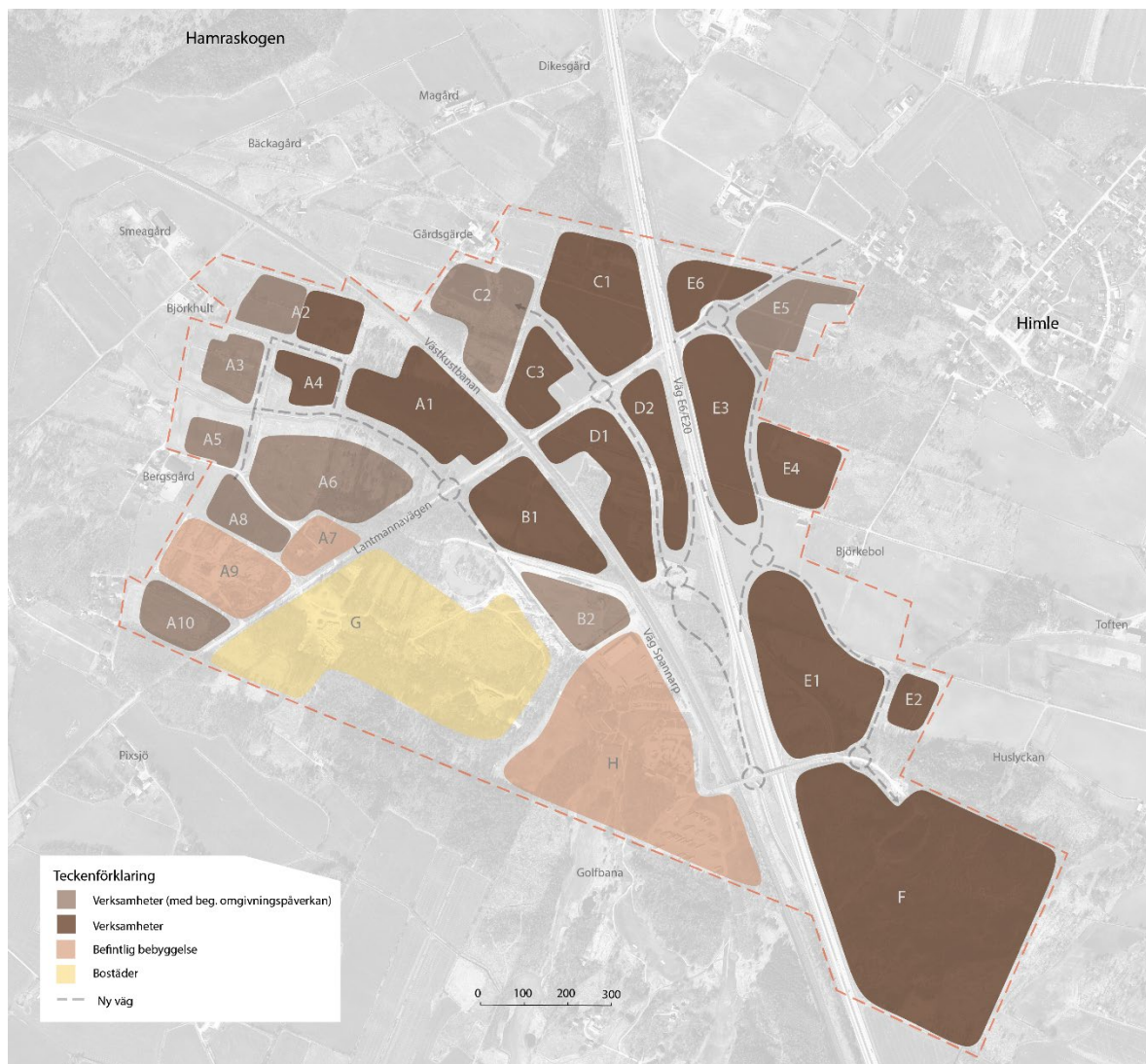


Bild 3. Temakarta bebyggelse

Verksamheter

Programmet innehåller ytor där förutsättningarna prövas för olika typer av verksamheter. Det kan till exempel vara verksamheter för lager, logistik, industri, tillverkning, lokaler för service, upplag, partihandel och verkstäder med mera. I övrigt ingår kontor och tjänsteverksamhet, samt tekniska anläggningar som kompletterar verksamheten.

De områden som markerats med ljusbrun färg är placerade i programområdets ytterkanter. Avsikten är att i de yttre lägen placera verksamheter som i begränsad utsträckning avger lukt, buller, ljus eller andra typer av störningar i syfte att minimera påverkan på omgivningen. Programmet anpassar övergången mellan verksamhetsområde och omgivande jordbrukslandskap bland annat genom att växter planteras i de avskärmande zonerna. Se vidare avsnitt *Grönstruktur*.

De områden som markerats med mörkbrun färg i kartan ligger utan närhet till bostäder och intill ytor som redan är påverkade av till exempel buller från motorvägen och järnvägen.

Handel med varor som produceras inom området kan ingå i områdena för verksamheter. Det handlar då framför allt om partihandel. I viss utsträckning får även varor som producerats i området säljas till enskilda.

Befintlig bebyggelse

Inom programområdet finns bebyggelse för verksamheter av varierande karaktär samt ett mindre antal bostäder. All befintlig bebyggelse inom området ingår i kategorin befintlig bebyggelse och har markerats med rosa färg. Befintlig bebyggelse inom programområdet avses kunna vara kvar.

Bostäder

I programmet prövas förutsättningarna för att bebygga programområdets sydvästra del med cirka 200 bostäder. Bostäderna ska omfatta olika former av boenden av varaktig karaktär. Förutom vanliga bostäder kan fritidshus och olika typer av kategoribostäder som till exempel studentbostäder och seniorbostäder ingå i begreppet bostad. Även gruppboenden, träningsbostäder och liknande typer av boenden som innefattar viss omsorg kan ingå. Service i form av skola och förskola kan ingå i området.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Programområdet förses med spill- och dricksvatten via Västra kuststammen som planeras ha sin dragning i norra delen av programområdet. Anslutningspunkter kommer att ordnas inom programområdet

Dagvatten

Områden som i programkartan markerats med blå färg markerar befintliga diken och dammar samt förslag på nya dammar. Tillsammans kommer dammar och diken ta hand om dagvatten, fungera som livsmiljö för olika djur- och naturvärden samt bidra till att miljön upplevs som trevlig och avkopplande.

Dagvattenhanteringen bygger på en analys av områdets naturliga lågpunkter och rinnvägar. Avledningen av dagvatten utgår från de strukturer som redan finns i området, bland annat genom att vatten avleds via Nygårdsbäckens tillflöde.

Att hårdgöra natur- och jordbruksmark inom programområdet innebär att flödena ökar. Vattnet behöver fördröjas och renas på ett hållbart sätt. Grönstrukturen inom programområdet minskar behovet av att kunna magasinera vatten som kommer vid ett så kallat 10-årsregn. Genom att använda befintliga dikesstrukturer för att avleda dagvattnet till uppsamlade dammar innan vattnet rinner ut från området kan en tillräcklig rening åstadkommas. Regnbäddar och andra lokala åtgärder i anslutning till parkeringar och vägar bör anläggas som komplement.

För att kunna nyttja befintliga diken behöver kapaciteten i trummorna under motorvägen och järnvägen säkerställas och eventuellt utökas.

I den fortsatta planeringen, som sker genom att detaljplaner tas fram, behöver detaljerade dagvattenutredningar göras för de olika delområdena inom programområdet. Det behöver också utredas hur dagvatten och skyfall ska tas om hand och lösas. Även släckvatten bör ingå i det vidare utredningsarbetet.

I den fortsatta planeringen behöver även fördjupade utredningar göras avseende dagvatten från motorvägen och de anläggningar som hör till den nya trafikplatsen. Inom området mellan motorvägen och järnvägen, i läget där trafikplatsens västra cirkulationsplats föreslås, har ett potentiellt större instängt område identifieras. Här behöver bland annat förutsättningarna för höjning av mark och möjligheterna att använda impedimentytor som en tillgång för dagvattenhantering och andra ekosystemtjänster studeras.

Fjärrvärme

Programområdet ska försörjas med fjärrvärme. Ledningarna planeras läggas samman med Västra kuststammens ledningar.

El

Områdets elförsörjning ska lösas genom att nya ledningar läggs samman med Västra Kuststammens ledningar. På längre sikt kommer en yta på cirka 5000 kvadratmeter behövas för en mottagningsstation inom programområdet. Ytan behöver ha närhet till de befintliga högspänningsledningarna som korsar området och behövs för att möta den pågående och kommande elektrifieringen.

Fiber

Programområde ska försörjas med fiber genom nya ledningar som läggs samman med Västra Kuststammens övriga ledningar.

Trafik

Struktur

Den befintliga väginfrastrukturen vid rastplatsen kommer inte att ha tillräcklig kapacitet för att kunna försörja programområdet när det är fullt utbyggt. Därför ska området i huvudsak försörjas genom en ny trafikplats på motorvägen samt via Lantmannavägen. Den befintliga motorvägsavfarten föreslås ersättas genom anläggande av nya på- och avfartsramper till motorvägen. Befintliga vägar inom programområdet förslås behållas i den omfattning som kapaciteten och trafiksäkerheten medger.

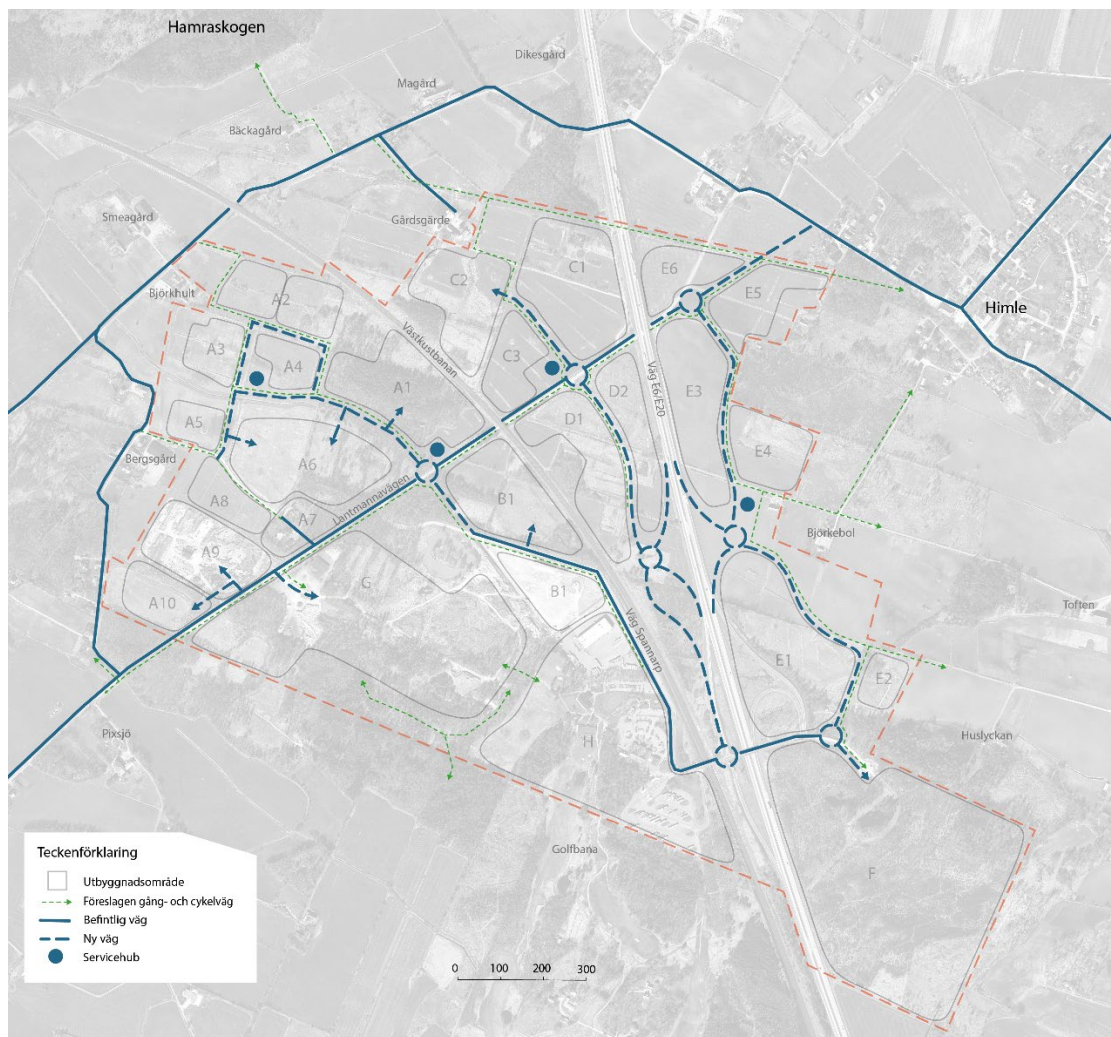


Bild 4. Temakarta trafik

Förutom anläggandet av trafikplatsen är kapacitetshöjande åtgärder på hela Lantmannavägen nödvändiga för att programmets ska kunna genomföras. Lantmannavägen kommer efter programmets genomförande att utgöra en infartsväg till centrala Varberg. Lantmannavägen behöver breddas på sträckan från cirkulationsplatsen i Vare väster om programområdet fram till Himle samhälle öster om programområdet. Utöver breddning av vägen föreslås en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan.

Vägen som för närvarande förbinder den befintliga motorvägsavfarten med Lantmannavägen, väg Spannarp, har sammantaget så många brister och begränsningar att den inte kommer att kunna försörja ett utbyggt område i enlighet med programmet. Den nya trafikplatsen och trafiklösningen för programområdet kommer inte vara beroende av väg Spannarp. Trafiken kommer att fördelas på de nya lokalgatorna i programområdet, i stället för att enbart belasta väg Spannarp. Väg Spannarp får därmed en funktion som lokalgata

Trafikplats

Planförslaget innebär att den befintliga motorvägsavfarten ersätts med en ny trafikplats. Trafikplatsens utformning har tagits fram utifrån nuvarande krav och framtida behov. Den nya trafikplatsen innebär att trafiksystemet uppgraderas vilket är nödvändigt för att kunna försörja området med infrastruktur.

Den nya trafikplatsen innebär att två nya cirkulationer anläggs, en på vardera sida om motorvägen, samt att dessa binds samman med motorvägen genom nya på- och avfartsramper. Cirkulationsplatserna ansluter i sin tur till lokalgator som sträcker sig parallellt med motorvägen i nord-sydlig riktning. Lokalgatorna ansluter till Lantmannavägen i norr och till den befintliga bron över motorvägen och järnvägen i söder. Förslaget innebär att befintliga broar och tunnlar under och över motorvägen och järnvägen används.

Den nya trafikplatsen uppfyller de krav som finns idag vid anläggning av en trafikplats. Lösningen underlättar för trafikanter att överblicka och orientera sig i trafiksystemet samt bidrar till ökad trafiksäkerhet på motorvägen genom att avståndet till trafikplats Tvååker ökar. Den nya infrastrukturen kan byggas i etapper innan de befintliga ramperna rivs, vilket gör att befintliga vägar kan användas under byggtiden.

I den kommande planeringsprocessen, där det kommer finnas en mer detaljerad kunskap om verksamhetsområdenas behov, finns utrymme att justera trafikplatsens utformning. Utifrån framtida exploatering kan det till exempel finnas behov av att lägga till ytterligare kopplingar för lokalgator till verksamhetsområden. Det kommer också gå att komplettera med nya anslutningar från cirkulationsplatserna till närliggande målpunkter som till exempel Himle samhälle.

Trafikplatsen bör rymma funktioner och anläggningar som täcker behovet av att dirigera om trafik, samåka med mera. Förutsättningar för omhändertagande av dagvatten, höjdsättning samt hur möjligheterna att utnyttja impedimentytor ser ut, behöver utredas vidare i det kommande arbetet med detaljplaner.

Gång-, cykel- och ridtrafik

Gång- och cykelvägarna inom programområdet syftar till att säkerställa tillgängligheten för oskyddade trafikanter och för att det ska bli möjligt att välja hållbara sätt att resa till områdets alla delar. En gång- och cykelväg föreslås längs Lantmannavägens södra sida samt intill samtliga nya lokalgator. En väl utbyggd infrastruktur är grundläggande för försörjningen av arbetsplatser, bostäder och service inom området. En utbyggnad av gång- och cykelväg längs Lantmannavägen kommer även binda samman Himle samhälle med Gamla köpstad och Träslövsläge.

Gång- och cykelvägnätet kompletteras för att Hamraskogen i norr ska bli lättare att nå. Genom att anlägga en gång- och cykelväg på den gamla banvallen, mellan Himle samhälle och Hamraskogen, blir ett av Varbergs viktiga grönområden tillgängligt för fler. Möjligheten finns att erbjuda en gen anslutning till Varbergs södra delar, genom att ansluta Himle och Hamraskogen till Jonstaka. En sträcka som mellan Himle samhälle och Jonstaka/Breared mäter cirka 5 kilometer.

I den fortsatta planeringen av hur områdets grönstruktur ska utformas, bör nyttan för ryttare och andra motionärer vägas in. För att området ska tillåta ridtrafik krävs lokala trafikföreskrifter.

Kollektivtrafik

Programområdet avses kollektivtrafikförsörjas via Lantmannavägen. En utbyggnad i enlighet med programmet innebär ökat underlag för kollektivtrafiken inom hela närområdet. Med ett större underlag resenärer skulle den befintliga busslinjen 653 (Varberg-Himle) kunna dras om, så att den går mellan Varberg, via programområdet och Himle samhälle, till Tvååker/Träslövsläge.

Möjligheten att ordna vändplatser, hållplatser, pendlarparkeringar och tillfällig parkering för långfärdsbussar med mera, bör utredas i det fortsatta planarbetet i dialog med Hallandstrafiken.

