



Förslag till

# Fördjupad översiktsplan för Väröbacka

Del 1 – Allmän vägledning

Samrådshandling



VARBERGS  
KOMMUN



## **Innehållsförteckning**

### Inledning

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Dialog och delaktighet

Ordlista

### Utgångspunkter

Värö växer hållbart med ny station

Mål

Planeringsinriktningar

Utmaningar

### Utvecklingsinriktning

Utvecklingsinriktning

### Ställningstaganden och hänsyn

Bebyggelse och offentlig service

Natur, parker och vatten

Resor och transporter

Näringsliv och verksamheter

Kultur och fritid

Arkitektur, kulturmiljö och landskapsbild

Miljö, hälsa, risk och säkerhet

Klimatpåverkan och klimatanpassning

Energi och teknisk försörjning

Landsbygd

### Mark- och vattenanvändning

Beskrivning av användningar

Alternativa användningar (under samråd)

### Genomförande

Med översiktsplanen som grund

Övergripande strategier

En etappvis utbyggnad

Service och infrastruktur som växer i takt

Verktyg för genomförande

Ekonomi och medfinansiering

Konsekvenser

Riksentressen

Strategisk miljöbedömning

Lokaliseringsutredning

Planeringsunderlag

Utredningar och analyser

Källor

# Inledning

## Vad är en fördjupad översiktsplan?



Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan. I översiktsplanen beskriver kommunen sin syn på hur den fysiska miljön ska utvecklas på lång sikt. Översiktsplanen är vägledande för hur mark- och vattenområden ska utvecklas och anger grunddragen för användning av mark och bebyggelse i hela kommunen. Den ger också vägledning i hur den redan byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Ett sätt att hålla översiktsplanen aktuell är att ändra den för en del av kommunen där planeringsbehoven är särskilt stora, eller där ändringar från den kommunövergripande översiktsplanen behöver göras. En **fördjupad översiktsplan** ersätter då den kommunövergripande översiktsplanen för just detta geografiska område.

Lagstiftningen är lika för en kommunövergripande översiktsplan (ÖP) och en fördjupad översiktsplan (FÖP). En fördjupad översiktsplan är inte juridiskt bindande, till skillnad från en detaljplan. Den ger heller inga rättigheter eller skyldigheter till vare sig myndigheter eller enskilda. I planen vägs och prioriteras allmänna intressen mot varandra. Enskilda intressen vägs in först i detaljplaneringen eller direkt i bygglovsprövningen.

### **Den fördjupade översiktsplanen är en viktigt grund**

Kommunen planerar, tillsammans med Trafikverket och Region Halland, för en ny tågstation i Värö. Med ett nytt stopp på Västkustbanan skapas ökad regional tillgänglighet och förändrade förutsättningar för utveckling i kommunens norra delar. Det möjliggör för

en stor och omfattande samhällsutveckling i Väröbacka och omkringliggande orter, med nya bostäder, arbetsplatser och service i stationsnära lägen.

Vid en så omfattande samhällsutveckling av Väröbacka finns behov av aktuella och vägledande styrdokument så att all utveckling inom orten sker mot samma långsiktiga och hållbara mål.

Den fördjupade översiktsplanen för Väröbacka är både ett strategiskt dokument, som under lång tid ska styra utvecklingen i området, och ett dokument som ska vara vägledande för konkreta beslut om byggande och olika tillståndsärenden.

## Dialog och delaktighet

När ett samhälle står inför så stora förändringar som Väröbacka gör, med en ny tågstation och en omfattande samhällsutveckling, är det viktigt med god dialog och delaktighet. De som bor och verkar på orten har tillsammans ovärderlig kunskap om hur samhället används och vilka värden och utmaningar som finns på platsen. Detta behöver fångas upp i planeringsarbetet så att befintliga kvaliteter kan bevaras och utvecklas, samtidigt som eventuella brister kan åtgärdas. Förslag för hur samhället föreslås att förändras behöver kommuniceras och konsulteras med de som berörs på olika sätt.



## Digital enkät och "gåturer"

Som en inledande del av arbetet med den fördjupade översiktsplanen genomfördes år 2020 olika dialogaktiviteter. Detta för att samla in tankar kring Väröbackas utveckling och vad olika platser i samhället betyder för människor som bor i, jobbar i eller ofta besöker orten. Synpunkterna togs emot via en digital enkät och via "gåturer". Materialet har gett värdefull och kompletterande kunskap i planeringen av hur samhället kan utvecklas.

[☑ LÄS SAMMANSTÄLLNINGEN AV DEN DIGITALA ENKÄTEN HÄR](#)

[☑ LÄS SAMMANSTÄLLNINGEN AV GÅTURERNA HÄR](#)

## Planprocessen

Planprocessen är en demokratisk process där allmänhet, myndigheter, kommunala nämnder, organisationer och andra ges möjlighet till insyn och påverkan. Processen regleras av Plan- och bygglagen.



## **Samråd**

Samrådet är en viktig och stor del av processen med att ta fram en fördjupad översiktsplan. Genom samrådet har kommunen möjlighet att inhämta kunskap och synpunkter på planförslaget och på så vis få fram ett så bra beslutsförslag som möjligt. Samrådet ger också möjlighet till insyn och påverkan.

Enligt plan- och bygglagen ska planförslaget samrådats med länsstyrelsen, regionen och berörda kommuner. Kommunens invånare, berörda myndigheter, intresseorganisationer och övriga som har ett intresse av förslaget ska också kunna delta i samrådet.

Kommunen ska redovisa resultatet av samrådet i en samrådsredogörelse som också ska innehålla de förslag som framförda synpunkter har gett anledning till.

Samrådsredogörelsen ska finnas tillsammans med planförslaget inför nästa steg i processen (granskning).

## **Granskning**

När samrådsperioden är slut och förslaget justerat är det dags för granskning. Enligt plan- och bygglagen ska kommunen låta planförslaget granskas under minst två månader.

Kommunen ska redovisa resultatet av granskningen i ett granskningsutlåtande som också ska innehålla de förslag som framförda synpunkter har gett anledning till.

Granskningsutlåtandet ska finnas tillsammans med planförslaget i den fortsatta processen vid antagande.

## **Antagande**

Den fördjupade översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige.



# Ordlista

## **Areell näring**

I areell näring ingår områden för jordbruk, skogsbruk, rennäring, vattenbruk och yrkesfiske.

## **Beträda/beträdor**

En beträda är en gräsremsa längs åkerkanter som bland annat kan fungera som promenad-, cykel- och ridstråk.

## **Cirkulationsplats**

”Rondell” säger vi oftast till vardags. Men egentligen är rondellen den runda plätten längst in, medan vägen som går runt där bilarna kör är själva cirkulationsplatsen.

## **Dagvatten**

Allt regnvatten och/eller smält snö och is som tillfälligt rinner på marken. Även dräneringsvatten från fastigheter räknas som dagvatten.

## **Detaljplan**

En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument som på en detaljerad nivå bestämmer vad marken i ett område får användas till. Den anger till exempel vad, hur mycket och på vilket sätt som det får byggas på.

## **Ekosystemtjänster**

Ett begrepp som omfattar all nytta som människan kan få av naturens eget arbete. Eftersom ekosystemtjänsterna produceras av naturen är de gratis. Det kan handla om naturupplevelser, pollinering, naturlig vattenrening, biologisk mångfald och annat som bidrar till vår livskvalitet.

## **Ekologiskt fotavtryck**

Indikatorn ekologiskt fotavtryck (EF) mäter människornas förbruk av naturresurser. Det presenteras ofta som hur mycket varje genomsnittsinvånare i ett land förbrukar.

Vi svenskar är bland de 15 länderna på jorden som har störst ekologiskt fotavtryck per person. Om alla andra hade ett lika stort avtryck som vi, skulle det behövas 4 jordklot i stället för det enda vi har.

## **Fastmark**

Som fastmark klassas all mark med mineraljord eller håll inom 30 cm under markytan.