Servicehubb

Vissa gemensamma funktioner inom området kan ordnas i utpekade lägen för servicehubbar. Syftet med hubbarna är att i den översiktliga planeringen reservera strategiskt värdefulla ytor som kan nyttjas för att tillgodose gemensamma behov. Inom lägen för servicehubbar kan olika funktioner samordnas. Det kan till exempel handla om laddningsplatser, besöksparkering, postmottagning, leveransboxar, återvinning, skyltning eller pooler för bil, cykel, lådcykel. Servicehubbarnas funktioner ska kunna samutnyttjas över dygnet och försörja både boende och anställda i området.

Vissa av funktionerna i servicehubbarna kan vara kopplade till mobilitet. Om dessa funktioner ingår i system, till exempel pooler för transportmedel, bör dessa samordnas med system som knyter an till andra lägen eller hubbar i närområdet och Varberg.

Grönstruktur

Struktur

Inom områden markerade med grön färg ska befintliga och nya värden för djur och natur kunna utvecklas. Programmets grönstruktur bygger på en samförläggning av flera funktioner och syften. Förutom att ge plats åt, och vara livsmiljö och spridningskorridor för växt- och djurliv, kan områdena absorbera dagvatten och minska behovet av fördröjning av dagvatten. På så sätt kan området erbjuda ekosystemtjänster. Därutöver kan grönstrukturen fungera som en visuell barriär mellan verksamheterna och det omgivande landskapet samt erbjuda rekreation för människor som bor eller vistas i området.

Befintliga naturvärden och vattenstrukturer som har förutsättning att bestå och utvecklas, ingår i programområdets grönstruktur. Grönstrukturen knyter an till intilliggande gröna områden, som Hamraskogen i norr, skogsområden och golfbana i söder, Nygårdsbäcken och hagmarker i nordväst och skogsbryn i sydöst.

Alla grönområden inom programområdet har en funktion. Grönområdena kan delas in i områden utifrån syftet att:

- Utveckla: nya gröna miljöer inklusive dagvattenhantering som ska anläggas och utvecklas,
- Bevara: områden där befintliga värden för växter, djur och vattenhantering ska bevaras, samt
- Avskärma: nya områden som ska utvecklas i syfte att minska den visuella påverkan från nya verksamheter.

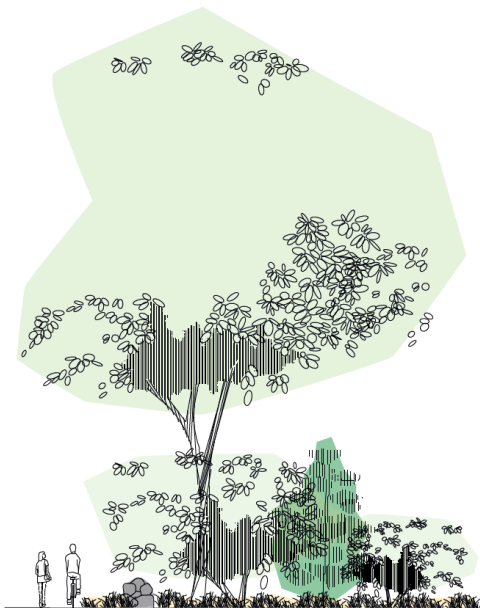


Bild 6. Sektion som visar exempel på möjlig utformning av brynplantering inom de avskärmande zonerna.



Bild 6. Temakarta grönstruktur

Inom kategorin utveckla ska nya gröna miljöer inklusive dagvattenhantering anläggas och utvecklas. Till exempel genom att ett öppet dagvattensystem med en intilliggande naturliknande plantering anläggs. Planteringen kan utgå från jordbruksmark eller befintlig naturmark.

Inom områden med grönstruktur som ska bevaras, ska värden för växter, djur och vattenhantering behållas. Inom dessa områden kan det bli aktuellt med mindre åtgärder. Det kan till exempel vara att röja för att friställa större träd eller att öka antalet befintliga växter längs med de stenmurar som finns.

För att minska den visuella påverkan från nya verksamheter, föreslås att zoner med avskärmande vegetation anläggs. Dessa bör vara minst 30 meter breda och bestå av träd och buskar. Träd längs med infartsgatorna i programområdet fungerar också som ett komplement till de avskärmande zonerna. Förutom att vara en visuell barriär mot verksamhetsbebyggelsen så kan dessa zoner och gatuträd också bidra till ökade naturvärden och förbättrade ekosystemtjänster. I detaljplanen säkras den slutliga regleringen av zonernas bredd, funktion och innehåll.

Programområdet innehåller två utredningsområden för grönstruktur. De båda områdena kommer att behöva utredas ytterligare. Utredningsbehovet bedöms främst gälla värden för växt- och djurliv.

Djur- och naturvärden

Programområdets största naturvärden finns inom område A, G och F. Inom område A har del av en befintlig yta med ängs- och betesmark lagts till som en del av grönstrukturen. Strukturen innebär att delar av den befintliga ängs- och betesmarken blir del av det grönstråk som är tänkt att utvecklas intill det befintliga diket.



Bild 7. Sektion som visar grönstråk med befintligt dike inom område A.

Inom område G finns en mängd identifierade naturvärden av varierande karaktär. De värden som ingår i strukturen är de som har bäst förutsättningar att bestå och utvecklas. Det handlar till exempel om ett äldre skogsområde söder om område G, öppna sandytor samt dammar där groddjur och större vattensalamander har hittats.

Inom stora delar av område F kommer inventeringen av naturvärden att behöva fortsätta. Endast de norra delarna av område F ingår i den genomförda inventeringen av naturvärden. Inventeringen av groddjur har visat att det även förekommer större vattensalamander i område F.

Högre naturvärden som kommer att gå förlorade i samband med genomförande av programmet ska kompenseras. Åtgärderna ska regleras vid framtagandet av detaljplaner.

Rekreation

Programområdet har utformats så att gång- och cykeltrafikanter ska kunna ta sig både genom området och vidare ut i omgivande landskap, på ett lätt och trafiksäkert sätt. Därför är det viktigt att cykelvägar i området ansluter till närliggande, befintliga landsvägar. Genom att göra grönområdena tillgängliga, ökar ekosystemtjänsterna för rekreation och hälsa. Golfklubbens verksamhet bidrar även till möjligheten till rekreation inom programområdet.

Inom område G finns en yta för grönstruktur utpekad. Behovet av fler ytor för att säkra rekreation för boende i området behöver ingå i det kommande arbetet med att ta fram detaljplaner.

Delområden

Område A

Delområde A består av programområdets nordvästra delar, som ligger norr om Lantmannavägen och väster om järnvägen. Områdets huvudgata bildar, tillsammans med ett befintligt dike och en ny gång- och cykelväg, ett grönt och blått stråk genom området. Gator och mark för byggnation är placerade med hänsyn till landskapets naturliga indelningar och befintliga värden. Hänsyn har tagits till stenmurar, lågpunkter och naturmark som är värd att bevara.



Bild 8. Utsnitt ur programkartan, delområde A.

Område A innehåller ytor för verksamheter och kontor. Variationen av storlekar och lägen ger förutsättningar för en fortsatt flexibel planering och ett varierat utbud för företag som vill etablera sig i området. Med anledning av närheten till befintliga bostäder och hästverksamheter nordväst om programområdet bör de västra delarna av område A bebyggas med verksamheter som har en begränsad påverkan på omgivningen (ljusbrun markering). Området kan även bebyggas med lokaler för kontor i vissa delar. Det handlar särskilt om de delar som har närheten till Lantmannavägen och där det finns förutsättningar för en gen dragning av kollektivtrafiken.

En gång- och cykelväg bör knyta an till den befintliga byvägen norr om programområdet för att bevara möjligheten att passera genom området. Befintlig grusväg mellan område A6 och A8 föreslås finnas kvar som gång- och cykelväg för att det fortfarande ska vara möjligt att korsa området till fots, med cykel eller med häst.

Dagvattendammar är placerade i lågpunkter i landskapet på två platser. Område A tar emot dagvatten från delområde B, C, D och G. Dagvattnet leds sedan via område A vidare ut mot Nygårdsbäcken. Behovet av fördröjningsdammar inom område A10 behöver studeras för att vatten ska kunna avledas till Moabäcken, söder om området.

I områdets ytterkanter föreslås brynplanteringar i de gröna avskärmande zonerna. Inom zonen planeras även en tryckledning för vatten och avlopp, Västra kuststammen, ha sin sträckning. Med anledning av ledningens placering inom området behöver skyddsområdet ges en bredd på cirka 40 meter.

Genom att friställa större träd och murar kan befintliga naturvärden bevaras och förstärkas. Mellan Lantmannavägen och område A6 föreslås en yta med naturmark bevaras. Ytan binder samman grönområdet i område G med grönstrukturen i område A och kan fungera som kompensation för värden för pollinatörer som försvinner vid exploateringen. Intill område A1 finns en betesmark där det växer gles tallskog. Det finns få liknande miljöer i det övriga programområdet vilket gör att ytan bidrar till variation i landskapet. Ytan har bedömts som värd att bevara.

Inom område A finns stenmurar samt remsor av bryn av buskar och träd i anslutning till dessa. Brynen utgör viktiga spridningskorridorer. Genom att bevara och utveckla dessa kompenseras borttagandet av andra ytor av naturmark i området. Avsikten är att stenmurarna och brynen ska bevaras med undantag för ställen där håltagning för gator behöver göras.

Intill det befintliga diket som ska användas för avledning av dagvatten föreslås en mindre damm. Dammens uppgift är att förbättra stråket för groddjur och större vattensalamander från område G i söder vidare genom området A mot nordöst. För att stärka stråket för groddjur föreslås också en groddjurspassage under Lantmannavägen.

Inom område A7 finns två befintliga bostäder. I samband med detaljplaneläggning av område A6 behöver lämpligt skyddsavstånd och åtgärder mellan område A6 och A7 utredas.

Inom område A9 finns pågående verksamhet med utfart mot Lantmannavägen. Antal utfarter samt placering av dessa bör utredas i det och kommande detaljplanearbetet. Utfarterna kan behöva samordnas med den kommande utvecklingen på södra sidan om Lantmannavägen inom område G.

Område A omfattas av strandskydd, biotopskydd samt av identifierade fornlämningar. Dispens och utredningar behöver hanteras i samband med att en detaljplan tas fram. Skyddsavstånd mot transportled för farligt gods samt mot verksamheter som har tillstånd att hantera explosiva och brandfarliga ämnen behöver också beaktas i den fortsatta planeringen.

Område B

Område B består av två ytor, en på vardera sida om väg Spannarp. Den norra ytan består främst av platt åkermark som korsas av stenmurar och diken kantade av trädridåer. Område B2, i söder, består av en plan hårdgjord yta utan vegetation och gränsar mot en skyddsvall i sydväst. Område B avvattnas via område G och vidare genom område A till Nygårdsbäcken.



Bild 9. Utsnitt ur programkartan, delområde B.

Område B har ett centralt läge i programområdet med närhet till kollektivtrafik samt goda gång- och cykelförbindelser. Området har ett gott skyltläge mot Lantmannavägen och järnvägen. Område B ska bebyggas med verksamheter och kontor som delvis innebär att befintlig verksamhetsmark förlängs. Med anledning av närheten till bostäder kan område B2 användas för verksamheter med begränsad omgivningspåverkan.

Korsningen mellan Lantmannavägen och väg Spannarp förbättras genom att vägen rätas upp och en cirkulationsplats anläggs på Lantmannavägen. Infart till område B1 och B2 kommer kunna ske från väg Spannarp. Genom en gång- och cykelväg längs med västra sidan av väg Spannarp kan Lantmannavägen bindas samman med rastplatsen.

Området omfattas av strandskydd och biotopskydd som behöver hanteras i den fortsatta planeringen. Skyddsavstånd mot transportled för farligt gods behöver också beaktas i den fortsatta planeringen.

Område C

Område C ligger mellan järnvägen och motorvägen, norr om Lantmannavägen. Området består av jordbruksmark, betesmark och åkermark samt en mindre yta med blandskog. Inom området finns två bostadshus som föreslås rivas för att ge plats åt nya verksamheter. Mot norr gränsar området mot en befintlig gård med en bostad.

Inom område C föreslås tre områden för verksamheter och kontor med ett centralt läge i programområdet. Eftersom området ligger nära motorvägens på- och avfarter finns goda förutsättningar för transportintensiva verksamheter. Gång- och cykelvägen längs med Lantmannavägen, bidrar tillsammans med kollektivtrafiken till områdets centrala läge och lämpar sig därmed även för personalintensiva verksamheter. Områdets närhet till högspänningsledningen som sträcker sig i nord-sydlig riktning innebär även att området är lämpligt för anläggningar för energiförsörjningen i behov av närhet till befintlig infrastruktur.



Bild 10. Utsnitt ur programkartan, delområde C.

Med anledning av områdets närhet till väg och järnväg som genererar trafikbuller är områdena C1 och C3 lämpliga för verksamheter samt kontor. Område C2 bedöms som lämpligt för verksamheter med begränsad omgivningspåverkan med anledning av närheten till en bostad i norr. I områdets norra gräns föreslås brynplaneringar i den gröna avskärmande zonen som ligger i anslutning till befintlig bostad.

Trafikförsörjningen i området kan lösas med en ny cirkulationsplats i anslutning till Lantmannavägen i söder. Genom att gång- och cykelvägen genom område C binder samman Lantmannavägen med den gamla banvallen norr om område C, blir det även efter byggnationen möjligt att till fots eller med cykel passera genom området.

En dunge med blandskog intill Västkustbanan ska bevaras som naturmark. En stengärdesgård som löper i nord-sydlig riktning genom området ska bevaras som naturlig avgränsning och spridningskorridor för ekosystemtjänster. Intill den gamla banvallen behövs en dagvattendamm som kan avleda dagvatten mot Nygårdsbäcken i norr. En dagvattendamm föreslås även i söder intill Lantmannavägen, för att vatten ska kunna avledas åt söder via delområde D och B.

Skyddsavstånd mot transportled för farligt gods samt mot högspänningsledning som korsar området behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

Område D

Område D avgränsas av motorvägen, järnvägen samt av Lantmannavägen i norr. Inom området finns öppen betesmark med flertalet stenmurar samt en skogsdunge. En luftledning korsar området i nord-sydlig riktning.



Område D1 kan utvecklas för verksamheter och kontor med närhet till motorvägens på- och avfarter samt till Lantmannavägen. Området bedöms ha goda förutsättningar för transportintensiva och personalintensiva verksamheter tack vare sitt centrala läge.

Områdets närhet till högspänningsledningen som sträcker sig i nord-sydlig riktning innebär även att delar av området kan vara lämpligt för anläggningar för energiförsörjningen i behov av närhet till befintlig infrastruktur.

Bild 11. Utsnitt ur programkartan, delområde D.

Trafikförsörjning till och från område E sker via trafikplatsen med vidare dragning av gatan som ansluter till Lantmannavägen i norr samt till befintlig bro över motorvägen och järnvägen i söder. Genom att dra om Lantmannavägens östra del kan trafiksäkerheten och kopplingen till Himle samhälle stärkas både för biltrafikanter och för de som färdas längs gång- och cykelvägen som får en gen dragning.

Två dagvattendammar kommer att fördröja och avleda vattnet. I öster avleds vattnet till Fjölabrobäcken och i norr till Nygårdsbäcken.

En avskärmande zon mellan blivande verksamheter och befintliga bostäder behöver anläggas i områdets östra gräns. De gröna avskärmande zoner ska bestå av brynplanteringar. Skyddsavstånd till väg E6/E20 ska beaktas i den fortsatta planeringen.

Inom området, i skogsbrynet i södra delen av område E, har större vattensalamander och åkergroda identifierats. Uppgifter om en eventuell mjältbrandsgrav i området har förekommit i utredningsarbetet.

Område F

Område F ligger på östra sidan om motorvägen inom programområdets södra, högre och skogbeklädda, delar. Inom området finns förutom skog, en mast samt rester av den före detta rastplatsen. Närmaste bostadshus är beläget 130 meter nordöst om området.

Eftersom området ligger nära motorvägens på- och avfartsramper, kan det utvecklas för verksamheter av transportintensiv karaktär. Läget är avskilt inom programområdet med delvis gott skyltläge mot motorvägen.

Trafikförsörjning som samspelar mellan område E, F och H, behöver studeras i kommande planarbete. Genom en cirkulationsplats vid infarten till område F kan trafiken fördelas mellan område F och område H där flertalet målpunkter finns.

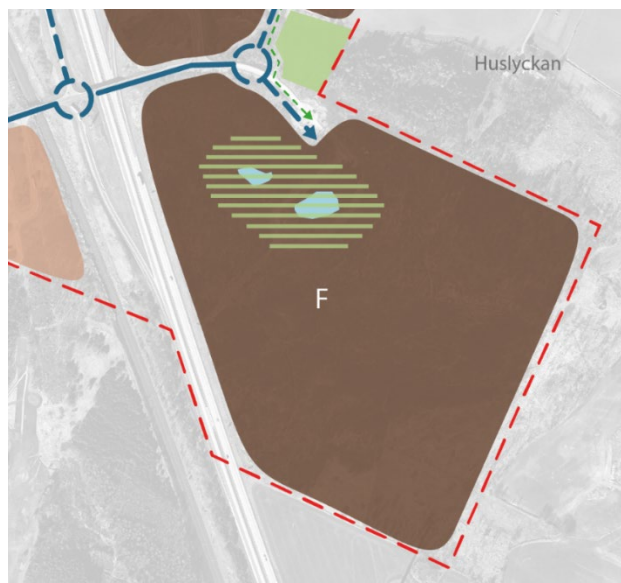


Bild 13. Utsnitt ur programkartan, delområde F.

Flera olika groddjur har påträffats i de befintliga dammarna inom område F, bland annat större vattensalamander, vilket ställer krav på utredning i kommande planarbete. Dammarna omfattas även av strandskydd. Behovet och storleken på naturmarken intill dammarna behöver beaktas i den fortsatta planeringen. Likaså behovet av skyddsavstånd till motorvägen.

Område G

Område G består av den före detta nöjesparken Fun City. I delar av området finns spår av den tidigare verksamheten i form av vägar, husgrunder och en stor staty som föreställer jätten Himble. Området har en varierad natur som består av skogsområden, sandmiljöer och åkermark.