### **Fördjupad översiktsplan (FÖP)**

En FÖP beskriver kommunens viljeinriktning för hur ett samhälle som helhet ska utvecklas. Det handlar till exempel om bebyggelse, vägar och hur försörjningen av vatten och avlopp ska se ut, men också om platser för service, natur och rekreation.

En FÖP är inget juridiskt bindande dokument, utan ett vägledande underlag så att utvecklingen i ett område sker mot samma långsiktiga mål.

### **Gaturum**

Det utrymme som skapas av gata, eventuella trottoarer/cykelbanor och husväggar. Vilken karaktär ett gaturum får beror på många saker som hushöjd, gatans bredd, trafik, materialval med mera.

### **Gena kopplingar**

Vägar (ofta gång- och cykel) som gör det snabbt och enkelt att ta sig från en plats till en annan, eller från ett stråk till ett annat.

### **Granskning**

Innan kommunen kan fatta beslut om att anta en plan ska planförslaget göras tillgängligt för granskning. Under granskningen ges myndigheter, sakägare och andra som berörs av planen möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Granskningen kommer efter *samrådet*.

### **Grönstruktur**

De sammanlagda grönområdena i en stad. Här ingår allmänna parker, öppna gräsytor, alléer, trädgårdar och andra gröna ytor.

### **Hydrologi**

Läran om vattnet på jordens landområden.

### **Hundraårsregn**

Ett regn som statistiskt inträffar i genomsnitt en gång under 100 år.

### **Hårdgjord yta**

Mark som är täckt med asfalt, plattor, sten, hårt packat grus etcetera.

### **Impediment**

I detta sammanhang betyder impediment små markbitar i anslutning till exploateringsområden eller vägar som inte har någon riktig funktion, till exempel mark som blivit över mellan bostadskvarter och vägar.

### **Lokaliseringsprövning**

Syftet med en lokaliseringsprövning är att avgöra vilken mark som är lämplig för vilken bebyggelse. En grundregel i prövningen är att marken i fråga ska vara lämplig för ändamålet ur allmän synvinkel.

### **Markanvisning**

Ensamrätt för till exempel en byggaktör att under en bestämd tid få förhandla med kommunen om att bygga inom ett visst område.

### **Mobilitet**

Ordet betyder egentligen "rörlighet". Inom stadsplanering pratar man ofta om hållbar mobilitet: Hur ska vi transportera oss och resa i dag och i framtiden, och hur skapar vi ett samhälle där vårt behov av miljöfarliga transporter minskar?

### **Mobilitetstjänst**

En tjänst som gör det möjligt att resa med annat än privatägt fordon. Några exempel är kollektivtrafik, fordonspooler, bildelning, taxi och hyrcyklar.

### **Målpunkt**

En målpunkt är en plats dit människor tar sig. Anledningarna kan vara olika: I fjällen kan en målpunkt vara en raststuga, i en mindre by den lokala butiken och i en turiststad en katedral. Ofta är målpunkten någon form av mötesplats. I en stad är det viktigt med många målpunkter eftersom dessa skapar liv och rörelse i stadsbilden.

### **Mångfunktionell bebyggelse**

Områden med stads- och tätortsmässig karaktär som innehåller många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder.

### **Närrecreation**

En fritidsaktivitet som man utför i närheten av sitt bostadsområde under max en dag. Till exempel en promenad, fotboll eller grillkväll.

### **Omland**

Det område (ofta landsbygd) som ligger runt en tätort eller samhälle.

### **Prästlöneboställe**

1910 kom en lönerreform som innebar att prästerna fick lön i pengar och inte, som i århundraden, från avkastningen av jordbruk och tionde (skatt) från församlingsbor. Prästernas bostäder gick då från att vara större gårdar till vanliga bostadshus med trädgård = prästlöneboställen.

**Redundans**

Betyder egentligen "överflöd" eller "överskott". I bredbandssammanhang betyder redundans att det ska finnas ett backup-system som gör att användarna inte mister tillgång till internet även om en kabel skulle grävas av, eller något annat oväntat inträffa.

**Recipient**

Det vattendrag, sjö eller hav som avlopps- eller dagvatten leds till.

**Resecentrum**

En samordning av trafik och service i och omkring en järnvägsstation. I begreppet ingår tåg, buss, taxi, bussar, parkering med mera. Syftet med ett resecentrum är att göra det enkelt för passagerare att resa och byta trafikslag.

**Reservat**

I ett planarbete kan kommunen reservera mark för framtida allmännyttiga ändamål som till exempel ledningar, energianläggningar och väg- och trafikanläggningar.

**Sakägare**

Person eller företag som berörs av en plan och som har intresse i området som ska planläggas, till exempel fastighetsägare.

**Samråd**

Enkelt förklarat är ett *samråd* en dialog mellan olika parter för att informera och samla in viktig kunskap. Samrådet ger alla som är berörda av ett planarbete möjlighet att ge synpunkter. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Efter samrådet är det dags för *granskning*.

**Samrådsredogörelse**

Alla synpunkter som kommer in under ett *samråd* redovisas i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsen bemöter och kommenterar kommunen dessa synpunkter.

**Siktlinje**

I arkitekturens värld är en siktlinje en tänkt linje mellan olika objekt som ska vara synlig och öppen. En siktlinje kan ha en lockande *målpunkt* längst bort som får människor att röra sig dit, eller öppna upp mot hav eller landskap. Fria siktlinjer är viktiga för att skapa både ljus och trygghet i ett samhälle. De behövs också för att man ska kunna orientera sig.

**Skyfall**

Ett kortvarigt och högintensivt regn, där intensiteten överstiger 50 mm/timme eller 1 mm/minut.

### **Skyfallsväg/skyfallsgata**

I ett förändrat klimat kan skyfallen bli både vanligare och mer intensiva. En skyfallsvägs konstruktion ska minska översvämningsrisken när dagvattensystemen inte är tillräckliga. Vägen fungerar som ett slags motorväg för regn och smältvatten. För att "lugna ner" dagvattnet på dess väg, så gäller det att fördröja det. Därför utformas gatorna på ett sätt så att de kan fånga upp vattnet. Ett sätt är att ha någon form av öppen dagvattenlösning, till exempel så kallade regnbäddar: en planteringsyta som är nedsänkt i marken som fördröjer och avleder vattnet.

### **Spillvatten**

Avloppsvatten från hushåll, kontor, serviceinrättningar och vissa industrier.

### **Spridningskorridor**

En korridor genom naturen som binder samman olika områden och fungerar som spridningsväg för växter och djur. Exempel på spridningskorridorer är trädbevuxna kantzoner längs stränder och vattendrag.

### **Stadsmässig gata**

En gata som kantas av byggnader med aktiva bottenvåningar, blandade funktioner och entréer. Gaturummets gestaltning uppmuntrar till gång-, cykel- och kollektivtrafikresor, vistelse, möten och aktivitet. Det finns många gröna inslag som till exempel en trädallé, mindre parker och planteringar.

### **Teg**

En långsmal del av en åker.

### **Trafikplats**

En ofta planskild vägkorsning där trafiken kan lämna, eller ansluta till, en större väg. Till exempel en påfart till en motorväg.

### **Tyst sida**

En byggnad exponeras för buller på olika sätt. Ofta har byggnaden en sida som är bullerexponerad och en sida som inte är lika utsatt. I bullerutsatta områden bör bostäder ha en ljuddämpad eller tyst sida. När byggnader planeras, lägger man till exempel uteplatser på den tysta sidan.

### **Upplåtelseform**

Upplåtelseformen är det sätt på vilket man förfogar över sin bostad. I Sverige finns upplåtelseformerna hyresrätt, bostadsrätt och äganderätt, samt en mindre del kooperativ hyresrätt.

**VA**

Förkortning för "vatten och avlopp". Används i sammanhang som VA-utredning, VA-ledningar med mera.

**Verksamhet**

En rörelse som en näringsidkare driver, till exempel en butik, verkstad eller industri.

**Översiktsplan (ÖP)**

Kommunens vägledande dokument för hur hela kommunen ska utvecklas på lång sikt.