Delområdet innehåller ett förslag att bygga cirka 200 bostäder i blandade former, som till exempel villor, parhus, radhus och flerbostadshus samt möjlighet till service. Områdets disposition utgår från två karaktäristiska element i den omgivande naturen, dammen i norr och de kuperade skogspartierna i sydöst. Kring den befintliga dammen skapas områdets park som blir en plats för rekreation, sociala möten och aktiviteter. Parken ska utgöra en del av ett genomgående centralt grönstråk från norr till söder. Förslaget innebär att naturmark och nöjespark omvandlas och får karaktären av en tätortspark. Parken ska ha en god gestaltning, varierad rumslighet och växtlighet samt erbjuda flertalet aktiviteter och kvaliteter för vistelse.



Bild 14. Utsnitt ur programkartan, delområde G.

Mängden bostäder och människor innebär att behovet av service, som till exempel skola och förskola, kommer att öka. Det pågår planering för utökad service i kommunal regi i Träslövsläge och Gamla köpstad.

Området ska trafikförsörjas från Lantmannavägen via en cirkulation eller trevägskorsning som samordnas med den befintliga verksamheten som ligger norr om Lantmannavägen. Valet av lösning kommer att behöva studeras vidare i kommande planarbete.

En gång- och cykelväg planeras utmed Lantmannavägens södra sida och förbinder Himle samhälle, det nya verksamhetsområdet och bostadsområdet med Träslövsläge. En gångväg ansluter till golfbanans huvudbyggnad och leder sedan vidare till servicebyggnaden vid rastplatsen.

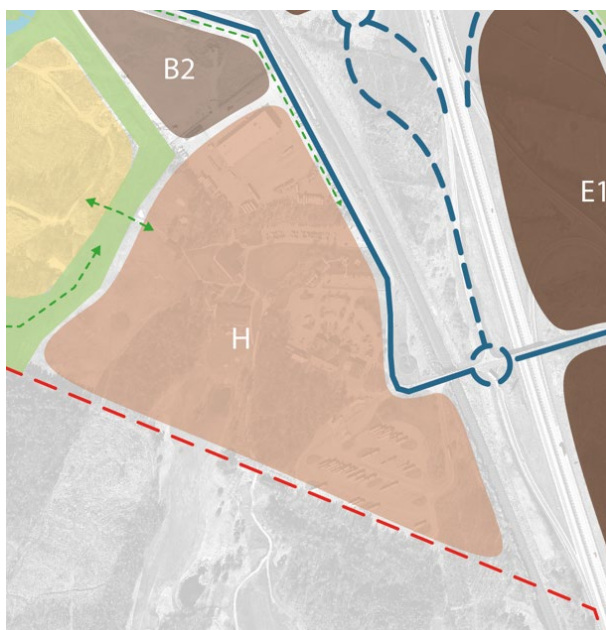
Inom delar av område G finns naturvärden som utöver att ha ett eget värde också utgör en kvalitet och resurs för boendemiljön. I formandet av det framtida bostadsområdet är det viktigt att utgå från och ta hand om dessa värden. Förekomsten av skyddade arter, som till exempel större vattensalamander, ställer särskilda krav på utredningsunderlaget till kommande detaljplan. Även närheten till golfbanan behöver beaktas i samband med planering av bostäder.

Norra delen av område G avvattnas mot Nygårdsbäcken i norr medan den södra delen avvattnas mot Moabäcken i söder. Eftersom Moabäcken är hårt belastad redan idag, behöver dagvattnet inom området fördröjas så att Moabäcken inte överbelastas.

Område H

Område H består av en befintlig rastplatsen och andra verksamheter. Förutom rastplatsen finns tankställe, restaurang, försäljning och service för lastbilar, golfbana och padelanläggning.

I område H finns möjlighet till utveckling av befintliga verksamheter i form av hotell, motell och vandrarhem samt restaurang, konferensanläggning eller liknande. Det är att föredra att denna typ av verksamheter samlas intill de befintliga verksamheterna och understödjer dem, snarare än att serviceverksamheterna sprids ut inom området. Försäljning av drivmedel till privatpersoner, inklusive laddstationer och liknande, bör finnas kvar i område H och inte spridas till fler platser inom programområdet.



Områdets övergripande trafikförsörjning sker via avfarten från motorvägen samt via väg Spannarp som ansluter till Lantmannavägen. Genom anläggandet av en ny trafikplats kommer väg Spannarp att avlastas från trafik. Eventuella nya anslutningar, korsningspunkter, ändrad linjeföring och anläggande av gång- och cykelväg hanteras inom ramen för den fortsatta planeringen.

Bild 15. Utsnitt ur programkartan, delområde H.

Genomförande

Detta avsnitt har till uppgift att redovisa organisatoriska frågor kopplade till programmets genomförande. Avsnittet ska också belysa fastighetsrättsliga och ekonomiska konsekvenser. Texten i detta avsnitt ska vara vägledande för kommande planeringsprocesser.

Fastighetsrättsliga frågor

Programområdet består av flertalet fastigheter av olika karaktär. Det finns både bebyggda och obebyggda fastigheter, och fastigheter i kommunal och privat ägo. Programmets godkännande medför ingen omedelbar förändring i fastighetsägo- eller markanvändningsförhållandena.

En förutsättning för förändrad markanvändning är att gällande detaljplaner ses över genom att de ändras eller ersätts. Under detaljplaneprocessen sker en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen, inklusive beaktandet av fastighetsrättsliga och ersättningsmässiga konsekvenser av eventuell förändrad markanvändning.

I takt med att detaljplaner tas fram kommer också fastighetsbilden att förändras. Anläggningar för gemensamma och allmänna behov kommer att planläggas med allmän platsmark och med kommunalt huvudmannaskap. Det kan till exempel handla om gator och naturområden. Kommunen har både rättighet och skyldighet att lösa in mark som planläggs med allmän plats.

Detaljplanerna kommer även att peka ut kvartersmark, det vill säga mark för enskild bebyggelse. Inom kvartersmarken kommer fastighetsägaren kunna utveckla marken och bilda nya fastigheter i enlighet med det användningsområde som beslutats. Det kan till exempel handla om verksamheter eller bostäder.

Rättigheter

Gemensamhetsanläggningar

Programmet föreslår samordning av gemensamma funktioner för till exempel transport och parkering. Genom att etablera gemensamhetsanläggningar för dessa funktioner, kan fastigheter både dela på funktionerna och ansvaret för att förvalta dem.

Lämplig form och omfattning för gemensamma anläggningar kommer bedömas i detaljplanarbetet utifrån behov och kapacitet.

I område H och F finns gemensamma anläggningar för väg, vatten och spillvatten. Dessa funktioner ska omhändertas genom kommunala anläggningar när området förnyas med ny detaljplan.

Ledningsrätter

Programområdet påverkar befintliga ledningar och en utbyggnad av området förutsätter att nya ledningar kan dras fram. Idag finns ledningsrätter för tele- och starkströmsledningar över område H, D och C.

Västra kuststammen är ett större ledningspaket som kommer ligga i programområdets norra del och belasta marken med ledningsrätt. Utöver Västra kuststammen kommer nya ledningsrätter behöva bildas för programområdets interna ledningsnät.

Officialservitut

Det finns flera officialservitut inom programområdet. Officialservitut är servitut bildade genom ett beslut från en myndighet. De flesta officialservituten inom programområdet gäller olika ledningsdragningar. Det finns även servitut för väg.

Dikningsföretag

Fyra kända dikningsföretag ligger helt eller delvis inom programområdet, se beskrivningen av befintliga dikningsföretag under avsnitt *Förutsättningar*. Eftersom va-huvudmannen kommer att ta över ansvaret för dagvattnet, behöver nyttan med de sträckningar som ligger inom det planerade verksamhetsområdet ses över. Detta medför att delar av dikningsföretagen kan komma att upphävas. En sådan process görs av mark- och miljödomstolen och initieras av kommunen i samband med detaljplaneläggning.

De dikningsföretag som leder vatten mellan programområdet och recipienten behöver också omprövas då båtnadsområden försvinner och juridiska randvillkor förändras. Till exempel då programområdet träder in i dikningsföretaget.

Arrenden

Stora områden av det kommunala markinnehavet inom programområdet arrenderas ut och brukas som jordbruksmark. Ambitionen är att marken ska kunna arrenderas så länge som möjligt. Det vill säga fram till dess att detaljplaner i området ska antas. Eventuella arrenden på mark i privat ägo kommer att hanteras av respektive jordägare.

Vägrätt

Trafikverkets väganläggningar omfattas av vägrätt. Inom programområdet finns väg E6/E20, rastplatsen, och del av väg Spannarps mellan rastplatsen och motorvägsavfarten. När en ny trafikplats byggs kommer de delar som ingår i Trafikverkets anläggningar att omfattas av vägrätt, medan vägrätten upphör för de anläggningar som rivs.

Organisatoriska frågor

Utbyggnaden av programmet kommer att ske successivt under flera års tid och kräver nya investeringar, framtagande av flera detaljplaner och initiering av andra planeringsprocesser.

Etableringen av verksamhetsområden och intilliggande bostadsområde förutsätter att ny infrastruktur kommer på plats. Dessutom kräver bostadsetableringen att det finns kommunal service i närområdet. Detta är exempel på faktorer som styr takten och ordningen för områdets utbyggnad.

Vid ett genomförande av programmet kommer flera delprojekt och processer att aktualiseras. Många frågor tas naturligt om hand i efterföljande detaljplanering, medan andra behöver aktiveras tidigt och övergripande för att möjliggöra exploatering. De aktiviteter som programmet i sin helhet är beroende av redovisas nedan.

Infrastruktur

Byggnationen av trafikplatsen är en förutsättning för att området ska kunna trafikförsörjas. Därför kommer den fortsatta planeringen av trafikplatsen att vara först i utbyggnadsordningen. Byggnationen av trafikplatsen kommer att kräva att en vägplan tas fram.

För att programområdet ska vara tillgängligt för gående och cyklister behöver Lantmannavägen mellan Träslövsläge och programområdet kompletteras med en gång- och cykelväg. Anläggandet av en gång- och cykelväg förutsätter att kommunen tar över väghållarskapet för Lantmannavägen och tar fram en detaljplan för sträckan. Innan byggnationen av verksamhetsmark eller bostäder påbörjas ska detaljplanen för Lantmannavägen ha vunnit laga kraft. På så sätt säkerställs tillgängligheten för gående och cyklister.

Statlig infrastruktur

Trafikverket har signalerat att programmet är beroende av att kommunen tar över väghållarskapet för Lantmannavägen (väg 761) och att kommunen finansierar omvandlingen av befintlig motorvägsavfart till en trafikplats som uppfyller dagens krav.

Arbetet med att ta över väghållarskapet för Lantmannavägen kan pågå parallellt med att vägområdet detaljpaneläggs för att möjliggöra utbyggnaden av en gång- och cykelväg.

När programmet godkänts ska Varbergs kommun och Trafikverket teckna en avsiktsförklaring. I avsiktsförklaringen ska frågorna kopplade till Trafikverkets anläggningar konkretiseras och genomlysas för att underlätta kommande planeringsprocess.

Vatten, spill- och dagvatten

Västra kuststammen kommer att tillhandahålla anslutningspunkter för programområdets vatten-, dag-, och spillvattennät. För att kommande byggnation ska kunna anslutas sig till den kommunala vatten- och avloppsanläggningen behöver VIVAB ha tagit ledningarna i bruk.

Delområde A är en naturlig första etapp för att bygga ut ledningsinfrastrukturen till övriga områden. Delområde B, C, D och G är alla beroende av område A för att leda bort sina vattenflöden. Delområde G ska ta emot vatten från område B och C och behöver därför byggas ut före de andra två.

Kommunal service

Kommunala skol- och förskoleplatser för att ta emot barn bosatta i område G är lokaliserade till södra Träslövsläge. I *Planprogram för del av Gamla Köpstad och Östra Träslövsläge*, godkänt av byggnadsnämnden i år 2021, finns ytor utpekade för att bygga en ny förskola respektive grundskola. Först när dessa verksamheter är i bruk finns det kapacitet att förse bostäderna i område G med skola och förskola i kommunal regi.

Miljö och natur

Flera vattensamlingar inom och intill programområdet omfattas av strandskydd enligt miljöbalken. För att göra åtgärder inom strandskyddat område krävs upphävande eller dispens från strandskyddet.

Det krävs också dispens för att vidta åtgärder som påverkar ett objekt som omfattas av det generella biotopskyddet i miljöbalken. Kommunen kommer att ansöka om dispens i samband med planeringen av åtgärder som kräver detta.

Större vattensalamander och åkergroda har observerats i programområdet. Arterna är särskilt skyddade enligt EU:s art- och habitatdirektiv (92/43EEG). En artskyddsutredning behöver tas fram för att utreda hur de planerade åtgärderna inom programmet kan förväntas påverka möjligheten att bevara dessa skyddade arter. Utredningen ska också ge förslag på åtgärder som kan upprätthålla arternas funktion.

Kulturmiljö

Det finns kända fornlämningar inom programområdet. Enligt kulturmiljölagen behöver dessa utredas och eventuellt undersökas inom ramen för kommande detaljplanläggning.

Ekonomiska frågor

Ett genomförande av programmet kommer att generera kostnader, både i samband med att området anläggs och när det senare ska förvaltas. Delar av kostnaderna kommer att belasta den som exploaterar ett markområde, medan andra delar kommer att belasta kommunens ekonomi. Den ekonomiska nyttan består av planlagd mark som kan säljas och användas av olika verksamheter.

Programområdet kommer att byggas ut under flera år. Många av investeringarna är förutsättningar för att kunna påbörja exploateringen inom kvartermarken i området. Ett genomförande av området innebär därmed kostnader innan intäkter börjar genereras.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal är ett avtal mellan kommun och exploatör om genomförandet av en detaljplan. Syftet är att reglera exploatörens åtaganden kopplade till finansieringen av anläggningar och åtgärder som är nödvändiga för planens genomförande. Exploateringsavtal tecknas i detaljplaneskedet.

Varbergs kommun har riktlinjer för exploateringsavtal. Riktlinjerna är beslutade av kommunfullmäktige. Till riktlinjerna hör en bilaga som redovisar de områden som omfattas av exploateringsersättning vid etappvis utbyggnad. Exploateringsersättning är ett verktyg för att flera detaljplaner tillsammans ska kunna bära kostnader för gemensamma anläggningar. I riktlinjerna kommer programmet att tas upp som ett område som omfattas av exploateringsersättning vid etappvis utbyggnad.

I ett exploateringsavtal kan även medfinansiering av statlig infrastruktur ingå.

Trafikplats

Trafikverkets anläggande av en ny trafikplats kommer att finansieras av kommunen. Delar av kostnaderna för utbyggnaden av trafikplatsen kan täckas av medfinansieringsersättning från exploateringarna vilka möjliggörs av trafikplatsen och programmet.

Allmän plats

Den allmänna platsen inom programområdet kommer att kunna delas in i två kategorier: allmän plats för programmets gemensamma behov och allmän plats för ett delområdes behov. Den allmänna platsen som är för programmets gemensamma behov, inklusive gång- och cykelvägen utmed Lantmannavägen, kommer att finansieras av delområdena gemensamt genom så kallad exploateringsersättning vid etappvis utbyggnad.

Respektive delområde kommer att bära kostnaderna för den allmänna plats som tillgodoser delområdets behov. Kostnadsberäkningar görs i respektive detaljplan.

Vatten, spill- och dagvatten

Utbyggnaden av vatten, spill- och dagvatten finansieras av VA-kollektivet. Fastigheterna som kommer att ansluta sig till det kommunala VA-nätet ska betala en anslutningsavgift enligt gällande taxa.

Kommunal service

Många nya bostäder medför behov av investeringar i kommunal service i form av förskola och grundskola. Förskola och grundskola är i planerad i Gamla Köpstad och Östra Träslövsläge. Förutsättningarna för planering och ekonomi finns med i *Planprogram för del av Gamla Köpstad och Östra Träslövsläge* som är godkänt av Byggnadsnämnden år 2021. Kommunen ansvarar för investeringen.

Drift

Trafikverket kommer att få kostnader för att kunna driva och underhålla trafikplatsen. Varbergs kommun kommer att få kostnader för att kunna driva och underhålla de allmänna platserna i programområdet. VA-huvudmannen kommer att få kostnader för att driva och underhålla anläggningarna för vatten, spill-, och dagvatten.

Konsekvenser

Detta avsnitt redovisar programförslagets konsekvenser. Konsekvensbeskrivningen är en sammanvägd bedömning utredningsresultat och projektgruppens arbete. Konsekvensernas omfattning beror på fortsatta åtgärder och hänsyn i det kommande arbetet med detaljplaner och genomförande.

Natur

Naturvärden

Programmet berör natur med påtagligt eller visst naturvärde, områden med generellt biotopskydd och djur som omfattas av artskyddet. Genomförandet av programmet ger minskad av pollination när betesmark och sandmarker tas bort, trafik som påverkar djurlivet samt borttagning av spridningskorridorer när bryn tas bort. Konsekvenserna bedöms vara av måttlig karaktär med mindre eller lokal betydelse.

Landskapsbild

Exploatering i ett öppet jordbrukslandskap innebär ofrånkomligen en förändring av landskapets karaktär och hur man upplever det. Detta eftersom landskapet är flackt och eftersom exploateringsgraden inom området kommer att öka. Den befintliga bebyggelsen i det öppna landskapet är småskalig och utgörs främst av Himle samhälle samt spridd gårdsbebyggelse. Den planerade exploateringen utgör en stor kontrast mot den intilliggande bebyggelsen och kommer påtagligt att påverka det öppna landskapet. Ett genomförande av programförslaget kommer att innebära stora konsekvenser på landskapsbilden.

Med avskärmande zoner, karaktär på bebyggelsen, typ av verksamheter och begränsade höjder på nya byggnader i programområdets yttre delar kan byggnationen anpassas till platsen och landskapet.

Rekreation

Ett ökat antal människor inom området, såsom boende, arbetande eller tillfälliga besökare, innebär ett ökat behov av rekreation i närområdet. Programmet bedöms få små konsekvenser för möjligheten att nyttja området för rekreationen då yta och framkomlighet föreslås säkras genom grönstruktur och gång- och cykelvägar. Förändringen i landskapet innebär att både upplevelser och rekreativsmöjligheter påverkas.