# Utgångspunkter

## Värö växer hållbart med ny station

Väröbacka ligger fridfullt beläget i ett vidsträckt jordbrukslandskap mellan hav, strandängar och mindre skogspartier. Här har människor länge levt med naturen och dess årstider, och här har det varit viktigt att utgå från platsens möjligheter och ge rum för såväl det sköna som det praktiska.

Samhället har under det senaste halvsekleet vuxit tillsammans med de större verksamheter som etablerat sig på Väröhalvön, och arbetsplatserna har gradvis blivit förhållandevis många i relation till antalet invånare.



## Växa med stationen

När en ny station etableras i Väröbacka ges förutsättningar för en ny årsring i samhällets utveckling. De nordvästra delarna av Varbergs kommun är bland de mest expansiva i Hallands län, där stationen skapar vidare intresse för såväl boende som verksamhetsutveckling.

Infrastrukturen är god på Väröhalvön med närhet till E6:an och den gamla vägen motorvägen mellan Varberg och Kungsbacka. Med en ny station utmed Väst kustbanan förbättras tillgängligheten markant och förutsättningarna stärks för ett hållbart resande i regionen.

Intentionen är att den nya stationen ska tas i bruk och trafikeras snarast efter att Varbergstunneln, Västlänken och förbigångsspår Lekarekulle är färdigställda, vilket förväntas ske omkring år 2030. Den nya stationen blir navet för en hållbar samhällsutveckling i kommunens norra delar.

## Hållbarhet i stort och smått

När Väröbacka tätort växer så förbättras balansen mellan bostäder och arbetsplatser på Väröhalvön. Väröbacka kan med en större befolkning även erbjuda fler vardagsnära tjänster i centrumstråket som sträcker sig genom orten och gör det möjligt för fler att leva ett nära liv på landsbygden.

De befintliga bostadsområdena, kyrkan och de gamla gårdarna är tillsammans med stationen viktiga hållpunkter som den nya bebyggelsen utgår från, och som är avgörande för platsens identitet och samhörighet. Samtidigt ger nya lager av bostadsområden, grönstråk, gång- och cykelstråk, samt offentlig och teknisk service en möjlighet för nya sociala och ekologiska funktioner att ta plats mellan husen.

Det blir enklare att vara fysiskt aktiv, ta del av lokala rekreationsområden och målpunkter och det kommer finnas fler parker och mötesplatser att nyttja och att träffas på. Det blir även enklare för barn och unga att tidigt kunna röra sig självständigt på orten.

Till de storskaliga strukturerna som bidrar till hållbarhet på nationell nivå, adderas och kompletteras det lokala perspektivet och de småskaliga strukturerna. Sammantaget finns förutsättningar att skapa en hållbar helhet – både lokalt, regionalt och nationellt.



## Mål

Varberg växer och bedöms fortsätta att växa under lång tid framöver. Med tiden blir Varberg en mer integrerad del i den starkt expanderande Göteborgsregionen. En viktig del av både kommunens och regionens tillväxt bedöms ske i stråket Varberg–Göteborg.

Översiktsplanen ska beskriva hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. FÖP Väröbacka ger utrymme för omkring 2000–3000 nya bostäder, välfärdstjänster, verksamhetsmark och centrumfunktioner. Det är genom utformningen och utbredningen av de nya tätortsområdena som kommunen har störst möjlighet att skapa en positiv påverkan på de övergripande målen. Nedan görs en kort sammanställning av de primära målområden som FÖP:en verkar för.

Utöver de nationella, regionala och lokala mål som beskriv nedan har Varbergs kommun tagit fram sju planeringsinriktningar som är specifika för utformningen av markanvändningen i FÖP Väröbacka. Dessa tar utgångspunkt i övergripande mål och strategier på nationell, regional och nationell nivå men beskrivs utifrån Väröbackas specifika förutsättningar. Dessa beskrivs under fliken "Planeringsinriktningar".

## Agenda 2030

FN har antagit Agenda 2030 med 17 globala mål för att kunna uppnå en hållbar utveckling socialt, ekonomiskt och miljömässigt fram till år 2030. Agendan syftar ytterst till att uppnå fyra övergripande mål: utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Av de 17 målen är det främst mål 11 – *Hållbara städer och samhällen* som berör den översiktliga planeringen. Mål 11 har 10 olika delmål.

Varbergs kommun har översatt de globala målen i Agenda 2030 till lokala hållbarhetsmål. De består av tre inriktningar: **Livskraftiga ekosystem**, **Hållbar resursanvändning** och **Välmående samhälle**. Samtliga mål är vägledande för en hållbar utveckling i Väröbacka.

- ♦ En samhällsutveckling i Väröbacka verkar för att stärka de gröna sambanden och skapa mer **livskraftiga ekosystem**. Den nya tågstationen, övergripande gång- och cykel-infrastruktur samt samhällsstruktur med närhet till vardagliga funktioner verkar för att minimera klimatpåverkan från resor och transporter. Jordbruksmark kommer att tas i anspråk och detta reducerar delvis den lokala förmågan till livsmedelsproduktion. Men en medveten bebyggelseäthet i Väröbacka kan i förlängningen bidra till att mängden byggnation på jordbruksmark i i andra delar av kommunen blir mindre.
- ♦ Väröbacka ligger i anslutning till kommunens viktigaste fjärrvärmeproducent vilket skapar gynnsamma förutsättningar för effektiv och återvunnen energiproduktion,

något som gynnar en **hållbar resursanvändning**. Samhällsstrukturen och den nära tillgången till natur verkar för att uppmuntra hållbara livsstilar.

- ♦ Väröbacka ger utrymme för hälsofrämjande miljöer, kreativa och innovativa näringar med tillgång till en stor arbetsmarknadsregion. Olika boendeformer och byggår möjliggör för fler att flytta till Väröbacka. Buller och riskfrågor hanteras genom utformningen av den byggda miljön. Sammantaget skapas förutsättningar för ett **välmående samhälle**.



## Nationella miljö kvalitetsmål

Sveriges miljömålssystem består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den miljömässiga dimensionen av de globala hållbarhetsmålen, och beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

Generationsmålet visar på den samhällsomställning som krävs för att vi ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till kommande generationer. För att nå dit krävs politiska beslut och åtgärder i Sverige, EU och internationella sammanhang.

Av de 16 miljö kvalitetsmålen är det främst målet *God bebyggd miljö* som berör den översiktliga planeringen. Riksdagens definition av miljömålet är: *"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktig god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."*

Samtliga mål är under olika utvecklingsfaser vägledande för en hållbar utveckling av Väröbacka.

- ♦ Markanvändningen har utformats för att ge rum för en hållbar bebyggelsestruktur och samhällsplanering med hänsyn till befintliga kulturvärden. Det innebär att strukturen ger förutsättningar för ett nära och hållbart vardagsliv där identiteten kan formas och

utvecklas utifrån jordbrukslandskapet och de värde-element som ges utrymme att leva vidare i tätorten.

- ♦ I Väröbacka har hållbar mobilitet en central roll där effektiva kommunikationer via tåg, kollektivtrafik, gång och cykel stärks avsevärt och samverkar med de redan etablerade strukturerna för motortrafik. Strukturen formas för att minimera risker och påverkan från buller och vibrationer.
- ♦ Ett grönstråk löper genom hela samhället och tar tillvara befintliga natur- och kulturvärden och lägger till nya "spridningskorridorer" där det saknas. Ny bebyggelse utformas för att hushålla med energi och naturresurser och effektiva uppvärmningssystem tillgängliggörs.



## Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet ska verka för ett jämlikt och jämställt transportsystem som verkar för att minska växthusgasutsläppen och anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

- ♦ Att etablera en ny tågstation innebär grund för omställning till en mer hållbar transportförsörjning, men är också en stor ekonomisk investering. För att få samhällsekonomisk nytta av stationen etableras ett mer tätbebyggt samhälle med bostäder och arbetsplatser som skapar förutsättningar för fler att ta del av den effektiva kollektivtrafiken samt för att vidga arbetsmarknadsregionen.
- ♦ Samtidigt som samhället växer med bostäder, service, handel och verksamheter så stärks den lokala och regionala gång- och cykelinfrastrukturen, vilket gynnar hållbara resor.
- ♦ Generellt sett reser fler kvinnor än män med kollektivtrafik, vilket generellt tenderar att vara ett mer tidskrävande färdmedel jämfört med bilen. Att förbättra kollektivtrafiken gynnar således jämlikheten i transportinfrastrukturen.