Förutom att säkra framkomlighet och yta för rekreation inom programområdet, behöver kopplingar skapas till befintliga rekreativsområden. Programmet säkrar inte marktillgång eller markanvändning men kan lyfta behov och förutsättningar. Genom avtal och inköp av mark kan funktionerna säkerställas i den kommande planeringen.

Även de rekreativsområden som ligger helt eller delvis inom programområdet, behöver säkras. I det kommande arbetet med detaljplan blir det viktigt att detaljstudera hur rekreativsområdena kan bevaras och utvecklas utifrån programmets övergripande struktur.

Kulturmiljö

Programmet påverkar flera fornlämningar. För att framåt kunna planlägga området, behöver länsstyrelsens bedömning om fortsatta åtgärder genomföras av konsult på uppdrag av kommunen. Konsekvenserna för fornlämningar bedöms bli måttliga eller små med lokalbetydelse.

Påverkan på kulturlandskapet, i form av det öppna jordbrukslandskapet som brukats under lång tid, bedöms bli stor. Om programmet genomförs, kommer till exempel stenmurar, betesmarker och åkrar att påverkas. Tillsammans ger dessa värden landskapet sin indelning, ett sammanhang som visar på hur människan har levt i och brukat området.

Miljö

Miljökonsekvensbeskrivning

I samband med att detta program upprättades, genomfördes en undersökning som visade att ett genomförande kan innebära betydande miljöpåverkan. Därför har en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tagits fram för programmet.

Miljökonsekvensbeskrivningens sammanfattande bedömning är att programmet kommer orsaka betydande påverkan på miljön och på landskapsbilden med anledning av att jordbruksmark och naturmiljö tas i anspråk för ändrad markanvändning. Den betydande miljöpåverkan har bedömts som måttlig eller stor. Miljöpåverkan bedöms även bli betydande på kulturmiljön om fornlämningar påverkas. Påverkan på vattenmiljön blir positiv om föreslagna åtgärder gällande dagvattenhantering genomförs. Det finns även en risk att hälsa och säkerhet påverkas negativt om lämpliga åtgärder inte vidtas i samband med den kommande detaljplaneringen.

Vidare konstateras i miljökonsekvensbeskrivningen att placeringen av det planerade bostadsområdet inte överensstämmer med översiktsplanen eller den fördjupade översiktsplanen för området. Det motverkar också, enligt miljökonsekvensbeskrivningen, en välbehövlig utveckling Himle samhälle som skulle behöva förstärkas med olika typer av service. Den föreslagna platsen för nya bostäder medför att delområdet inte kan användas för verksamheter, vilket enligt miljökonsekvensbeskrivningen, skulle vara den lämpligaste användningen med hänsyn till närheten till motorvägen.

Strandskydd

Programförslaget innebär att strandskyddet behöver upphävas i delar. Ett genomförande enligt programmet bedöms ge medelstora konsekvenser för strandskyddet. Den närmaste zonen kring berörda vattenförekomster bevaras som en del av grönstrukturen. Därmed kommer diken och dammar som omfattas av strandskydd, att även framåt vara tillgängliga för växt- och djurliv samt möjliga att nå för allmänheten.

För att strandskyddet ska kunna upphävas eller dispens ska kunna ges, krävs särskilda skäl enligt miljöbalken. Programområdet behöver tas i anspråk för att tillgodose behovet av verksamhetsmark i kommunen. Möjligheterna att skapa större sammanhängande ytor av verksamhetsmark intill befintlig infrastruktur bedöms vara begränsade inom kommunen. Utbyggnaden av verksamheter i enlighet med programmet bedöms därför vara ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området enligt 7 kap 18 c § p. 5 miljöbalken. Möjligheten att etablera verksamhetsmark i kommunen innebär att både befintliga verksamheter inom centralorten kan flytta till mer ändamålsenliga lokaler och att nya företag kan etablera sig i Varberg.

Miljökvalitetsnormer

Möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna riskerar inte att försämrans om den föreslagna dagvattenhanteringen genomförs och punktåtgärder utförs för de anläggningar där uppkomst av kvicksilver förekommer mer frekvent.

Beräkningar har visat att programmet innebär en påtaglig förbättring för de mottagande vattendragen (recipienterna) avseende kväve, bly, suspenderad substans, oljeindex, bensen, arsenik och krom i de områden som rinner söderut. Nickel bedöms ligga på samma nivå som idag. TOC (totalt organiskt kol) och speciellt kvicksilver behöver ytterligare rening för att komma ner i befintliga nivåer. Genom att anlägga regnbäddar och andra lokala åtgärder i anslutning till parkeringar och vägar så bedöms även dessa ämnen kunna komma ner till befintliga nivåer. Utförs dessa punktinsatser vid källor där större utsläpp riskerar att ske, ska inte recipienten påverkas negativt.

Bebyggelse

Tätortsutveckling

En bostadsetablering innehållande 200 bostäder inom programområdet bedöms innebära etablering av en ny tätort i kommunen. Befolkningstätheten inom bostadsområdet motsvarar Statistiska Centralbyråns (SCB) definition av en tätort, som anger att en tätort är sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare.

Utredningar framtagna som underlag för programmet lyfter risker som att området kommer att sakna naturlig koppling och förstärkning till annan närbelägen bostadsbebyggelse vilket även det talar för att bostadsetableringen får anses utgöra en egen ort.

Utifrån antagandet om att varje bostad har 2,3 invånare innebär programmets förslag om 200 bostäder att programområde kommer att ha cirka 460 invånare. Bostadsetableringen inom programområdet skulle innebära en betydande ökning av antalet bostäder i Spannarpbygden och att befolkningstätheten blir högre än i Himle samhälle. Bostadsområdet är till ytan och i uppskattat antal invånare jämförbart med stadsdelarna Erlandsgården, Vallinsområdet och Prästakullen i de östra delarna av Varbergs tätort. Invånarantalet av 200 bostäder genererar en folkmängd lika stor som Kungsäter, en av kommunens serviceorter i inlandet.

En social konsekvensanalys har tagits fram för programområdet. I analysen konstateras att det är en stor utmaning att åstadkomma en infrastruktur som gör Himle samhälle till en naturlig målpunkt för de boende i det nya bostadsområdet. Det blir också svårt för Himle samhälle att konkurrera med Tvååker och den pågående utvecklingen i Träslövsläge och Gamla Köpstad. Målpunkterna för de boende i programområdet bedöms bli Träslövsläge och Gamla Köpstad. Etableringen av bostäder inom programområdet bedöms därmed ha ingen eller marginell koppling till Himle samhälle, under förutsättning att utbudet i Himle inte förändras. De framtagna utredningarna påtalar även en risk för att incitamenten för att etablera service i Himle samhälle minskar om en stor bostadsetablering sker inom programområdet. Den sammantagna bedömningen är att en etablering av ett nytt bostadsområde inom område G inte kommer att uppfattas som en del av Himle samhälle.

Verksamheter

Utbyggnad av verksamheter ökar den sammanhållna bebyggelsen i anslutning till Himle samhälle. Verksamhetsområdet innebär till ytan och karaktären en betydande förändring i området. Bebyggelsen inom programområdet innebär en betydande ökning av den sammanhållna bebyggelsen i anslutning till Himle.

Genom ytterligare översiktlig planering, där Himle samhälle ingår, kan det nya verksamhetsområdet docka an till samhället. I gränslandet mellan verksamhetsområdet och samhället finns förutsättningar och möjligheter att beakta och att ta till vara på, som kan förstärka Himle samhälle ytterligare.

Bostäder

För att kunna få plats med 200 bostäder inom programområdet, med de tillhörande ytor som krävs för rekreation, dagvattenhantering, service och parkering med mera, måste bebyggelsen bestå av tät villabebyggelse eventuellt uppblandad med flerbostadshus.

Varierade bostadsformer, såsom grupphus och lägenheter, 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 den befintliga väg- och järnvägsinfrastrukturen och det framtida verksamhetsområdet barriärer som riskerar att skärma av området från Himle samhälle. Därmed bedöms förutsättningarna för ett välintegrerat område vara ogynnsamma redan från början.

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 deras behov av att kunna ta större del av samhället i anspråk. Barn och unga behöver ha tillgång till tillgänglig service och platser för lek och rekreation, även utan en vuxens sällskap. Det är viktigt att utformningen av områden sker på ett sätt som gör att barn och unga känner sig trygga. Byggnation av gång- och cykelväg till programområdet är en viktig förutsättning för att barn och unga ska kunna ta sig till aktiviteter i närområdet på egen hand.

Utöver den fysiska utformningen är det relevant att fundera över 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 och trygghet i området.

Genom att bygga ett nytt bostadsområde inom programområdet skapas bostäder med närhet till arbetstillfällen. Bostäderna ger också ett ökat underlag för service vid trafikplatsen, i närbelägna orter och för kollektivtrafiken.

Service

Utvecklingen av Gamla Köpstad och Östra Träslövsläge kommer medföra att boende inom programområdet får fler målpunkter i Träslövsläge. Cykel-, gång- och kollektivtrafikförbindelser dit blir därför viktiga. Träslövsläge kan komma att bli en mer naturlig målpunkt än Himle samhälle och Tvååker för de som bor inom programområdet. Bostäder inom programområdet kan innebära att underlaget för service och verksamheter vid trafikplatsen och golfbanan ökar.

Det begränsade antalet invånare som kan väntas i det nya bostadsområdet gör det svårt att etablera en så bred service att området kan bli mer än ett bostadsområde. Ur ett socialt perspektiv skulle en etablering av fler bostäder i området vara att föredra eftersom detta skulle innebära ett bättre underlag för utvecklad service. En negativ aspekt av att skapa målpunkter i det nya bostadsområdet kan dock vara att incitamenten för att skapa service i Himle samhälle minskar. Detta för att de båda områdena kommer att konkurrera om samma besökare.

Det saknas i nuläget anledning att etablera kommunal service inom det aktuella området eftersom planering av skolor och förskolor i kommunal regi planeras i befintliga, intilliggande orter. En planering som ligger i linje med antagen översiktsplan. Skol- och förskoleplatser för att ta emot barn bosatta i programområdet kommer att finnas i Träslövsläge. I Gamla Köpstad och östra Träslövsläge finns ytor utpekade för att bygga en ny förskola respektive grundskola. Först när dessa verksamheter är i bruk finns det kapacitet att förse bostäderna i programområdet med kommunal service.

Trygghet

Det finns en risk att människor ibland kan känna sig otrygga i verksamhetsområden eftersom kvarteren är stora och under delar av dygnet kommer att sakna människor i rörelse. Åtgärder för att åstadkomma ett verksamhetsområde som känns tryggt att vistas i och röra sig genom kan vara att skapa målpunkter inom området dit människor vill gå, helst under dygnets alla timmar.

Planförslaget innebär bostadsbebyggelse med närhet till trafikplats och verksamheter. Rastplatser kan upplevas otrygga och det rör sig många olika fordon och människor med olika syften på en sådan plats. Fastighetsägare inom programområdet har berättat att verksamheterna vid rastplatsen har behövt hålla öppet under större delen av dygnet för att undvika skadegörelse. Närheten till rastplatsen och verksamhetsområdena innebär en risk att känslan av otrygghet kommer att öka.

Genom att den befintliga miljön förändras, vilket planeringen inom område H delvis kan bidra till, kan tryggheten påverkas. När bostadsområdet utformas kommer trygghetsaspekten att bli en viktig fråga att hantera för att skapa en säker och trygg boendemiljö. Trygghetsfrågan bör även beaktas i samband med utformningen av det övriga verksamhetsområdet.

Trafik

Trafikplats

En utbyggnad i enlighet med programmet innebär att motorvägsavfarten Himle/Björkäng byggs om till en trafikplats. Placeringen av Varbergs nästa trafikplats sker utifrån det faktum att det redan finns en motorvägsavfart på platsen, att det finns befintliga verksamheter och detaljplaner samt att kommunen äger stora arealer mark. Eftersom den befintliga anläggningen endast är dimensionerad för en avfart med rastplats krävs omfattande ombyggnation av den befintliga anläggningen även om de befintliga ramperna skulle nyttjas för trafikförsörjning av området. Oavsett trafiklösning, innebär programmet, att en ny trafikanläggning behöver byggas upp från grunden.

Jämfört med befintlig utformning kommer den nya trafikplatsen att kräva större ytor för motortrafik. Anspråket på större ytor uppstår framför allt för att framkomligheten till det nya programområdet och befintliga målpunkter ska kunna säkerställas. Den föreslagna trafikplatsen har också utformats för att så effektivt som möjligt tillgodose de efterfrågade funktionerna. De föreslagna lokalgatorna blir inte bara till nytta för trafikplatsen, utan kommer även kunna nyttjas för att ta sig till de nya verksamhetsområdena. Det innebär att förslaget som helhet bedöms vara yteffektivt, även om det kräver mer yta än befintlig motorvägsavfart.

Den övergripande trafikanalysen av programförslaget visar att området i sin helhet genererar en ungefärlig trafikmängd på 19 300 fordon per dygn vid prognosåret 2040. Denna trafikmängd fördelas på de föreslagna och befintliga vägarna inom området. Utifrån analysen bedöms cirka 7 000 fordon av dessa trafikera Lantmannavägen mot Varberg vilket är en omfattande ökning från 1 200 fordon år 2019. För Himlevägen beräknas trafiken öka från 1 300 fordon år 2019 till 5 600 fordon år 2040 vid ett fullt utbyggt programområde.

Enligt analysen i trafikutredningen finns det risk för att Himlevägen kommer att användas som smitväg vid resor till mellersta delarna av centrala Varberg. Himlevägen, som går genom samhället förbi Spannarps skola innehåller hastighetsdämpande åtgärder och många utfarter vilket gör vägen olämplig för större trafikmängder. Trots detta så riskerar Himlevägen samt den mindre landsvägen norrut att bli den genaste och snabbaste vägen till de östra delarna av Varberg. Det är viktigt att beakta att beräkningen av trafikallsträng 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 och därför bör betraktas som osäkert.

Konsekvenserna blir att kostnader läggs på upprustning av infrastruktur som krävs för att möjliggöra exploateringen. Upprustningen ställer i sin tur krav på, och ger incitament för, ökad exploatering i området. Detta för att bära kostnader och för att ta vara på de resurser som exploateringen innebär.

Beroende på hur vägnätet förändras i framtiden bedöms trafikplats Himle kunna användas som ett alternativ för att minska belastningen på trafikplats Varberg C. För att kunna utnyttja den fulla potentialen av en utbyggd trafikplats Himle kan det dock krävas flera åtgärder på övrigt vägnät inom kommunen.

Trafikverkets grundhållning är att motorvägen som funktion inte tål mer än maximalt en ytterligare trafikplats kring Varberg. Det innebär att om programmet genomförs, med en ny eller ombyggd trafikplats vid Himle, så kan en framtida trafikplats i höjd med Hunnestad inte bli aktuell. Konsekvenserna av att bygga eller inte bygga ut en trafikplats i höjd med Hunnestad, är inte studerade inom ramen för arbetet med aktuellt program.

Lantmannavägen

Programmets förslag på exploatering ställer krav på åtgärder längs med hela Lantmannavägen, från Vare cirkulationsplats i väster till Himle samhälle i öster. Stora delar av de åtgärder som krävs på Lantmannavägen är belägna utanför programområdet. Körbanan kommer behöva breddas och gång- och cykelvägen behöver anläggas på privatägd mark. Därmed kommer ett genomförande av programmet att få konsekvenser för privata markägare.

Utvecklingen inom programområdet bedöms ha en begränsad påverkan på cirkulationsplats Vare.

Gång-, cykel- och ridtrafik

Under programarbetet har det konstaterats att en förutsättning för exploateringen är kraftfulla åtgärder i form av stärkta gång- och cykelkopplingar samt förbättrade förutsättningar för att öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik. Med områdets läge och avstånd till närliggande orter bedöms förutsättningarna kunna bli bättre om och gång- och cykelinfrastruktur anläggs inom programområdet och mot anslutande orter.

En gång- och cykelväg utmed Lantmannavägen är inte bara av betydelse för programområdet. Det skulle också förbättra möjligheten att gå eller cykla mellan Himle och Varberg. Sammantaget bedöms åtgärden även minska järnvägens och motorvägens barriäreffekt inom programområdet.

Det kan uppstå behov att, framför allt under arbetstid, röra sig från en arbetsplats i östra delen av programområdet, till service inom den befintliga rastplatsen på västra sidan om motorvägen. Eftersom planförslaget inte innehåller någon trafiksäker förbindelse för gående eller cyklister över motorvägen i södra delen av programområdet, kommer dessa oskyddade trafikanter att bli hänvisade till gång- och cykelvägen längs med Lantmannavägen. Det begränsade behovet i relation till kostnad för en ny gång- och cykelbro är anledningen till att en förbindelse inte ingår i programförslaget.

Möjligheten att kunna fortsätta rida ut och genom programområdet bedöms vara viktig för att minska negativa konsekvenser för de gårdar som idag bedriver hästverksamhet i anslutning till programområdet.

Kollektivtrafik

Det krävs kraftfulla åtgärder för att kollektivtrafik och hållbara transporter ska bli ett alternativ för boende och arbetande inom programområdet. En utbyggnad enligt programmet ger ett ökat resandeunderlag och bedöms därmed skapa förutsättningar för att utöka kollektivtrafiken. En utbyggnad av infrastruktur, gång- och cykelbanor samt fler kollektivtrafikavgångar kommer att medföra bättre tillgänglighet för de som redan bor inom och i anslutning till programområdet. En utbyggnad av kollektivtrafiken kan även få positiva effekter för ett hållbart resande till och från omkringliggande orter och för tillgängligheten för de som inte har eller kan köra bil. De allra flesta av de som bosätter sig ett område som detta förväntas ha tillgång till egen bil. En utbyggd kollektivtrafik och trafiksäkra cykelförbindelser ger hushållen förutsättning att klara sig med en bil.