## Politik för gestaltad livsmiljö

Det övergripande nationella målet för arkitektur, form och design innebär att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer – där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Hållbarhet, tillgänglighet, kultur och kulturhistoria, samverkan samt det offentliga roll som föregångare lyfts särskilt fram avseende fysisk planering.

- ♦ Det offentliga är en stark spelare i Väröbackas utveckling. Den nya stationen, förskolor och skolor samt platser för idrott och natur kommer att utvecklas av kommunen med stort fokus på gestaltning och hållbarhet.
- ♦ Tillgänglighet är en central fråga för Väröbacka där fysiska samband och tillgänglighet, trygghet och säkerhet för samtliga trafikslag prioriteras.
- ♦ De kulturhistoriskt värdefulla miljöer som identifierats i området värnas och stärks genom att de införlivas i områdets bebyggelse- och grönstruktur samt genom att låta historiska vägar och fastighetsindelningar prägla samhällets framtida bebyggelsestruktur.

## Folkhälsomål

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och att de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation ska minimeras eller helt försvinna. Folkhälsomålen har ett brett fokus och verkar för att stärka individens möjligheter att göra hälsosamma levnadsval genom livet. Underliggande mål så som ekonomiskt överkomliga, socialt hållbara och sunda boendemiljöer, samt hälsofrämjande aktiviteter, har nära koppling till hur den fysiska planeringen utförs.

- ♦ I Väröbacka ges gott om utrymme för offentlig service så som förskola och skola med tillhörande skolgårdar samt för grönstruktur och infrastruktur som uppmuntrar till fysisk aktivitet.
- ♦ Planen ger utrymme för nya arbetsplatser och den nya stationen utvidgar arbetsmarknadsregionen markant, vilket sammantaget skapar förutsättningar för fler att utbilda sig och komma i arbete. Arbete är en avgörande förutsättning för god folkhälsa.
- ♦ Ett varierat bostadsutbud, boendestorlekar och boendeformer ger förutsättningar för människor med olika socioekonomi att bo och leva i Väröbacka.

## Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, även kallad barnkonventionen, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn och ratificerades av Sverige 2018.

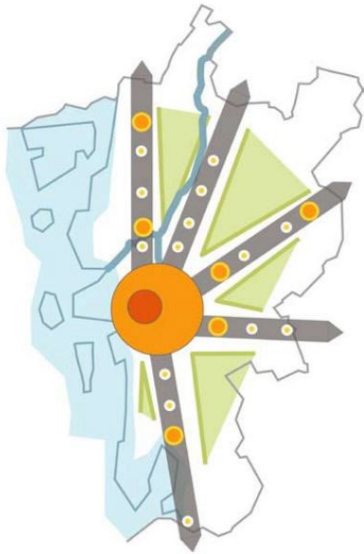
Avseende fysisk planering utifrån barnkonventionen är det angeläget att skapa hälsosamma miljöer, med tillgång till vård, förskola och skola samt bostäder. Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa och barn har även rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet, utifrån ålder och mognad. Platser ska vara tillgängliga även för barn med funktionsnedsättning och ge utrymme för lek, vila och fritid.

- ♦ Väröbacka planeras för fysisk aktivitet. Grönstråk och merparten av gång- och cykelvägnätet utformas som säkra skolvägar så att eleverna kan gå eller cykla till skolan och på så sätt bli mer självständiga.
- ♦ Väröbackas sammanhängande grönstråk och närparker är tillgänglighetsanpassade och uppmuntrar till lek oavsett fysiska förutsättningar.

## **Göteborgsregionens strukturbild**

Göteborgsregionens strukturbild verkar för att den regionala strukturen ska bli långsiktigt hållbar. Göteborgs utveckling är av central betydelse för hela regionens utveckling. Huvudstråken utmed stambanorna utgör ryggraden i Göteborgsregionen och ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Kvaliteterna i kustzonen ska tas till vara och utvecklas tillsammans med grönstråken för att stärka Göteborgsregionen som helhet.

- ♦ Väröbacka blir i och med stationsetableringen en ny punkt utmed det sydvästra huvudstråket.
- ♦ Platsen omfamnar många av strukturbildens kärnvärden som befolkningstillväxt, utökad och stärkt arbetsmarknadsregion samt tar tillvara och utvecklar de kust- och naturnära värdena.
- ♦ Området mellan Varberg och Göteborg är ett av de starkast växande i Varbergs kommun. Genom planen för Väröbacka ges utrymme för en samlad och hållbar utveckling i anslutning till bostaden, arbetsplatsen och de olika målpunkterna för kultur och fritid.



## Varbergs vision

Visionen Varberg – Väst kustens kreativa mittpunkt beskriver hur Varbergs kommun ska utvecklas. Visionens verksamhetsidé är att Varbergs kommun ska verka för att förenkla människors vardag och inspirera dem att uppnå sina drömmar. I ett av visionens förhållningssätt slås fast att "Vi ska tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov socialt, ekonomiskt och ekologiskt."

- ◆ Stationsetableringen innebär kraftigt förbättrade förutsättningar för att enkelt resa hållbart i såväl vardag som fritid och underlättar därmed för fler att bidra till samhället i ett långsiktigt perspektiv.
- ◆ Förbättrade kommunikationer och en utvidgad arbetsmarknadsregion tillgängliggör jobb med bred inriktning för de boende i Väröbacka.
- ◆ Nya arbetsplatser, bostäder och besöksmål i Väröbacka blir i sig målpunkter för kreativa näringar att etablera sig.



## Planeringsinriktningar

Väröbacka har med sina unika kvaliteter goda förutsättningar att växa hållbart. Samordning och helhetssyn behövs för att ge förutsättningar för ett bra genomförande och en god utveckling. Utvecklingen kommer involvera många olika aktörer i olika skeden. För att alla ska dra åt samma håll är det viktigt med övergripande gemensamma planeringsinriktningar.

För Väröbackas utveckling har sju gemensamma planeringsinriktningar tagits fram. Inriktningarna blir vägvisare och ett ramverk för den kommande planeringen och genomförandet av olika projekt. För varje inriktning finns ett antal strategier. Strategierna är ett verktyg för att förtydliga och förverkliga översiktsplanens intentioner. De ger vägledning på en mer detaljerad nivå och utgör stöd vid exempelvis detaljplanering eller andra typer av intresseavvägningar.

Planeringsinriktningarna antogs av Kommunstyrelsen den 22 juni 2021.

[☑ LÄS DOKUMENTET PLANERINGSINRIKTNINGAR I SIN HELHET HÄR](#)

## Utifrån den nya tågstationen växer Väröbacka och dess närområde



Den nya stationen längs med Väst kustbanan kommer att bidra till en förtätning av regionen eftersom tillgängligheten i stråket mellan Varberg och Göteborg förbättras. Värö station blir en station för stora delar av nordvästra kommunen. Stationsområdet blir ett nav i utvecklingen. Nära stationen ska tätare bebyggelse finnas där det är möjligt.

En långsiktig ambition är att bebyggelsen i Väröbacka och Limabacka kopplas samman mer. I så stor utsträckning som möjligt ska utbyggnaden utgå från befintlig bebyggelse och växa successivt.

## Det nära samhället med ett hållbart vardagsliv



I Väröbacka ska man kunna bo och ha nära till allt som behövs i vardagen. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras och vara särskilt god till och från stationen. Barn och ungdomar ska kunna gå och cykla säkert och tryggt till skola och fritidsaktiviteter. Det ska vara möjligt att leva här utan tillgång till egen bil.

Den fysiska utformningen ska inspirera till vardagsrörelse och en hållbar livsstil. Ett aktivt föreningsliv och ökat kulturutbud spelar en stor roll för en stimulerande fritid. Här finns en naturlig plats för barnen och lek- och mötesplatser för alla åldrar.

Orten ska ha ett tydligt centrum med service. Det offentliga rummets utformning med parker, torg och platser för rekreation, ska ägnas särskild uppmärksamhet.

## En sammanhängande grönstruktur präglar området



I Väröbacka ska det finnas gröna platser och stråk som binder samman ortens olika delar och leder ut till det omgivande landskapet. Genomtänkta, användbara och tillräckligt



stora gröna ytor och stråk samt siktlinjer i landskapet är en viktig del i utvecklingen.

Den sammanhängande grönstrukturen ska bidra till områdets identitet. Här ska ekosystemtjänster utvecklas tillsammans med grönområden som kan inrymma många olika funktioner för exempelvis rekreation, dagvattenhantering och klimatanpassning.

## Växa med respekt för historien och platsens särdrag



Utvecklingen ska genomföras med hänsyn till historien och kulturen. Väröbacka ska utformas hållbart, med god förståelse för historiska platser och med tydliga kopplingar till platsens arv. Detta kan ske genom medvetna val av byggnadsmaterial, färgsättning, byggnadernas placering i landskapet eller bevarande siktlinjer till omkringliggande landskap.

## En variation av boendeformer och byggnation



I Väröbacka ska det finnas en blandning av olika storlekar och upplåtelseformer av bostäder för att kunna erbjuda olika boendeformer för alla skeden i livet. En tät bebyggelse ska dra nytta av stationsläget och värna om jordbruksmarken. Byggnadernas höjder, former och material ska variera och delarna ska samverka till en attraktiv helhet.

För att få bra variation och en blandad bebyggelse, både till funktion, upplåtelse och utformning, ska nytänkande prägla kommunala markanvisningar. Bostadsnära service,

som exempelvis förskolor, ska på ett lämpligt sätt integreras i bostadsbebyggelsen. Service i form av lekplatser ska finnas nära och vara en naturlig del av bostadsområdena.

## **Möjliggöra ett växande, nytänkande och innovativt näringsliv**



I Väröbacka ska det finnas goda förutsättningar för ett växande lokalt och regionalt näringsliv. I takt med att orten växer är det betydelsefullt att det skapas fler arbetstillfällen, både i Väröbacka och i dess närområdet. Näringslivet ska kunna dra nytta av stationsläget och de förbättrade kommunikationsmöjligheterna.

Det ska finnas verksamhetsområden som passar olika branscher och en bredare arbetsmarknad. Varbergs kommun och näringslivet ska arbeta gemensamt för att hitta goda lösningar. Utveckling av nytänkande och innovativa lösningar som stärker näringslivet och skapar fler arbetstillfällen ska uppmuntras.

## God kommunikation och delaktighet är viktigt i utvecklingen



De som bor och verkar i Väröbacka ska känna sig informerade och delaktiga i det som sker i området. Information i tidiga skeden präglar kommunikationen mellan Varbergs kommun och invånare, både privatpersoner och företagare.

Kommunikation och dialog kommer att ske på olika sätt och omfatta både helheten och projektens olika delar. Det ska vara lätt att ta del av informationen och den sker både på plats och via olika kommunala kanaler.

# Utmaningar

## Att låta Väröbacka växa från stationen

Samtidigt som stationsetableringen innebär stora möjligheter så utgör järnvägen en stark barriär i samhället och tågtrafiken medför risker och buller. För att skapa ett hållbart stationssamhälle är det av största vikt att göra stationsområdet till en integrerad del av Väröbacka samhälle. För att lyckas med detta behöver stations- och perrongområden få en rumsligt lättorienterad och överblickbar struktur. Centrumbebyggelsen i anslutning till stationsområdet bör vara sammanhängande, tätbebyggd och bidra till en omslutande känsla. Fönster och entréer riktade mot stationsområdet kan skapa en ökad trygghetskänsla och upplevd närhet till de olika funktionerna i området.

Västkostbanan och Varbergsvägen utgör barriärer genom samhället. Därför är det viktigt med en god planering av bullerskydd och området i anslutning till övrig bebyggelse. Genom en god gestaltning kan skalan brytas ned och bidra till ökad trygghetskänsla. De raka och gena gång- och cykelvägarna genom Väröbacka hjälper också till att bryta ner skalan från de stora infrastrukturanläggningarna.

## Ett förändrat klimat med allt mer vatten

Ett förändrat klimat innebär två stora utmaningar för Väröbacka vilka båda tydligt präglar markanvändningens utformning: höga havsnivåer och kraftiga skyfall. Båda dessa präglar tydligt markanvändningens utformning.

Väröbacka, som i stora delar är låglänt, påverkas kraftigt vid höga havsnivåer, i synnerhet i dess sydvästra delar. Områden där det finns lokala lågpunkter och större skyfallsvägar blir mer eller mindre obrukbara i samband med kraftiga regn. Dessa risker behöver hanteras inom planeringen för att inte skapa materiell och mänsklig förödelse när olyckan är framme. Indirekt kan dessa faktorer även påverka markens stabilitet, vilket behöver studeras avseende grundläggning och utformning av bebyggelse.

## Stärkta gröna samband och ekosystem

Som ett led i att hantera vatten och skapa en hälsosam tätortsutveckling finns två genomgående grönstråk som knyter samman orten från öst till väst och från norr till söder. Dessa stråk får olika utformning i dess olika delar, men ger sammantaget utrymme för att samla dagvatten vid skyfall, bidrar med en kompletterande fauna, kan ta upp vatten och binda jordar samt fungera som spridningskorridorer för växter och djur i området. Dessa gröna samband är en viktig pusselbit för att stärka de lokala ekosystemtjänsterna i Väröbacka, där hantering av vatten är en sådan tjänst.

## Att växa på jordbruksmark

Väröbacka utgörs i stor utsträckning av jordbruksmark, en värdefull resurs för en hållbar livsmedelsförsörjning. Etableringen av en ny tågstation innebär nya anspråk på marken i

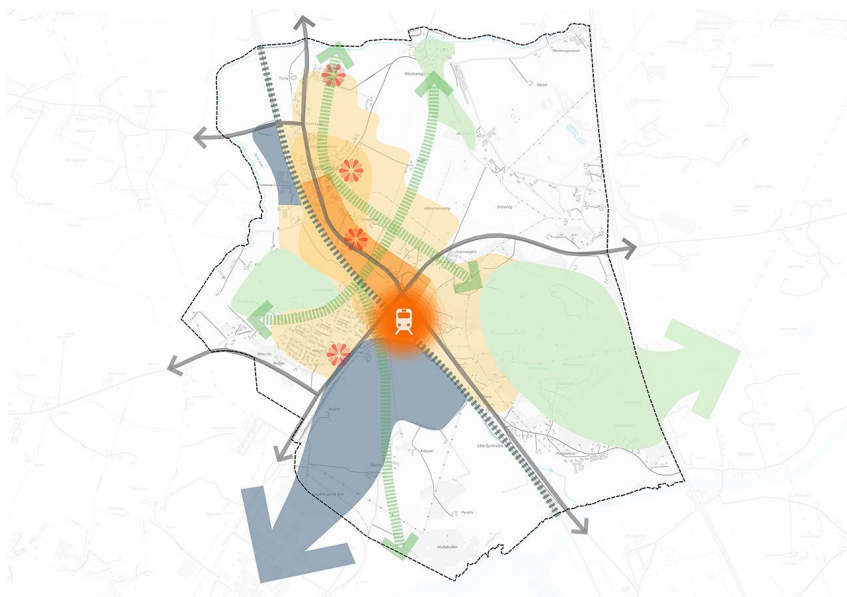
området och att en hållbar markanvändning även inrymmer bostads-, verksamhets och centrumfunktioner.

Även om jordbruksmark lokalt bebyggs, så innebär en större koncentration av bostäder i Väröbacka att annan jordbruksmark i kommunen värnas från byggnation av enstaka eller gruppbyggda områden vilka annars skulle göra stor åverkan på sammanhängande jordbruksarealer och förutsättningar för ett rationellt och effektivt brukande av jorden. Det är av stor vikt att kommunen i och med planläggning av Väröbacka står emot anspråk på annan jordbruksmark i kommunen. Den kommunövergripande översiktsplanen beskriver den övergripande strategin.