Hälsa och säkerhet

Störningar

En etablering av verksamheter intill befintlig bostadsbebyggelse inom och i nära anslutning till programområdet, kan komma innebära förändringar som kan upplevas störande. Det handlar till exempel om lukt, buller, ljus, vibrationer eller andra typer av störningar. De föreslagna verksamheterna ska följa gällande riktlinjer och krav på anpassning till och påverkan på omgivningen. Reglering sker utifrån plan- och bygglagen samt miljöbalkens bestämmelser. Bedömningen av behovet av åtgärder för att begränsa störningar kan grunda sig på verksamhetens karaktär, områdets topografi och den förhärskande vindriktningen samt hur känslig den angränsande användningen är.

Buller

I detaljplaneringen finns möjligheten att anpassa den nya bostadsbebyggelsen till den omgivande bullersituationen och att anpassa nya verksamheter till befintliga bostäder. Trafik- och industribuller kan till exempel uppkomma av trafik, godshantering vid lastkajer och omlastningsterminaler. Buller ska beaktas i den fortsatta planeringen.

Enligt den genomförda trafikbullerutredningen (Akustikverkstan, 2021-06-26) berörs det föreslagna bostadsområdet av bullervärden på 50-60 dBA ekvivalent nivå samt 60-70 dBA maxnivå på större delarna av område G, något högre närmast Lantmannavägen.

Risker

Farligt gods

Inom programområdet förekommer transporter av farligt gods på motorvägen och på järnvägen. Detta ställer särskilda krav i samband med kommande detaljplanearbete, både för att säkerställa transportledningens funktion och för att skydda ny bostads- och verksamhetsbebyggelse. Under förutsättning att nödvändiga regleringar görs i detaljplanen bedöms konsekvenserna på transportlederna för farligt gods samt konsekvenserna för de verksamheter som föreslås intill motorvägen och järnvägen bli acceptabla.

Skyfall

Inom programområdet finns flera instängda områden där vatten blir stående i samband med stora nederbördsmängder. Tydligast blir det för området mellan järnvägen och motorvägen där flera områden stängs in av vägarna. De föreslagna placeringarna av dagvattendammar utgörs av svackor i landskapet och instängda områden som anses lämpliga för hantering. När områdena planeras och exploateras behöver marken i området anpassas för att inte ge översvämningsproblematik vid skyfall. Under förutsättning att nödvändiga regleringar görs i detaljplan samt detaljprojektering bedöms konsekvenserna bli acceptabla.

Suicid

Risken för suicid är inte bedömd i programarbetet men behöver beaktas vid byggandet av ny trafikplats samt anläggande av verksamheter och bostäder i närhet av väg och järnväg.

Riksintresse

Planförslaget bedöms inte innebära negativ påverkan på berörda riksintressen.

Dem föreslagna exploateringen bedöms inte påverka riksintresset för transporter negativt under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs i syfte att etablera en ny trafikplats samt att angivna skyddsavstånd upprätthålls mot motorvägen och järnvägen.

En etablering av verksamheter inom programområdet innebär att det befintliga näringslivet kan utvecklas. Området ska möjliggöra för nya verksamhetsetableringar samt för omlokaliseringar av befintliga verksamheter inom stadsområdet i takt med att staden växer och omvandlas.

Bostadsbebyggelse inom programområdet innebär att ett markområde i kustområdets östra delar, som redan har tagits i anspråk, kan omvandlas från verksamhetsmark till bostadsändamål. Områdets värden, som bland annat handlar om rekreation, kommer kunna finnas kvar. Bostadsetableringen bedöms inte påverka det öppna och tillgängliga kustområdet negativt. Därmed bedöms området kunna tas i anspråk för bostadsbebyggelse utan att berörda riksintressen påverkas negativt.

Jordbruksmark

Stadsbyggnadskontoret har genomfört en lokaliseringsstudie avseende brukningsvärd jordbruksmark. Att få till bebyggelse intill viktiga knutpunkter i infrastrukturen bedöms vara ett skäl till att behöva ta jordbruksmark i anspråk. Genom att kunna utnyttja befintlig infrastruktur kan programmet hushålla med befintliga resurser. Att skapa ny verksamhetsmark bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse eftersom det är en förutsättning för att företag ska kunna etableras och utvecklas inom kommunen.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att området inte kommer att exploateras i närtid utan att den pågående användningen av marken i huvudsak fortsätter. Detta är positivt för livsmedelsförsörjningen, den biologiska mångfalden, de boende och de hästverksamheter som finns inom området. Även landskapsbilden i området kommer att förbli oförändrad. Nollalternativet är positivt för naturmiljön i närområdet eftersom det inte innebär lika stor risk för borttagning av naturområden, biotopskyddsområden och naturvårdsarter.

Programmet bedöms som både mer positivt och negativt för rekreation och friluftsliv jämfört med nollalternativet. Det är positivt med tanke på de förbättringar som kan förväntas vad gäller gång- och cykelvägar inom och utanför området samt att underlaget för golfbanans verksamhet kan förväntas öka. En exploatering av jordbrukslandskapet är negativt för friluftslivet eftersom jordbrukslandskapet används för exempelvis promenader samt cykel- och ridturer. Det som är negativt för naturmiljön och för landskapsbilden är även negativt för rekreation och friluftsliv. Nollalternativet bedöms vara mer positivt för kulturmiljön eftersom eventuella fornlämningar i området kan antas förbli orörda. Däremot är nollalternativet är negativt för påverkan på vattenförekomster eftersom den föreslagna dagvattenhanteringen innebär att föroreningar till recipienterna kommer att minska.

Programförslaget är negativt för hållbar utveckling jämfört med nollalternativet genom att ett nytt relativt stort bostadsområde lokaliseras till en plats avskild från närmaste tätort, nära ett verksamhetsområde och där gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer ha svårt att hävda sig gentemot biltrafiken.

Om programmet inte antas, kommer verksamheter troligtvis ändå komma till området på sikt. Detta med anledning av närheten till motorvägsavfarten och det faktum att en lokalisering av verksamheter har stöd i översiktsplanen. Förslaget med bostäder har däremot inte stöd i gällande översiktsplan, vilket innebär att det inte är lika sannolikt med en lokalisering av ett större bostadsområde i nollalternativet.

I nollalternativet ökar trafiken på berörda vägar med 24 % mellan år 2019 – 2040.

Nollalternativet innebär att Varbergs kommun kommer att stå utan verksamhetsmark under lång tid. Vidare bedöms det som svårt att hitta motsvarande mängd sammanhängande verksamhetsmark på annan plats i kommunen.

Möjligheten att jobba med etableringar på ett proaktivt sätt, det vill säga att kunna erbjuda rätt företag rätt plats vid rätt tid, kommer att minska. Effekten blir att befintliga företag inte kan utvecklas som de skulle behöva vilket riskerar att leda till att företag kommer förlägga sina verksamheter på annan ort. Risken är störst hos de medelstora företagen med ett spritt ägande vilket Varberg har en hel del av.

I nollalternativet minskar förutsättningarna för att skapa nya arbetsplatser lokalt samt att behålla den goda balans som finns i kommunen mellan de som pendlar ut respektive in till kommunen för att arbeta. Men en stor utbyggnad av bostäder utan att ny verksamhetsmark tillskapas riskerar denna balans att påverkas negativt.

Nollalternativet innebär minskade möjlighet för lokala företag att skapa arbetsmöjligheter för de som bor på orten. Med lokala företag ökar även möjligheten till en hälsosam rotation på arbetsmarknaden, där invånarna i större utsträckning kan hitta "rätt jobb". Utan företag med lokal koppling så minskar sponsring till kultur och idrott, ungdomarna får svårare med praktikplatser, sommarjobb osv. Det finns även en risk för en ökad miljöpåverkan på grund av pendling till arbetsställen längre bort.

Tidigare ställningstaganden

Detta avsnitt innehåller en sammanfattning av de planeringsrelaterade ställningstaganden som gjorts på kommunal, regional och nationell nivå som har haft betydelse för planens utformning och omfattning.

Planer

Översiktsplan

I översiktsplanen (ÖP) för Varbergs kommun, som är antagen av kommunfullmäktige år 2010, anges nya verksamhetsområden vid motorvägens trafikplatser Värö, Varberg Nord samt vid rastplats Himle/Björkäng. Dessa områden reserverades för störande samt transportintensiva verksamheter. Vidare anges i översiktsplanen att nya områden intill motorvägen behöver trafikförsörjning och att påverkan på landskapsbilden ska studeras i detaljplaneprocessen.

Översiktsplanen anger 6 områden för etablering av verksamheter. Samtliga utbyggnadsområden utgör jord- och skogsbruksmark och är delvis bebyggda med verksamheter men inte fullt ut detaljplanelagda. Holmagärde verksamhetsområde, som är beläget i östra delen av centrala Varberg, är helt detaljplanelagt. Övriga verksamhetsområden finns vid Sunnvära, Varberg Nord, Gamla köpstad samt Himle/Björkäng. I den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Tvååker, som antogs i maj år 2020, anges verksamhetsmark intill trafikplats Tvååker.

I den fördjupade översiktsplanen för stadsområdet, som är antagen av kommunfullmäktige år 2010, pekas Himle verksamhetsområde ut som ett befintligt samt framtida utvecklingsområde för verksamheter. Nya ytor för verksamheter förslås som en fortsättning på befintliga verksamhetsområden där transportintensiva verksamheter ska lokaliseras. Vidare anger den fördjupade översiktsplanen att trafikförsörjning till och från motorvägen behöver studeras.

I Länsstyrelsens granskningsyttrande över den fördjupade översiktsplanen (2010) samt i granskningsyttrandet över översiktsplanen (2010) anges tveksamhet kring de föreslagna verksamhetsområdena. Synpunkterna hänvisar till behov av utförligt underlagsmaterial samt gemensamt arbete med Trafikverket för att bättre kunna bedöma lämpligheten.

Varbergs kommun äger en begränsad del av den verksamhetsmark som finns angiven i översiktsplanen och i de fördjupade översiktsplanerna. Möjligheterna till utbyggnad av verksamheter i kommunen är därmed begränsade utifrån gällande översiktsplaner.

Aktuellt programförslag innebär avsteg från gällande översiktsplaner så till vida att ny trafikplats föreslås, nya områden för verksamheter föreslås öster om motorvägen samt att bostadsändamål föreslås inom område som pekas ut som befintlig verksamhetsmark.



Bild 16. Till vänster visas ett utsnitt ur markanvändningskartan tillhörande översiktsplanen för kommunen (2010). Mark för befintliga och nya verksamheter i lila färg.

Till höger visas ett utsnitt ur markanvändningskartan tillhörande den fördjupade översiktsplanen för stadsområdet (2010). Befintliga verksamheter visas i grått och nya föreslagna områden med grå skraffering.

Detaljplan

Programområdet omfattas av följande detaljplaner:

- T38, Byggnadsplan för Spannarps 25:20 samt del av Spannarps 23:11, 25:12 och 25:21, som vann laga kraft år 1984. Planen anger ändamålet fritidspark.
- T41, Detaljplan för Spannarps 25:26 m.fl., som vann laga kraft år 1988 anger ändamålen motorväg med trafikplats, naturområde, bilservice, restaurang, småindustri, camping, fritidsändamål m.m.
- T54, Detaljplan för dubbelspår vid Himlemotet E6, som vann laga kraft år 1992, anger motorväg, järnvägstrafik, bilservice m.m.
- T65, Detaljplan för golfbana och verksamhetsområde vid Himlemotet, som vann laga kraft år 1997, som anger golfbana, bilservice, restaurang m.m.
- T71, Detaljplan för Spannarps 25:26, som vann laga kraft år 2001, anger golfbana.
- T82, Detaljplan för rastplats Himlemotet, som vann laga kraft år 2009, anger vägområde samt rastplats.

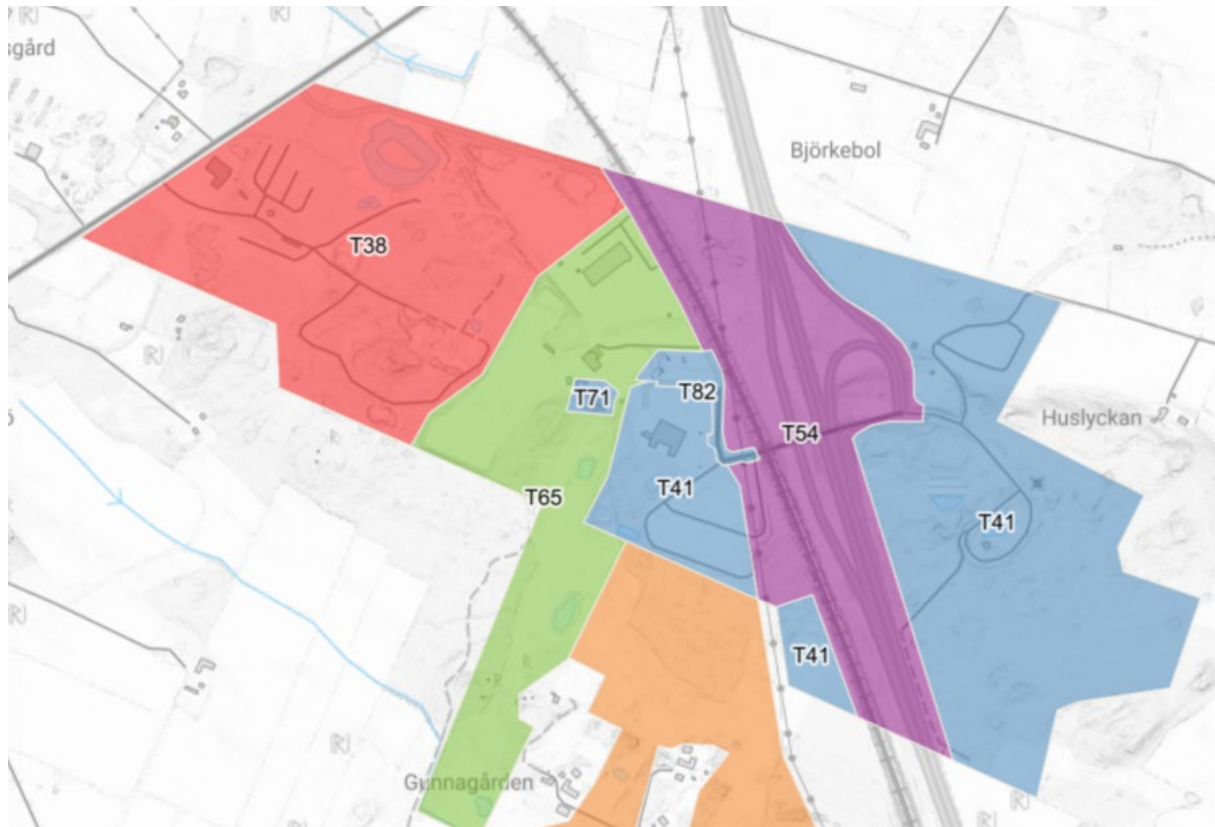


Bild 17. Gällande detaljplaner inom programområdet.

Strategiska dokument

Vision Varberg

Visionen *Varberg – Västkustens kreativa mittpunkt* beskriver hur Varbergs kommun ska utvecklas. Visionen kan jämföras med en ledstjärna och den ska vara styrande för kommunens utveckling som helhet och vägledande i allt från målformuleringar till handlingsplaner.

Hållbarhetsmål

Varbergs hållbarhetsmål 2017-2025 är antagna av kommunfullmäktige år 2016 och innehåller inriktningar för hållbarhetsarbetet. Tillsammans med visionens ledord ska hållbarhetsmålen återspeglas i kommunens målsättningar och hållbarhetsarbete.

Den övergripande inriktningen är *Varberg visar vägen* och anger kommunens ambitionsnivå att bli ett föredöme och en inspirationskälla i hållbarhetsarbetet. Inriktningen tydliggör hur hållbarhetsaspekten i Varbergs gemensamma vision ska omsättas till handling genom att peka på vikten av att göra det lätt att göra rätt. Det vill säga, att skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart beteende.

De tre underliggande inriktningarna livskraftiga ekosystem, hållbar resursanvändning samt välmående samhälle pekar ut viktiga områden som Varberg måste fokusera inom för att nå en hållbar utveckling och därmed leva upp till visionen.

Grönstrategi

I grönstrategin *Simma, lek och svärma*, som är beslutad av kommunfullmäktige år 2013, anges tre tvärstråk med betydelse för den övergripande grönstrukturen. Tvärstråken möjliggör rörelse mellan tätortens olika delar och kopplar samtidigt ihop tätorten med omgivande landskap. Syftet med stråken är att öka kontakten med havet samt det omgivande kulturlandskapet. Det så kallade södra tvärstråket går genom Påskbergsskogen och Prästakullen för att sedan leda ut i jordbrukslandskapet och fram till Hamraskogen som ligger strax norr om programområdet.

Riktlinje för hästhållning

Miljö- och räddningsnämnden i Varbergs kommun har tagit fram riktlinjer för hästhållning i anslutning till bostäder. Riktlinjerna anger att avståndet mellan nybyggnation av bostadshus och stall samt paddock med upp till fem hästar ska vara minst 100 meter och avståndet till hagar och ridstigar minst 50 meter. Angivna avstånd är avsedda som riktvärden. Hänsyn ska även tas till lokala förutsättningar, topografiska förhållanden, vegetation och vindriktning. Vid större anläggningar beaktas skyddsavstånden ytterligare och utökas vid behov.

Trafikstrategi

Trafikstrategin pekar ut kommunens inriktning vid arbete med trafik- och stadsplanering. Strategin ska bidra till att uppnå ett effektivt, säkert och hållbart trafiksystem med sikte på år 2030. För att uppnå ett hållbart resande krävs minskning av bilberoendet. Samtidigt behövs förbättringar av gång-, cykel- och kollektivtrafiksystemen. Hållbara godstransporter kräver bland annat en överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart.

Enligt strategin behöver det vara tydligt i gatans utformning hur gatan ska användas och vilket trafikslag som är prioriterat i ett visst område. Ambitionen bör vara att trafiken bidrar till mer attraktiva tätorter och utemiljöer, snarare än att försöka lindra dess störningar.