# Utvecklingsinriktning

## Utvecklingsinriktning



[VISA UTVECKLINGSDIREKTIVET I KARTAN](#)

[UTVECKLINGSDIREKTIVET SOM PDF](#)

## Bebyggelseutveckling

Med stationen som utgångspunkt ska Väröbacka stationssamhälle växa fram för att på sikt skapa en sammanhängande struktur som binder samman Väröbacka och Limabacka samhälle. De stationsnära lägena inom gångavstånd till stationen utnyttjas effektivt för att minska fotavtrycket på jordbruksmark och natur.

Väröbacka stationssamhälle ska växa succesivt i anslutning till befintlig infrastruktur, med särskild fokus på att skapa ett centrumstråk längs Varbergsvägen mellan stationen och befintligt centrum i Väröbacka samhälle.

Varbergsvägen planeras som det framtida samhällets primära centrumgata med både handel, kontor och kommunal service. Varbergsvägen går från att vara en landsväg till att bli en mer stadsmässig gata till karaktären och fungerar som plats för sociala möten, aktiviteter, kommersiell och offentlig service. Centrumstråket tillsammans med resecentrum blir det framtida stationssamhällets nav, viktigt för livet i stationsorten. Här finns skolor, handel, kontor och samlingsplats med bibliotek och kultur.

Utifrån centrumstråket växer stationssamhället både norr- och söderut och Limabacka och Väröbacka samhälle blir en och samma tätort. Bebyggelsen kopplar an till befintlig identitet och binder samman de båda samhällena både mentalt och fysiskt. Bebyggelsen

är varierad och innehåller såväl offentliga funktioner som äldreboende och förskolor, men också småskalig handel och verksamheter för en levande stadsdel.

Områdets olika kulturmiljöer visas hänsyn genom att både skydda och utveckla miljöerna. Platsens karaktär som odlingsbygd är påtaglig i ett utbyggt Väröbacka. Jordbruksmarken omsluter samhället och karaktärsfulla delar som kyrkan och gårdarna i Backa by, norr om Varbergsvägen, är synliga delar i det öppna landskapet.

#### VISA ÖVERGRIPANDE BEBYGGELSESTRUKTUR I KARTAN

## Övergripande grönstruktur

I området tillskapas en sammanhängande grönstruktur. Större områden av natur, skog och landskap, samt betydande platser inom samhället, binds samman av gröna natur- och parkstråk. Dessa fungerar också som sociala ytor och stråk för gång- och cykelresor i en lugn miljö. Längs stråken utvecklas ett pärlband av parker vilket ger möjlighet till avkoppling och fritidsaktiviteter. I kontakt med stråken och bebyggelsen utvecklas både större tätortsparkar och närparker med hög tillgänglighet och funktion för en bredd av ändamål såsom motion, vila, fest och lek. De större tätortsparkerna placeras i nära anslutning till centrumstråket där också många andra av stadens funktioner samlas.

Grönstrukturen binder samman både ekologiska och sociala värden i och kring samhället. Limabacka och Väröbacka integreras fysiskt både med varandra och med andra bebyggelseområden. De gröna rummen blir platser för såväl vistelse som lugna promenader och cykelturer, samtidigt som utbudet av ekosystemtjänster utvecklas.

#### VISA ÖVERGRIPANDE GRÖNSTRUKTUR I KARTAN

## Resor och transporter

Väröbacka planeras som ett promenadvänligt samhälle med nära till allt som behövs i det vardagliga livet, med raka och gena sammanhängande gröna stråk. Att välja cykeln eller att gå är det naturliga valet och det enklaste sättet att röra sig i vardagen. Resecentrum med sin tågstation och andra mobilitetstjänster spelar en viktig roll i den framtida tätorten och bidrar till ett hållbart resande, både inom, till och ut från orten.

I takt med att Limabacka och Väröbacka samhälle utvecklas förändras även vägarnas karaktär genom en mer stadsmässig utformning, med tydliga gaturum och kompletterande gång- och cykelvägar. Varbergsvägen planeras som ett centrumstråk och den planskilda trafikplatsen skalas ned och byggs om till en cirkulationsplats, utformad för att också fungera väl för gående och cyklister. Bebyggelsen kring gatorna placeras med syfte att skapa trivsamma gaturum som bidrar till platsbildningar, orienterbarhet och tydliga entréer till tätorten.

#### VISA ÖVERGRIPANDE KOMMUNIKATIONER I KARTAN

## **Verksamheter, handel och service**

Inom centrumstråket längs Varbergsvägen möjliggörs för mindre verksamheter, handel och dagligvaruhandel tillsammans med offentlig service och bostäder för att skapa en attraktiv plats med liv och rörelse. Nära resecentrum planeras platser för verksamheter som kan förväntas dra nytta av det stationsnära läget, med en enkel in- och utpendling till den regionala arbetsmarknadsregionen. Utanför centrumstråket och resecentrum finns områden som i huvudsak planeras för bostäder men även där tillåts kompletterande verksamheter såsom mindre transport- och personintensiv handel och andra mindre verksamheter.

Verksamheter, handel och service integreras generellt i bebyggelsestrukturen. Utanför centrumstråket och bostadsområdena planeras också för platser ämnade för större verksamheter som på grund av sin omgivningspåverkan kan behöva placeras med avstånd från bostäder. I och med det skapas en struktur för näringslivet som kan ge möjligheter för en bredd av olika aktörer och dess behov av mark.

 [VISA PRIORITERADE OMRÅDEN FÖR VERKSAMHETER, HANDEL OCH SERVICE I KARTAN](#)



## **Ställningstaganden och hänsyn**

I detta avsnitt anges kommunens ställningstaganden avseende den fysiska utvecklingen av Väröbacka, utifrån olika tematiska områden. Här anges också vilken hänsyn som behöver tas till olika intressen och värden i den efterföljande planeringen, som till exempel vid framtagande av detaljplaner eller i ärenden om bygglov och förhandsbesked.

Ställningstaganden ger vägledning om hur kommunen ser på olika allmänna intressen enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Det gäller bland annat ställningstaganden kring bebyggelseutveckling, natur- och rekreationsområden, utveckling av kommunal service och miljö- och riskfaktorer.

Utöver den vägledning som ges i detta avsnitt tillämpar kommunen gällande lagstiftning och bestämmelser i förordningar och föreskrifter i samhällsbyggnadsprocessen. Hänsyn tas också till riktlinjer och allmänna råd från nationella myndigheter, samt annan vägledning.

Varje tematiskt avsnitt inleds med en kort beskrivning av nuläget. Därefter beskrivs önskad inriktning samt vilken hänsyn som eventuellt kan behöva tas. Avsnitten avslutas med en sammanfattning av ställningstaganden i punktform.

## Bebyggelse och offentlig service

Bebyggelsen i Väröbacka och Limabacka präglas idag av en spridd landsbygdskaraktär där skola, förskola, handel och verksamheter är knutna till de större vägarna. En något mer sammanhållen bebyggelse återfinns kring skolan, i Väröbacka samhälle och i Limabacka samhälle, med en blandning av småhus och kommunal service.

Ortstrukturen ligger i ett utpräglat odlingslandskap med utskiftade gårdar och kyrkan som tornar upp i nordost. Det omkringliggande landskapet består i huvudsak av jordbruksmark med tillhörande gårdsbebyggelse. Väster om järnvägen ligger de stora industriella anläggningarna Ringhals kärnkraftverk, Södra Skogsägarna i Värö och Lahalls reservkraftverk.



## Starkt centrumstråk för ett hållbart vardagsliv

I Väröbacka tillskapas ett tydligt centrumstråk med en blandning av bostäder, kommersiell och offentlig service samt verksamheter som är förenliga med bostäder. Centrumstråket planeras som en länk mellan dagens Väröbacka samhälle, Limabacka samhälle och den kommande tågstationen. Detta är en viktig del i att skapa ett sammanhållet stationssamhälle, som både nya och befintliga invånare har möjlighet att bli del i och ta del av.