Dagvattenanvisningar

Dagvattenanvisningar för Falkenbergs och Varbergs kommuner är en policy för vatten och avlopp med strategier för en hållbar dagvatten-hantering. Syftet med anvisningarna är att skapa en genomtänkt, miljöanpassad och för samhällsnyttan kostnadseffektiv hantering för att ta hand om dagvattnet och uppnå eftersträvd funktion enligt principerna dagvatten är en resurs, angrip föroreningskällan, rena vid föroreningskällan, lokalt omhändertagande av dagvatten, blanda inte rent och smutsigt vatten samt underhåll din dagvattenanläggning.

Riksintressen och skydd

Riksintressen

Programområdet korsas av järnvägen Västkustbanan samt av motorväg E6/E20 som båda utgör riksintresse för transporter enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Programområdets västra delar omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 2 § miljöbalken och av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap 4 § miljöbalken. Inom riksintresseområdet ska turismens och friluftslivets intressen särskilt beaktas vid bedömningen av möjligheten att exploatera eller andra ingrepp i miljön. Fritidsbebyggelse får komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse.

Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet eller för utförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret.

Cirka 3 km nordöst om programområdet ligger Grimetons radiostation. Radiostationen är riksintresse enligt 3 kap 6 § miljöbalken samt är ett av UNESCO:s världsarv.

Programområdet gränsar i nordost till världsarvets yttre skyddszon.

Natura 2000-område

Längs kusten vid Träslövsläge och Gamla köpstad finns närmaste Natura 2000-områden, cirka 4 km väster om programområdet. Området är klassat enligt art- och habitatdirektivet, fågeldirektivet samt Ramsar-område då området utgör värdefull våtmark enligt våtmarkskonventionen.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Nygårdsbäcken med tillflöde inom programområdet, område A, omfattas av strandskydd. Inom område G finns två dammar, även dessa omfattas av strandskydd. Delar av strandskyddet för den större dammen inom område G är upphävt. På golfbanan, inom område H, finns en damm som omfattas av strandskydd. I sydöstra delen av programområdet, inom delområde F, finns två dammar som omfattas av strandskydd.

Generellt biotopskydd

Enligt 7 kap 11 § miljöbalken omfattas bland annat stenmurar, åkerholmar och märkegravar i jordbruksmark av generellt biotopskydd. Åtgärder som påverkar objekt med generellt biotopskydd kräver dispens från länsstyrelsen. De generella biotopskydden inom programområdet är kartlagda i naturvärdesinventeringen och består av alléer, åkerholmar, stenmurar samt småvatten.

Artskydd

Artskydd är de lagar och åtgärder som samhället har beslutat om för att skydda och gynna arter som på något sätt hotas av människans verksamheter. Enligt reglerna kan arterna i vissa fall påverkas förutsatt att det sker på ett lagligt, hållbart och spårbart sätt.

Fridlysning gäller för alla groddjur i Sverige, vilket innebär att det är förbjudet att döda eller skada rom, yngel och vuxna djur. Både större vattensalamander och åkergroda är även skyddade av EU:s art- och habitatdirektiv (92/43/EEG) som har till syfte att säkra den biologiska mångfalden inom EU. De arter som omfattas av direktivet har delats upp i tre olika bilagor utifrån det skydd som arten kräver. Större vattensalamander och åkergroda som hittades inom området återfinns två bilagor vilket innebär att arterna är fredade enligt 1-4 stycket 4 § Artskydds- förordningen (2007:845). Skyddet innebär att det är förbjudet att avsiktligt störa, fånga eller döda arten, eller avsiktligt förstöra eller skada bo- och viloplatsen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande styrmedel som regleras i 5 kap miljöbalken och syftar till att minska miljöpåverkan från diffusa påverkanskällor, till exempel trafik och jordbruk. Miljökvalitetsnormer finns uppsatta för bland annat luft, vatten och buller. Enligt 2 kap 10 § plan- och bygglagen ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap miljöbalken följas vid planläggning. För det aktuella programområdet behandlas miljökvalitetsnormerna för vatten och luft i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökvalitetsnormen för buller avser framför allt kommuner med fler än 100 000 invånare. Läs mer om miljökvalitetsnormer under avsnittet *Konsekvenser*.

Förutsättningar

Detta avsnitt innehåller en redovisning av de förutsättningar på platsen och i omgivningarna som har haft betydelse för planens utformning och omfattning. Resultaten från genomförda utredningar och inventeringar ingår i beskrivningen.

Mark och vegetation

Naturvärden

Programområdet utgörs främst av platt åkermark som genomkorsas av stenvägg och diken kantade av trädridåer. Åkermarken är till stora delar aktivt odlad, men det förekommer även tidigare åkermark som vuxit igen och delvis blivit skogbevuxen.

Företaget Ecocom har tagit fram en naturvärdesinventering för programområdet (2019-10-20). Naturvärdena inom programområdet är främst kopplade till sandiga miljöer, insektsintressanta växter samt nyckelarter, som till exempel ek. Vid inventeringen som utfördes i augusti år 2019 påträffades 146 naturvärdesobjekt med klass 3, påtagligt naturvärde samt klass 4, visst naturvärde.

De objekt med högst naturvärde är främst knutna till de skogsmiljöer som återfinns i programområdets sydvästra del. I denna del finns något äldre barr- och lövskog som även ger plats åt en del död ved. Vid en exploatering bör hänsyn tas till detta och bevarandet av lövskogsmiljöer med död ved är viktigt för att eventuellt kunna minska påverkan på den biologiska mångfalden inom programområdet. Även sandmiljöerna inom programområdet är värda att lyfta fram som särskilt intressanta i området. Flera arter av solitära steklar, bland annat de tidigare rödlistade arterna småfibblebi och praktbyxbi, påträffades vid inventeringen. Båda dessa arter är knutna till öppna sandmiljöer med tillgång till blommande fibblor.

Flera invasivt främmande arter hittades vid flera av de sandiga områdena, bland annat blomsterlupin och kanadensiskt gullris. Dessa arter är ett problem och kan förstöra de värden som finns i området genom att konkurrera ut andra arter. Andra invasivt främmande arter som påträffades inom inventeringsområdet var parkslide och vresros.

Utifrån groddjursinventering som genomfördes i programområdet av företaget Calluna under våren år 2020 konstateras att groddjur nyttjar 14 av de 18 befintliga småvatten i området. 11 av dessa befintliga småvatten återfinns i den sydvästra delen av området, inom område G samt inom golfbanas område, område H. Utifrån groddjursinventeringen är detta ett viktigt område att bevara och eventuellt restaurera.

Inom de östra delarna av programområdet finns tre småvatten som hyser bland annat större vattensalamander och har samtliga klassats som högt värde. Denna sydöstra region bör enligt groddjursinventeringen bevaras för att stärka de lokala groddjurspopulationerna.

Bevarande av skogsområde med tillhörande småvatten inom område G och småvatten inom område H är enligt groddjursinventeringen av yttersta vikt för att behålla groddjursfaunan inom programområdet. Område G fyller också en viktig funktion genom att med vissa åtgärder förstärka en spridning mellan norr och söder.

Ekosystemtjänster

Inom arbetet med programmet har stadsbyggnadskontoret genomfört en kartläggning av ekosystemtjänster inom programområdet. Ekosystemtjänsterna har kartlagts och grupperats i tjänsterna biologisk mångfald, pollinering, matproduktion, luftrening, kolbindning och temperaturreglering, bullerdämpning och visuell barriär, vattenrening, näringsreglering och flödesreglering, rekreation och hälsa samt naturpedagogik och kulturarv.

De högsta värdena för biologisk mångfald är till stor del knutna till dammiljöerna som har värde för groddjur. Även hävdade ängs- och hagmarker med högre floravärden visar upp en hög biologisk mångfald. De många sandiga miljöerna och brynmiljöer som oftast består av blommande och nektarrika buskar är av stort värde för olika insekters livscykel och ger upphov till stor biologisk mångfald.

Bland skogar är det främst blandskogar som har den högsta effekten för ekosystemtjänsten luftrening. Barrskogar, vilket är vanligast inom programområdet, har en lägre effekt. För bullerdämpning och som visuell barriär är det främst trädvegetationen som identifierats som betydelsefull inom programområdet eftersom landskapet är platt. Skogsvegetationen i programområdets sydvästra delar identifieras som en viktig och väl fungerande bullerdämpare för bland annat trafikbullret från motorvägen.

Alla grönområden bidrar till näringsreglering, vattenrening och i viss mån flödesreglering genom att växter tar upp näring och nederbörd. Men det är framför allt vattenansamlingarna inom programmet som har den största funktionen för närings- och flödesreglering.

Skogsområdena i sydvästra programområdet har identifierats som värdefulla för rekreation och hälsa då de ger upphov till många olika upplevelsevärden. Även vattenmiljöer är av människor högst uppskattade naturmiljöer. De bjuder in till barnens lek och har en avslappnade och lugnande effekt på oss människor, samtidigt som vattenaktiviteter kan bedrivas.

All åkermark inom området ger upphov till odlingsmarker och bidrar därmed till ekosystemtjänsten livsmedelsproduktion.

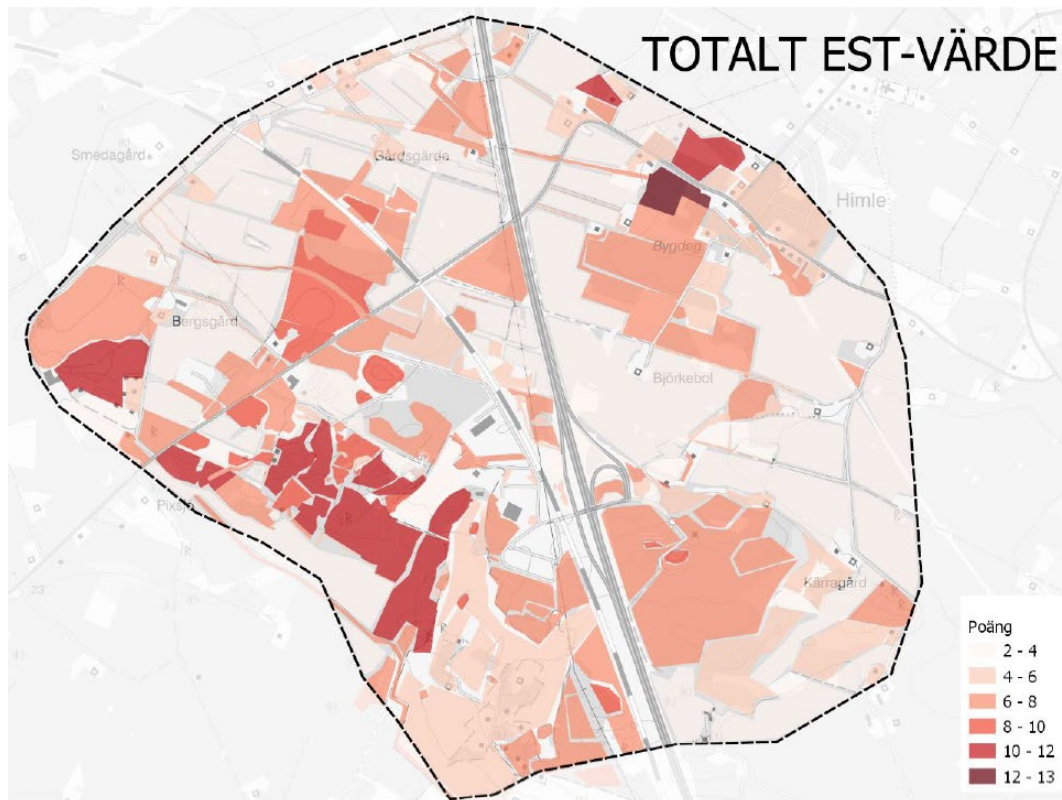


Bild 18. Karta som visar det sammantagna resultatet av genomförd ekosystemtjänstanalys. Mörkare färg visar på högre värde.

Inom programområdet bedöms de södra skogsområdena och dammarna inom område G ge upphov till de flesta ekosystemtjänster, både kulturella och reglerande. Det är dessa områden som har de högsta värdena ur ett ekosystemtjänstperspektiv och utgör därmed så kallade ”hotspots” som bör bevaras.

Vatten

Programområdet är flackt och lutar mestadels norrut. Nivåerna ligger då på 23-30 meter över nollplanet. Området öster om väg E6 präglas av ett dike som ligger i en svacka. I sydväst är området högre och mer kuperat. Högsta nivån är 42 meter över nollplanet.

Programområdet avvattnas till tre olika delavrinningsområden. Största delarna av området avvattnas mot Nygårdsbäcken som rinner norr om området. Nygårdsbäcken mynnar i havet strax norr om Träslövsläge. Södra och västra delarna av programområdet avvattnas mot söder till Moabäcken som rinner vidare till Tvååkers kanal i söder. En mindre del av sydöstra programområdet avvattnas via diken och kulvertar mot Lerbäcken och vidare till Fjölabrobäcken sydöst om området. Fjölabrobäcken mynnar ut i Tvååkers kanal strax norr om Tvååker. Tvååkers kanal mynnar ut i havet strax söder om Galtarbäck.

Att hårdgöra natur- och jordbruksmark inom programområdet ger ökade flöden och skapar ett behov av fördröjning och rening av dagvattnet. ÅF har tagit fram en övergripande dagvattenutredning, daterad 2020-03-24. Utredningen beskriver förutom förslag till dagvattenlösning för programmet även beskrivning av befintliga förhållanden på platsen.

Kulturhistoria

Kulturmiljö Halland har genomfört arkeologisk utredning inom programområdet. Resultatet finns redovisat i två rapporter: Himle och Fun City, rapport 2020:33, och Spannarp Östra, rapport 2020:42.



Bild 19. Resultat av arkeologisk utredning inom programområdet.

I programområdets västra del fanns sedan tidigare tre boplatser (1). Den arkeologiska utredningen utförde en översiktlig avgränsning av boplatserna. Inom området påträffades tre tidigare okända fornlämningar bestående av boplatser samt ensamliggande eldstäder (2). En brunn (3) från senhistorisk tid noterats och definieras som övrig kulturhistorisk lämning. Innan område A och C kan tas i anspråk för avsett ändamål måste de identifierade sju fornlämningarnas omfattning och karaktär utredas vidare genom arkeologisk förundersökning. Därtill är det aktuellt med riktade undersökningar av de ensamliggande eldstäderna i syfte att datera anläggningarna.

Inom område G hittades två goda lägen för eventuella boplatser från förhistorisk tid (4). Inom dessa områden krävs vidare arkeologisk utredning genom grävning av provschakt inom område markerat med streckad linje (10).

Öster om motorvägen hittades inga lämningar som kräver ytterligare arkeologiska insatser. Dock ska utredningen kompletteras med grävning av provschakt i det nordöstra delen av område E (10). Inom östra delen påträffades två eldstäder (5) och enstaka möjliga stolphål (6). I områdets södra del påträffades en husgrund till ett torp som övergavs år 1905 (7).

I söder hittades en åkerväg vars sträckning sammanfaller med en väg omnämnd som Härvägen (8). Enligt uppgifter från boende i området som framkom under utredningen kan en mjältbrandsgrav finnas i östra delen programområdet (9).

Generalstabskartan från år 1872 visar området före Himle och järnvägens utbyggnad. Kartan beskriver naturlandskapet inklusive höjdförhållanden, kommunikationer, bebyggelse och översiktlig markanvändning. På kartan syns programområdet som ett större oexploaterat område. Gårdar i programområdets nordvästra samt sydöstra delar finns markerade. I programområdets nordvästra delar, intill Nygårdsbäcken, illustreras sankmark och i områdets södra delar höjder med berg i dagen. Även en sjö finns markerad inom programområdet, Pixsjö.



Bild 20. Generalstabskartan från år 1872. Programområdets ungefärliga läge markerat med streckad linje.

Vid laga skiftet under 1800-talets andra hälft, och delvis vid de tidigare skiftesreformerna koncentrerades ägandet av jordbruksmark. Ett helt nytt landskap med raka ägo gränser och vägar började ta form. Bebyggelsen flyttade ut till stora sammanhängande ägor. De gamla tegarna samlades i stora åkerfält med regelbundna former och impediment togs bort. Med hjälp av sjösänkningar ökades åkerarealen och åkrarna började täckdikas. På kustslätterna skapades det fullåkerslandskap som fortfarande präglar området idag. Landskapet blev mer storskaligt efter laga skifte.

Den arkeologiska utredningen anger att det utifrån det historiska kartmaterialet kan utläsas att delar av marken inom område A ha dikats ur och tagits i bruk som åkermark och för nya gårdsetableringar runt förra sekelskiftet. Ett flertal mindre röjningsrösen återfinns intill det centrala skogspartiet i område A, vilka sannolikt härrör från denna tid. I nämnda skogsparti återfinns även spår efter stenbrytning från sen historisk tid.

Häradseconomiska kartan baserades på laga skifteskartor och beskriver markanvändning, vegetation, bebyggelse, kommunikationer och gränser. Den häradseconomiska kartan från år 1919-1925 visar på stora delar åkermark inom programområdet. Järnvägen och Himle samhälle har kommit till och gjort spår i landskapet. På kartan syns även en sjö inom område G. Barrskog samt ängsmark i södra och sydöstra delarna.