Centrum är tätbebyggt för att möjliggöra för att så många invånare som möjligt har närhet till samhällsservice, resecentrum och andra målpunkter i centrumstråket.

Bebyggelsen planeras i en enkel och tydlig kvartersstruktur som fungerar för olika funktioner och användningar över tid. Detta eftersom Väröbacka kommer växa under en längre period och ge förutsättningar för etableringar av olika slag. Kvartersstrukturen i Väröbacka ger tydliga förutsättningar för exploatering och en förutsägbarhet i hur Väröbacka kommer växa fram, kvarter för kvarter.

Bebyggelsen ramar in Varbergsvägen och skapar ett stadsrum med mötesplatser och goda förutsättningar för handel, skyddat från buller och risker kopplade till järnvägen. Här kommer samhällets olika funktioner, kvaliteter och sociala aktiviteter komma många

till del och den högre befolkningstätheten ger kraft åt näringslivet längs gatorna. Effektiv markanvändning med en hög täthet, samnyttjande av ytor, offentliga platser och infrastruktur, skapar utrymme för bevarande av jordbruksmark, grönytor och andra kvaliteter i och kring det framtida Väröbacka.

Mobilitetsbyggnader där färdmedelsbyten kan ske på ett smidigt sätt (bilparkering, kollektivt, cykel etcetera) kan planeras i strategiska lägen för att, istället för markparkering och större vägar, ge tätorten utrymme för centrumfunktioner, hög befolkningstäthet, stråk och platser. En av mobilitetsbyggnaderna föreslås placeras i anslutning till stationen för att kunna ge möjlighet för byte mellan hållbara trafikslag.

## VISA OMRÅDEN FÖR CENTRUM I KARTAN

### **Nära till samhällets resurser**

För att kunna växa hållbart utvecklas Väröbacka vad gäller offentlig service, med förskolor, skolor och äldreboende. Offentlig service utvecklas i takt med bostadsutbyggnaden nära bostäder och där människor rör sig. Den offentliga servicen är ett viktigt strategiskt verktyg för att ge kraft åt olika stråk och centrumbildningar i det framtida Väröbacka. Platser för äldreboenden och utbildningslokaler pekats ut specifikt inom planområdet för att säkra marktillgång för dessa ytkrävande ändamål.

Den offentliga servicens bebyggelse inordnar sig i bebyggelsestrukturen i övrigt, förstärker den med hjälp av dess innehåll och funktion vilket ger liv åt viktiga stråk. De offentliga verksamheternas lokaler bör kunna användas till mer än ett ändamål, vilket öppnar upp för att vissa skollokaler och liknande också kan användas till andra värdefulla ändamål efter skoltid. Det kan till exempel handla om att ge möjlighet för kultur- och föreningslivet att få tillgång till lokaler i det framtida Väröbacka.

### **Gröna bostadsområden möter jordbrukslandskapet**

Utanför centrumstråket planeras områden som i huvudsak är bostadsområden. Bebyggelsen är av annan karaktär jämfört med centrumstråket men har också inslag av högre täthet längs stråk och målpunkter för en god tillgänglighet för många. Bostadsområdena är en viktig del i Väröbackas bebyggelsestruktur som helhet och stödjer den service och det stadsliv som planeras i de mer centrala delarna. Bebyggelsestrukturen kopplar tydligt an till centrumstråket och de funktioner som finns där och möjliggör för att människor lätt ska kunna ta sig dit och till andra målpunkter inom Väröbacka.

Bostadsområdena är de områden där bebyggelse möter landskapet utanför. Bebyggelsen släpper in landskapet genom att ge plats för både privata och offentliga gröna rum, som kan sträcka sig vidare in mot centrumstråket i en sammanhängande grönstruktur. Bebyggelsestrukturen säkerställer även en visuell kontakt med landskapet utanför genom bevarande av viktiga siktlinjer genom strukturen. Grönstrukturen är viktig

för närrekreationen och för säker och trygg transport inom samhället. Se också kapitlet om natur, parker och vatten.

## VISA OMRÅDEN FÖR BOSTÄDER I KARTAN

### **Ställningstaganden för bebyggelse och offentlig service**

- ♦ Väröbacka ska i huvudsak växa inifrån och ut, med utgångspunkt från centrumstråket och den befintliga infrastrukturen.
- ♦ Bostäder och offentlig service ska växa fram i takt.
- ♦ Hög täthet av lokaler och bostäder ska råda inom centrumstråket.
- ♦ Hög täthet av lokaler och bostäder ska råda kring huvudgator, centrum, cykelinfrastruktur och målpunkter.
- ♦ Offentlig service ska i huvudsak planeras med närhet till befintlig och framtida bostadsbebyggelse.
- ♦ I bostadsområden ska råda en varierad täthet med olika typer av bostäder och upplåtelseformer. Detta för att möta behovet från invånare med olika önskemål och krav.
- ♦ Bebyggelsestrukturen och bebyggelsen ska planeras för att fungera för flera olika ändamål utifrån att behovet kan förändras över tid.
- ♦ Bebyggelseutvecklingen ska ta hänsyn till jordbrukslandskapets genuina värden. Dessa består framför allt av en historisk vägstruktur samt siktlinjer mot Backa by, Värö kyrka och havet.
- ♦ Bebyggelsen ska planeras i en sammanhängande struktur som skapar tydliga gaturum och platser.
- ♦ Bebyggelsen ska växa fram med hänsyn till behovet av grönstrukturen så att denna utvecklas och bekostas i takt med bebyggelseutvecklingen.
- ♦ Skolor, förskolor och särskilda boenden, samt liknande verksamheter, ska tydligt kopplas till grönstrukturen. Detta för att verksamheterna ska dra nytta av grönstrukturen för bland annat närrekreation och för trygga och säkra skolvägar.
- ♦ Mobilitetsbyggnader bör planeras vid stationsområdet och större busshållplatser samt i närheten av andra naturliga bytespunkter.

## Natur, parker och vatten

Området kring Väröbacka och Limabacka domineras av ett aktivt brukat odlingslandskap med inslag av vattendrag, skogspartier, betade strandängar och betesmarker. Dessa är påverkade av omgivande landskap och på många platser saknas fungerande spridningssamband. De ekosystemtjänster som landskapet kan ge har därför stor potential att stärkas.

Det finns flera områden på Väröhalvön som är formellt skyddade eller utpekade som värdefulla i kommunens naturvårdsprogram samt i länsstyrelsens strategi för bevarande av kustområden i Halland.

Vattendragen Stora och Lilla Även genomkorsar landskapet och är viktiga för såväl biologisk mångfald som för att minska risken för översvämning. Långa sträckor är påverkade av människan genom utdikning och saknar trädbevuxen kantzon.

Större naturområden för rekreation, naturupplevelser och andra ekosystemtjänster är en bristvara, framför allt i anslutning till Väröbacka samhälle. Inom planområdet finns några områden med högt sammanlagt värde ur ett ekosystemtjänstperspektiv. Dessa områden sticker ut som mångfunktionella i ett annars mer monofunktionellt jordbrukslandskap. Detta innebär att de innehåller en rad olika ekosystemtjänster som är viktiga att bevara. Kulturmiljön kring kyrkan, skogsområdet norr om Limabacka samhälle och området vid Jättahögens gravfält är några av dessa.



## Sammankopplande grönstråk och spridningssamband

Grönstrukturen ska stärka befintliga ekosystemtjänster samt skapa nya, i det framtida stationssamhället. Befintliga platser, med värden ur ett ekosystemtjänstperspektiv, binds samman i gröna stråk med naturområden, parker och trädplanterade gator. Stråken utvecklas som spridningskorridorer för djur och växter och kantas av gång- och cykelbanor som ger människor möjlighet att röra sig i en lugn miljö fri från fordonstrafik. Både boende och besökare som ankommer till stationen ska kunna ta sig ut i landskapet, till både skog, jordbrukslandskap och hav i en sammanhängande grönska. På så sätt blir

landskapet funktionellt både ekologiskt och socialt. Särskild vikt ska läggas vid att överbygga starka barriärer i landskapet.