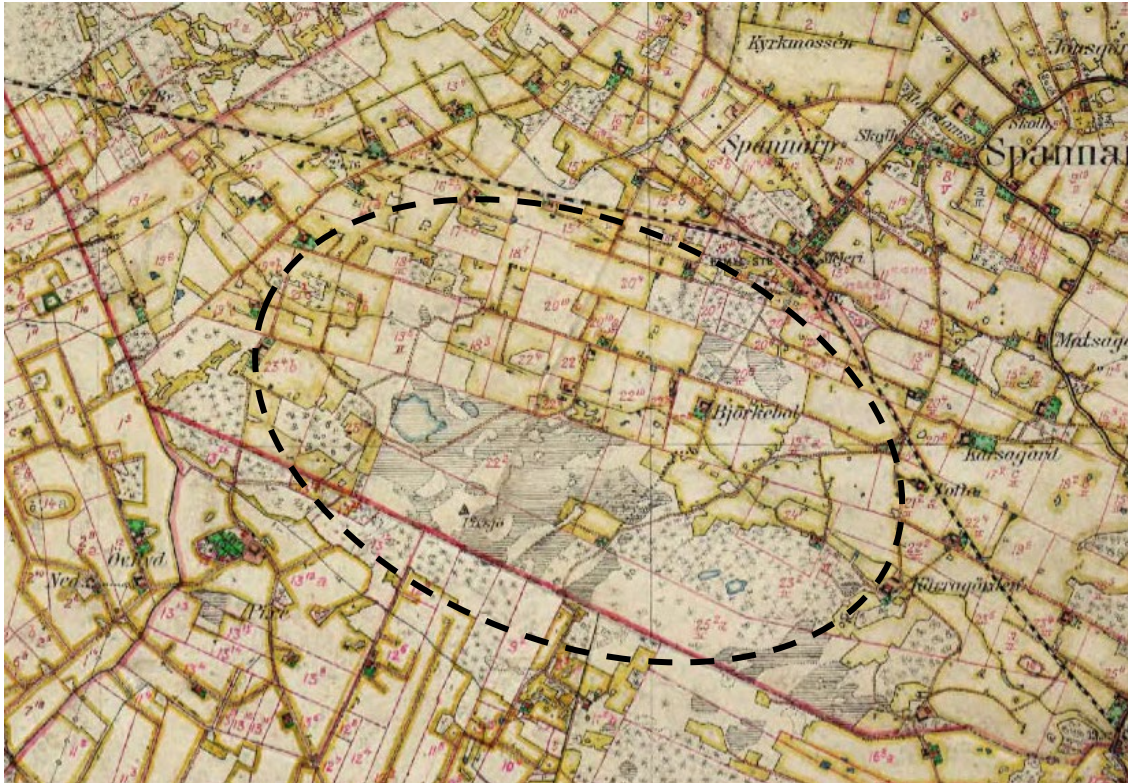


Bild 21. Häradseconomiska kartan, år 1919-1925. Programområdet ungefärliga läge markerat med streckad linje.

Ekonomiska kartan var registerkarta och redovisar fastigheterna och registerbeteckningarna. Bostadsbyggnader, tomt och trädgård, odlingsområden samt fornminnen och ett stort antal ortnamn redovisas. Kartan utgör ett tidsdokument som speglar både ekonomiska och kulturella företeelser. Den ekonomiska kartan från år 1966 visar att programområdet före motorvägen och järnvägens dragning bestod av åker- och bostadsmark med större skogsområden i områdets sydvästra delar. De flesta av de gårdar som syns på den ekonomiska kartan finns kvar inom programområdet.



Bild 22. Ekonomiska kartan från år 1966. Programområdets läge markerat med streckad linje. Västkustbanan och motorvägens sträckning med ljusa linjer.

Cirka 3 km nordöst om programområdet ligger Grimeton radiostation som är ett världsarv. Radiostationen anses vara unik då den är den enda kvarvarande, och fullt fungerande, långvågssändaren från 1920-talet.

Öster om programområdet ligger Spannarp socken som pekats ut i Varbergs kommuns kulturmiljöprogram från år 2017. Spannarp är en levande jordbruksbygd med flera gårdar som fortfarande har större djurbesättningar. Här finns flera välhövade större naturbetesmarker vilka skapar en varierad och tilltalande landskapsbild. Naturbetet bidrar även till en artrik flora och fauna samt att exponera fornlämningar och äldre brukningsspår. Den välbevarade kyrkomiljön i nordvästra delen av området innehåller kyrka, arrendatorboställe, församlingshem och skolbyggnader. I övrigt finns gårdsbebyggelse med bland annat välbevarade manbyggnader från början av 1900-talet. Många av gårdarna ligger kvar på sina gamla lägen nära gränsen mot före detta utmarker. Bygden är fornlämningsrik och innehåller bland annat en mängd gravar från brons- och järnålder, vilka ofta uppträder stråkvis i hagmarkerna.

Rester av den tidigare nöjesparken visar prov på hur områdets använts historiskt, bland annat genom statyn av Jätten Himble. Kulturmiljövärdet som statyn eventuellt står för har inte värderats i programarbetet.

Markägoförhållanden

Marken inom programområdets norra och västra delar ägs till stora delar av Varbergs kommun. Mark inom rastplatsen och motorvägens avfart ägs av Trafikverket, OKQ8, Varbergs Golfklubb samt av bolag. Det före detta nöjesparken ägs av ett bolag. Programområdets mittersta samt nordöstra delar ägs av privatpersoner.

Dikningsföretag

Inom programområdet finns 4 dikningsföretag, Spannarps torrlägningsföretag från år 1931, Spannarps dikningsföretag nr 1 från år 1949, Spannarps dikningsföretag nr 2 från år 1949 samt Spannarps dikningsföretag nr 4 från år 1961. Avrinningen från området sker via dessa diken som utgör Spannarps torrlägningsföretag 1931 först västerut via en trumma under Lantmannavägen och vidare mot Nygårdsbäcken som sedan rinner ut i havet vid Träslövsläge. Delar programområdet avvattnas även mot Moabäcken i söder och till Fjölabrobäcken i öster.

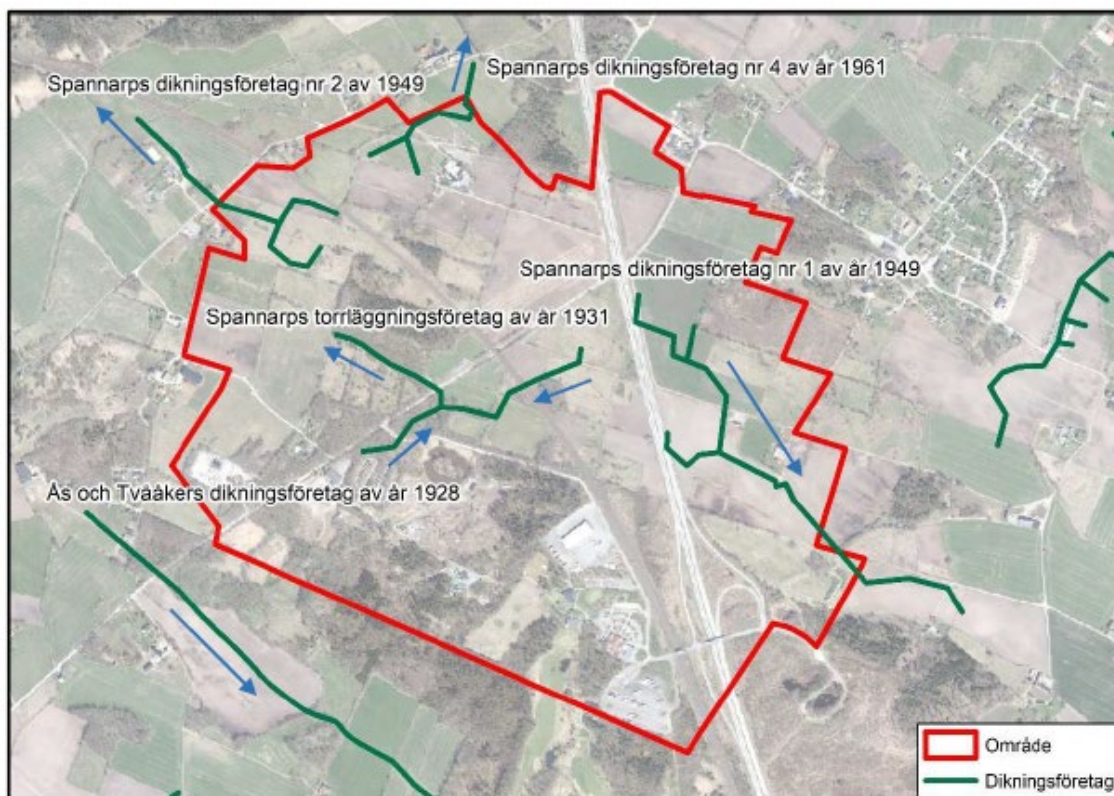


Bild 23. Karta över befintliga dikningsföretag i programområdet. Källa: Dagvattenutredning för Himle planprogram, ÅF 2020-03-24

Landskapets karaktär

Berggrunden, som utgör en av jordens äldsta urberg med en ålder av 2 miljarder år, består huvudsakligen av gnejs. Urberget var ursprungligen en del av en stor bergskedja men genom årmiljonernas lopp har erosion och istider brutit ner berget till dagens relativt flacka landskap. En viktig tidsperiod för Hallands landskap pågick för mellan 150 miljoner och 2 miljoner år sedan. Det var då landskapet genom erosion delades upp i en nedre stor platå, dagens slättlandskap, och en övre stor platå, dagens skogslandskap och därmed också fick en tydligare nordvästsydostlig riktning. Erosionen var under denna tidsperiod betydande både eftersom stora delar av Sydsverige vid flera tillfällen låg under vatten och för att klimatet var varmt och fuktigt. Vatten och vind eroderade långsamt ner berggrunden. Eftersom berggrunden i dagens slättlandskap var mjukare än berggrunden i dagens östliga skogslandskap och i det nordliga sprickdalslandskapet eroderade detta ner snabbare.

Programområdet ligger i det halländska slättlandskapet som breder ut sig i kommunens sydvästra del. Slättbygden består i vissa delar av ett öppet, storskaligt och rationaliserat landskap och i andra delar får landskapet en viss småskalighet och rumslighet genom landskapselement som stenmurar och skogsplanteringar. Historiskt har programområdet bestått av odlad och betad mark samt gårdsbebyggelse. Naturmarken följer ett mosaikartat mönster i slättlandskapet där bördig jordbruksmark annars dominerar. Landskapet inom programområdet har med åren blivit mer splittrat efter etablering av väg och järnväg. Programområdets östra delar har mer karaktären av ett produktionslandskap medan det småskaliga jordbrukslandskapet är påtagligt i programområdets norra och mittersta delar.

Programområdets landskapsrum präglas av det öppna jordbrukslandskapet samt till stor del av väg och järnväg som delar av området. Det öppna jordbrukslandskapet upplevs främst från programområdets nordvästra delar inom programområdets högre marker samt från jordbruksmark i programområdets östra delar som ansluter till det öppna jordbrukslandskapet kring Spannarpbygden i öster. I landskapet finns en öst-västlig riktning som definieras av lågpunkter och vegetationsridåer. Vegetationsridåer och höjder norr och söder om programområdet sätter gränserna för landskapets rum. Samtidigt anger motorvägen en nord-sydlig riktning då vägbanken ger en stor påverkan i landskapet.

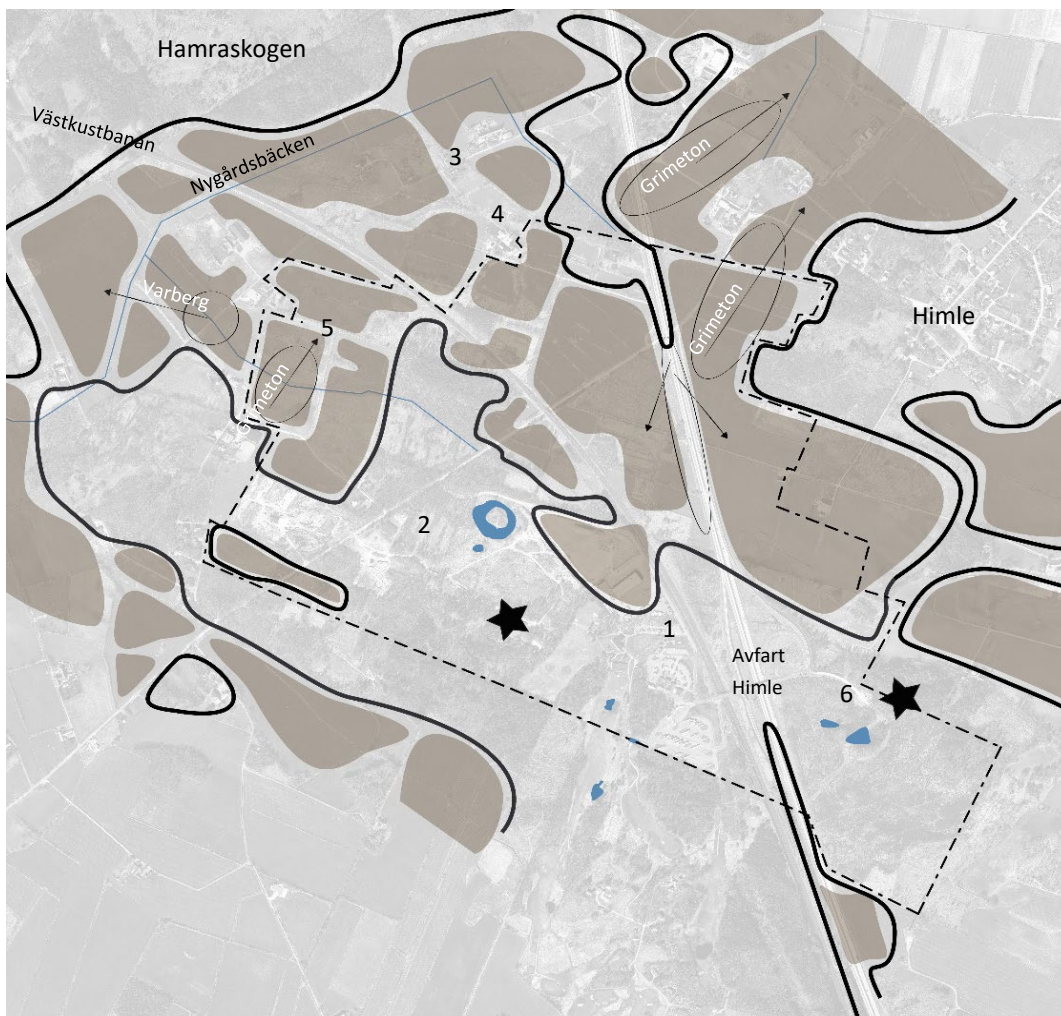


Bild 24. Landskapsanalys över programområdet. Programområdet är markerat med streckprickad linje. Rumsskapande bryn är markerade med svart heldragen linje. Landskapsrum är redovisade med brun yta och vatten genom blå yta. Siktlinjer är markerade med pilar. Landmärken är markerade med stjärna. Platser är numrerade med siffror.

Som trafikant på motorvägen och som resenär med tåget upplevs landskapets öppenhet. Vägbanken gör att trafiken kommer upp några meter från övriga marknivåer vilket förstärker upplevelsen av det öppna jordbrukslandskapet. Väl nere på marken inom programområdet gör vägarnas sträckning att programområdet östra delar är avskilda från övriga delar. Visuellt koppling saknas då motorvägen blir en tydlig barriär i landskapet.

I programområdets södra delar sträcker sig en höjdrygg i öst-västlig riktning. Denna höjdrygg var före motorvägen och järnvägens utbyggnad bevuxen med skog och användes bland annat som jaktmarker. Marken inom område G finns rester av dessa skogsmarker med kuperad och bevuxen terräng.

Siktlinjer

Från de norra och nordvästra delarna av programområdet finns siktlinjer mot nordöst och världsarvet Grimeton. I programområdets nordvästra del kan stadsbebyggelsen på Söderhöjd i centrala Varberg skymtas. Från motorvägen finns kortare vyer inom programområdets öppna jordbrukslandskap.

Platser

Inom rastplatsen (1) finns verksamheter av varierad karaktär som betjänar bilister och lokala besökare. På platsen finns ett stort flöde av människor och fordon under många av dygnets timmar.

Av den före detta nöjesparken (2) finns endast enstaka spår kvar. Ett av spåren är en damm, ursprungligen grävd, med en ö i. Platsen har tidigare varit en del av nöjesparkens attraktionsmiljö. Inom området har markarbeten skett under senaste åren och Björkgården, som tidigare varit en samlingsplats för evenemang, är numera en övergiven byggnad.

Norr om programområdet går en byväg (3) kantat av bostadshus, gårdar och beteshagar. Miljön är lantlig och småskalig.

I programområdets norra gräns sträcker sig den gamla banvallen (4) som förbinder Himle med Varberg. Banvallen syns endast som en mindre stig och grusväg genom landskapet. Där motorvägen korsar den tidigare banvallen finns en viadukt som tidigare möjliggjort planskild passage för banvall med räls och tillhörande luftledningar.

I programområdets nordvästra delar finns förutom diverse stenmurar, stigar och äldre traktorvägar även en äldre fägata (5). Fägatan är en äldre djurstig omgiven av stengärdesgårdar på ömse sidor om stigen. Intill fägatan finns tallskog med öppna gläntor.

På östra sidan om motorvägen finns det tidigare rastplatsområdet (6). Platsen är skräpig och otrygg.

Landmärken

Inom den före detta nöjesparken står statyn Jätten Himble kvar som ett landmärke bland trädtopparna. Inom den gamla rastplatsen på motorvägens östra sida finns en mast. Från programområdets norra delar syns masterna vid Grimeton i öster.

Geotekniska förhållanden

Inom området finns enligt jordartskartan sandig morän, urberg, glacial lera och postglacial sand. Bygghälsan bedöms vara god till medelgod.

Geotekniska utredningar behöver tas fram i samband med framtagandet av detaljplaner inom området i syfte att på detaljerad nivå studera geotekniska förutsättningar, grundläggningsförhållanden samt förekomst av markradon.

En geoteknisk utredning har genomförts i området år 1983 inför byggnationen av väg E6/E20 i höjd med den gamla nöjesparken inom område G. Utredningen visade att det undersökta området till största del utgjordes av fastmark med stora bergspartier med berg i dagen eller täckta med tunna jordtäcken.

Ytterligare en geoteknisk utredning har utförts i området år 2011 (WSP) i samband med planering av omlastningsstation för avfall. Jordlagren i området bestod av sandig mulljord som underlagrats av silt, lera, finsand, sand och grus. Djupet till fast botten eller berg varierar mellan 1,5 och 4 m. Vidare anger utredningen att vid eventuella schakter djupare än 1 meter inom ett avstånd av 5 meter från järnvägsbankfot bör kontroll av stabiliteten mot järnvägen utföras.

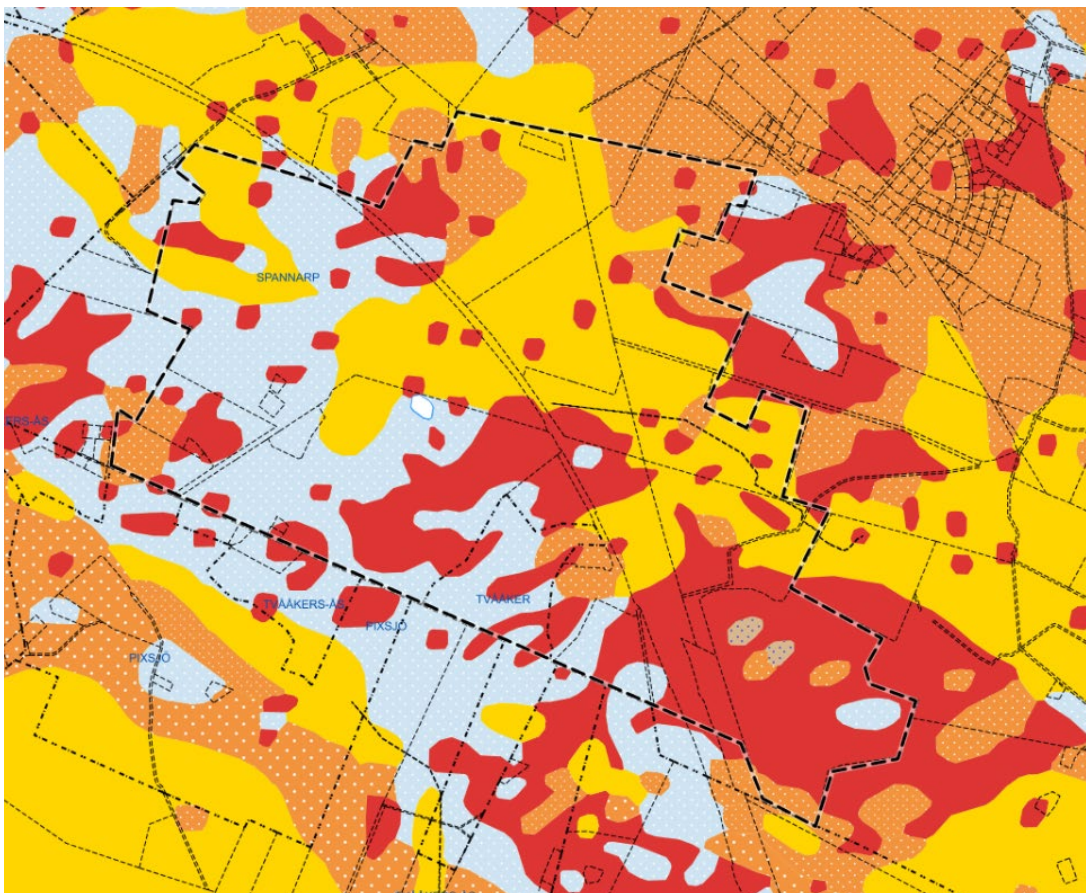


Bild 25. Geotekniska förhållanden; Undergrunden är sand och grus (blå och orange), berg (rött), postglacial lera (gult).

Jordbruksmark

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Inom programområdet finns jordbruksmark av klass 4. Cirka 45 % av programområdet består av jordbruksmark, cirka 98 hektar. Marken brukas för bete, vall, korn, vete, havre.

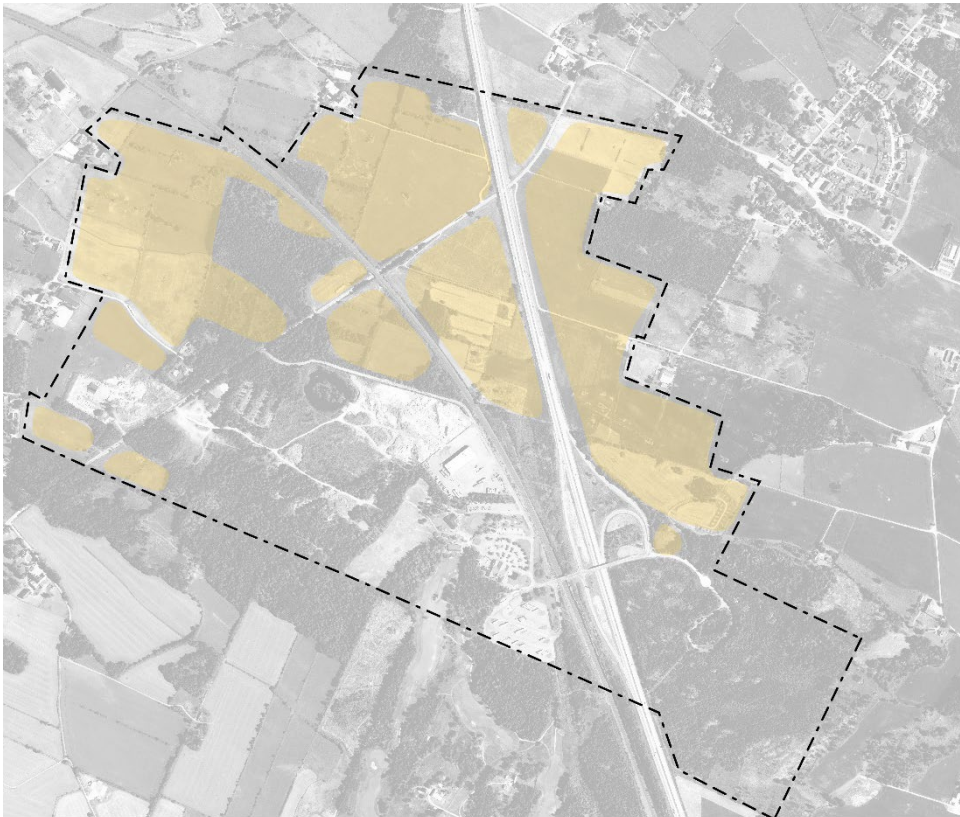


Bild 26. Jordbruksmark inom programområdet markerad med gul färg.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelse

Inom programområdet finns ett antal gårdar, villor, verksamhetslokaler, rastplats, rester av campingverksamhet och nöjesfält. Inom rastplatsen finns bensinstation, värdshus, rastplats samt försäljning och serviceverkstad för lastbilar. Serviceverkstaden är jouröppen med försäljning och service av lastbilar samt försäljning av drivmedel.

Intill rastplatsen finns golfbana med tillhörande restaurang och lokaler för övernattnig. Inom den före detta nöjesparken finns samlingslokalen Björkgården som tidigare använts för olika evenemang.

I västra delen av programområdet, direkt norr om Lantmannavägen ligger Himle markcenter som säljer produkter och tjänster inom markanläggning.

Bostäder och hästgårdar finns inom programområdet samt i direkt anslutning till programområdet.



Bild 27. Foto från programområdets år 2022. På bilden syns befintlig verksamhet och bostäder inom delområde A, Lantmannavägen och Björkgården inom delområde G. ©Varbergs kommun



Bild 28. Foto från programområdets östra del år 2023. ©Varbergs kommun

Service

Inom rastplats Himle finns service för den bilburna trafiken såsom bensinstation, värdshus samt rastplats. Bland annat en så kallad IDS-anläggning (International Diesel Service) som är en serviceanläggning för tung yrkestrafik. Anläggningen ägs och sköts av OKQ8.

I Himle samhälle finns skola och förskola. I Träslövsläge, cirka 3 km väster om programområdet och i Tvååker, ca 3,5 km, sydöst om programområdet finns matbutik, vårdcentral, skola, förskola med mera.

Programområdet tillhör Spannarpskolans (Himle) upptagningsområde för förskola och F-3, och Bosgårdsskolans (Tvååker) upptagningsområde 4-9. Spannarps förskola och skola i Himle är små enheter med begränsad kapacitet. Skolan är liten och ligger i en gammalt lokal som inte är tillgänglighetsanpassad.

Teknisk försörjning

Enskilda vatten- och avloppslösningar finns inom och i anslutning till programområdet. Befintliga verksamheter inom rastplatsen samt Himle samhälle, öster om programområdet, försörjs med vatten och avlopp via ledning till Tvååker.

Elförsörjningen sker via ledningar från Tvååker. Fiber finns delvis utbyggt i området.

Trafik

Fordonstrafik

Genom programområdet har motorvägen E6/E20 och Västkustbanan (järnväg) sin sträckning i nord-sydlig riktning. Området kring rastplatsen strategiskt beläget längs motorvägen vilket gör att tillgängligheten med framför allt bil är relativt god till och från hela området. Programområdet korsas i öst-västlig riktning av väg 761, Lantmannavägen, som förbinder Himle med Träslövsläge och Gamla köpstad. Mellan trafikplatsen och Lantmannavägen går väg Spannarp. Befintlig infrastruktur håller låg standard.



Bild 29. Foto från programområdets år 2022. På bilden syns den befintliga motorvägsavfarten och rastplatsen med restaurang och lastbilsparkering till höger i bild. ©Varbergs kommun

Från Lantmannavägen och norrut finns flera mindre vägar som försörjer gårdsbebyggelsen i anslutning till programområdet. En mindre väg nordöst om programområdet, förbinder Lantmannavägen med väg 765 nordöst om programområdet. Himlevägen, väg 762, genom Himle samhälle, förbinder även den Lantmannavägen med väg 765. Via vägarna i öster har programområdet förbindelse med landsbygden i öster samt i förlängningen, via Blixtorp och Hunnestad, förbindelse med de östra delarna av centrala Varberg. Breidablicksvägen samt mindre grusvägar kopplar samman Himle samhälle med programområdets östra del.

För ett hållbart resande med ett av de mer hållbara färdssätten gång-, cykel och kollektivtrafik är skillnaden i restid i jämförelse med bil av betydelse att jämföra, den så kallade restidskvoten. För området är restidskvoten för de hållbara färdssätten för närvarande högre än rekommenderat vilket visar på att dessa färdssätt har svårt att konkurrera med bilen.

Gående, cyklister och ryttare

Oskyddade trafikanter saknar idag helt möjlighet att röra sig i området på ett trafiksäkert sätt då separata gång- och cykelvägar saknas inom programområdet. Gående, cyklister och ryttare är hänvisade till befintliga grusvägar, stigar och vägrenar i området.

Gång- och cykelväg finns i anslutning till cirkulationsplatsen i Vare, på Lantmannavägens södra sida, cirka 3 kilometer från programområdet. I Himle finns gång- och cykelväg på Himlevägens östra sida i höjd med Spannarp förskola och skola.

Kollektivtrafik

Lantmannavägen trafikeras av lansvägsbusslinje 653 mellan Varberg och Himle.

Hållplats Bergsgård, som ligger inom programområdet, trafikeras i nuläget av 6 bussar per vardag, i vardera riktningen. Hållplatsen är placerad vid vägrenen, vilket är en vanlig lösning på landsbygden, där bussen står i körbanan när den angör hållplatsen och därmed blockerar bakomvarande trafik. Olycksrisken för gående till och från hållplatsen bedöms som potentiellt stor då separat gångväg till hållplatsen utmed Lantmannavägen saknas. Hållplatsen Bergsgård saknar dessutom plattform, vilket innebär försämrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Lantmannavägen

Lantmannavägen, väg 761, som går i öst-västlig riktning genom programsområdets norra delar har ett körfält i varje riktning. Vägen är statlig. Körbanans bredd varierar mellan cirka 6–7 meter. Årdsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) är cirka 1 600 fordon per dygn. Hastigheten är begränsad till 70 kilometer i timmen. Lantmannavägen passerar under järnvägen och motorvägen genom vägportar.

Lantmannavägen är ca 6,5 meter bred genom de två vägportarna. Vägportarna har liknande utformning med en körbana som passerar rakt igenom, med utrymme på 2-4 meter från vägbanekant till viaduktens konstruktion. Den västra vägporten, under järnvägen, ligger i en sänka och en pumpstation finns placerad direkt söder om Lantmannavägen som hanterar överflödigt vatten som samlas på plats. På grund av att den västra vägporten ligger i en sänka jämfört med kringliggande områden är sikten begränsad för fordonsförare som närmar sig platsen. Den östra viadukten ligger i nivå med omgivande mark men vägen svänger av norrut direkt öster om viadukten och även detta begränsar sikten.

Väg Spannarp

Vägen som förbinder motorvägsavfarten med Lantmannavägen, väg Spannarp, går genom programområdets västra delar i nord-sydlig riktning och har ett körfält i varje riktning. Vägen är enskild och sköts 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 av väg Spannarp har flera brister. Väg Spannarp byggdes ursprungligen som en arbetsväg i samband med byggnation av järnvägen. Vägen har inte utformats för att leva upp till de bärighetskrav som ställs på vägen i dag. På delar av sträckan är vägen placerad nära järnvägen. Avståndet mellan körbanan och järnvägen är cirka 15 meter, trots det finns inget räcke som säkrar att trafiken på järnvägen inte störs av eventuella avkörningsolyckor på väg Spannarp.

I södra delen av väg Spannarp finns en kurva strax öster om motorvägen. Efter utredning bedöms kurvan vara för snäv för att det ska vara möjligt att mötas med större fordon.

Motorvägen

Motorvägen E6/E20 som löper genom programområdet i nord-sydlig riktning har två körfält i varje riktning. Vägen är statlig och är del av det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Årsdygnstrafik är cirka 20 600 fordon per dygn. Hastigheten är begränsad till 120 kilometer i timmen. I höjd med programområdet ligger motorvägsavfarten Himle/Björkäng. Motorvägsavfarten är dimensionerad för att försörja en rastplats där bilister via avfartsramper från motorvägen ska kunna göra ett stopp där det finns viss service att ta del av.

Eftersom motorvägsavfarten är förbunden med Lantmannavägen och övriga trafiksystemet genom väg Spannarp har motorvägsavfarten i nuläget den faktiska funktionen av en trafikplats. Motorvägsavfarten har funktionen som en snabb anslutning till motorvägen för boende i södra delen av Varbergs tätort, till exempel från Träslövsläge och Gamla Köpstad. Trafikutredningen visar även på att avfarten är en väg för trafikanter från motorvägen till östra delarna av centrala Varberg. En sträcka som för trafikanterna innebär att köerna på Vätikustvägen genom Varberg kan undvikas.

Nuvarande utformning av motorvägsavfarten för påminner på många sätt om en trafikplats men klassas inte som en trafikplats av Trafikverket. En trafikplats är en planskild korsning längs motorvägen för hänvisning vidare i trafiksystemet. Utformningen av av- och påfarter lever inte upp till regler för vägar och gators utformning (VGU) som används vid projektering av statliga vägar. Norrgående trafik som svänger av motorvägen färdas på en avfartsramp som är tvär och kort. Även påfarterna i båda riktningar har för korta anpassningsfält för att uppfylla nuvarande krav.

Korsningarna vid motorvägens avfartsramper har studerats i framtagna trafikutredning. Utredningen visar på att korsningarnas standard är acceptabel utifrån nuvarande förhållanden och fram till prognosåret 2040 om ingen utbyggnad sker intill rastplatsen.

Störningar och risker

Förorenad mark

Inom programområdet finns en notering om potentiellt förorenat område, drivmedelsförsäljning inom rastplats Himle. Direkt norr om området finns uppgifter om att det förekommit skrotverksamhet. Genom programområdets nordöstra delar går den tidigare banvallens sträckning mellan Himle och Varberg. Markmiljötekniska utredningar behöver tas fram i samband med framtagandet av detaljplaner inom området i syfte att utreda förekomst av markföroreningar samt eventuellt behov av sanering.

Farligt gods

Väg E6/E20 samt järnvägen Västkustbanan utgör transportled för farligt gods. Länsstyrelsen i Hallands län rekommenderar ett minimiavstånd på 50 meter mellan E6/Västkustbanan och industribyggnad. Om byggnader etableras mellan 30 – 50 meter från Västkustbanan ska, förutom baskraven som gäller inom 150 från en farligt gods led, ytterligare säkerhetsåtgärder vidtas.

Explosiva och brandfarliga ämnen

Det finns verksamheter inom programområdet, inom delområde A, som har tillstånd för hantering av explosiva och brandfarliga ämnen.

Kärnkraftberedskap

Den yttre beredskapszonen från Ringhals kärnkraftverk korsar programområdet i Lantmannavägens sträckning. Programområdets delar, norr om Lantmannavägen ingår därmed i den yttre beredskapszonen.

Radon

Programområdet ligger inom mark som bedöms som normalradonmark.

Djurhållning

Ingen djurhållning finns för närvarande inom programområdet, dock finns djurhållning i direkt anslutning till programområdets norra gränser.

Trafikbuller

Enligt utförd trafikbullerutredning (Akustikverkstan, 2021-06-26) låg trafikbullernivåeran år 2019 på 50-70 dBA ekvivalent nivå samt 60-85 dBA maxnivå inom programområdet.

Verksamhetsbuller

Inom programområdet bedrivs verksamhet som kan generera verksamhetsbuller i form av fordonstrafik, jordförädling, jouröppen verkstad, biltvätt med mera.

Vibrationer

I närheten av till exempel väg och järnväg kan vibrationer från trafiken utgöra en olägenhet för boende och de som vistas i lokaler intill transportlederna. Vibrationerna är bland annat beroende av markförhållandena och husets grundläggning och konstruktion. I leriga jordar sprider sig vibrationerna längre än i sandiga jordar eller i berggrund. Vibrationer avses utredas i samband med framtagande av detaljplaner inom programområdet.

Ledningar

I programområdet finns ledningar för starkström. Vid planering intill kraftledningar ska ett skyddsavstånd finnas mellan byggnader, parkeringar och platser där människor vistas.

Översvämning

En skyfallsmodell har byggts upp för att se hur vattnet rör sig i området vid extrema regn. Det regn som simulerats är ett framtaget 6 timmars regn med 100 års återkomsttid med 1,25 i klimatfaktor.

Inom programområdet finns flera instängda områden där vatten blir stående. Tydligast blir det i området D mellan järnvägen och motorvägen där flera områden stängs in av vägarna. I öster, inom område E, finns ett lågstråk där vattnet breder ut sig då dikningsföretaget överbelastas. Väster om den befintliga dammen inom område G finns ett område som ligger lägre än dammen. Det instängda området ligger intill diket som leder vattnet ut från programområdet. Det finns därför en större risk att detta område översvämmas då det befintliga avvattningsystemet överbelastas.