De gröna strukturerna i Väröbacka integreras med bebyggelseområdena genom gröna offentliga och privata stadsrum. Bebyggelseområdenas gröna inslag såsom alléer längs gator, planteringar på gårdar och torg och en spridd bostadsnära stadsodling utgör en del av grönstrukturen. Dessa gröna inslag stödjer stråken samt skogsområdena med dess funktioner.

I parker och grönstråk hanteras dagvatten och skyfallsvatten. Vattenhanteringen lyfts fram i öppna lösningar med både dammar och bäckar. Strukturen blir en del i att framtidssäkra samhället inför ett förändrat klimat och möjliggör bildandet av nya ekosystemtjänster och skapandet av en estetisk tilltalande miljö.

[LÄS MER UNDER KLIMATPÅVERKAN OCH KLIMATANPASSNING](#)

[VISA EKOSYSTEMTJÄNSTER I KARTAN](#)

Vad är ekosystemtjänster?

Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som ekosystemen ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Det kallas ekosystemtjänster för att de är beroende av naturens ekosystem. Ett ekosystem är ett område i naturen, där alla delar jobbar tillsammans. Begreppet används för att skapa förståelse för att människors överlevnad och välmående är beroende av de tjänster som ekosystemen ger. Ekosystemtjänster synliggör vårt beroende av fungerande ekosystem.

Ekosystemtjänster delas ofta in i fyra kategorier:

**Försörjande ekosystemtjänster** är de livsnödvändiga resurser som naturen tillhandahåller, till exempel syre, rent vatten och råvaror som människan behöver för att överleva och för att leva ett gott liv.

**Reglerande ekosystemtjänster** är nyttan människor har av ekosystemfunktioner som bidrar till att förbättra vår livsmiljö genom att till exempel rena luften, pollinera, förbättra klimatet eller skydda mot extremväder.

**Kulturella ekosystemtjänster** omfattar andliga och upplevelsemässiga värden som bidrar till vårt välbefinnande, till exempel skönhet, inspiration och rekreation.

**Stödjande ekosystemtjänster** är grundläggande funktioner i ekosystemen som är en förutsättning för alla de andra ekosystemtjänsterna, till exempel fotosyntes och biokemiska kretslopp.

## Park, natur och vatten för möten och avkoppling

Ur ett socialt och folkhälsoperspektiv är det viktigt att människor har möjlighet att röra sig och uppehålla sig i samhällets alla olika områden. Grönstrukturen utformas för att skapa såväl fysisk som mental tillgänglighet.

Trygghetsperspektivet är en viktig del i att tillgängliggöra naturen, men också att platser och stråk blir en tydlig del i människors bild av samhället. I grönstrukturen tillskapas därför en blandning av fri natur, anlagda parker och grönytor som delvis förbereds för aktiviteter såsom motion, lek, vila, fest. En varierad grönstruktur välkomnar fler att ta del av rekreation och hälsofrämjande miljöer vilket i sin tur möjliggör för mänskliga möten som kan skapa en stark gemenskap bland befolkningen. Platserna anläggs i strategiska lägen där många rör sig i den byggda miljön, för att locka in människor till vistelse.

I skogarna finns förutsättningar för motion och här finns platser för friluftsliv. Motionsslingor och befintliga stigar innebär många valmöjligheter för besökarna. Där flera stigar och motionsslingor korsar varandra kan mötesplatser tillskapas.

[📄 VISA PARKER, NATUROMRÅDEN OCH GRÖNSTRÅK I KARTAN](#)

## Ett grönt rörelsestråk

Grönstrukturen skapar ett nät av trygga och säkra miljöer att röra sig på genom inom samhället. De större stråken bildar övergripande rörelsestråk för gång- och cykeltrafik mellan bostaden, skolan, centrumfunktioner och stationen. Det blir ett sätt att röra sig på andra ställen än längs huvudgatorna, i en lugnare och grönare miljö.

[📄 LÄS MER UNDER RESOR OCH TRANSPORTER](#)

[📄 VISA ÖVERGRIPANDE GRÖNSTRÅK I KARTAN](#)

## Ställningstaganden för natur, parker och vatten

- ♦ Grönstråken ska koppla samman samhällets gröna målpunkter.
- ♦ Grönstråken ska komplettera och stärka de ekosystemtjänster som grönstrukturen bidrar med.
- ♦ Närparker ska finnas inom 300 meters promenad från bostad, skola eller arbetsplats och vara minst 0,5 hektar stora. Parken kan exempelvis fungera som en plats för vila, bollspel och naturlek och utgör en viktig upptäckarmiljö för yngre barn.
- ♦ Tätortsparkar ska finnas inom 750 meters promenad från bostad, skola eller arbetsplats och vara minst 2 hektar stora. Parken kan exempelvis rymma en lekplats,

ytor för spontanidrott och blommande planteringar och utgör en viktig mötesplats i området.

- ♦ Större rekreationsområden ska finnas inom 1 kilometers promenad från bostad, skola eller arbetsplats och vara minst 20 hektar stora. Ett rekreationsområde är ett större sammanhängande naturområde som ger möjlighet till ro, tystnad och naturupplevelser (exempelvis skogar, kust- och strandområden och hagmarker).
- ♦ Närparker och tätortsparker ska som regel ligga på allmän plats samt på kommunägd mark, för att säkerställa tillgänglighet och kvalitet över tid.
- ♦ Parker och naturområden ska vara allmänt tillgängliga för rekreation och gå att nå utan att behöva korsa en betydande barriär som exempelvis större vägar eller vattendrag.
- ♦ Alléer ska finnas längs huvudgator.
- ♦ Parker ska innehålla både natur, planteringar och ytor för sociala aktiviteter och varierade upplevelsevärden.
- ♦ En grön koppling behöver finnas för att anknyta Väröbacka söderut mot havet vid Klosterfjorden.
- ♦ Grönstråken ska koppla samman gröna målpunkter i samhället och det omkringliggande odlingslandskapet. Detta för att stärka ekologiska och sociala samband, gynna ekosystemtjänster och genom grönstrukturen uppmuntra till rörelse.

## Läs mer

 [EKOSYSTEMTJÄNSTKARTLÄGGNING FÖR VÄRÖBACKA](#)



## Resor och transporter

Väröbackas trafiksystem präglas idag av de större vägarnas funktion som landsväg och av omkringliggande verksamheters tunga transportbehov. Genomfartsvägarna är dimensionerade för tunga transporter och gaturummen är breda.

Öster om planområdet sträcker sig E6:an i norr/södergående riktning. Genom Väröbacka går Västkustbanan som trafikeras av tåg mellan Göteborg och Malmö. Järnvägen är en stark barriär som delar dagens Limabacka och Väröbacka samhälle.

Det finns idag tre olika passager över och under järnvägen inom planområdet som omfattar alla trafikslag. Utöver detta finns en planskild gång- och cykelväg i den södra delen av planområdet. Varbergsvägen och Industrivägen korsar varandra i en planskild trafikplats som är en rest från en tid innan motorvägen fanns. Trafikplatsen domineras av tunga transporter och saknar infrastruktur för oskyddade trafikanter, vilket skapar otrygghet och osäkerhet för fotgängare och cyklister, särskilt för barn. Varbergsvägen har funktionen omledningsväg för E6 och är dimensionerad och utformad därefter.

Separata gång- och cykelvägar finns idag mellan Väröbacka och Limabacka samhälle, mellan Limabacka och Bua, samt till Södra Skogsägarnas anläggning. Här går också Kattegattleden, en nationell turistcykelled, som löper hela vägen mellan Helsingborg och Göteborg. Cykelresor sker i övrigt i ett blandat trafikrum.



## Gaturum i mänsklig skala

Väröbackas befintliga vägnät utvecklas, med hjälp av kompletterande gång- och cykelinfrastruktur, anslutande bebyggelse och funktioner för att skapa stadsrum där människor kan röra sig och vistas på ett trafiksäkert och tryggt sätt, även som oskyddad trafikant.

Varbergsvägen planeras få en viktig roll som sammanlänkande stråk genom stationssamhället med mycket människor i rörelse. Vägen omvandlas successivt från landsväg till en mer stadsmässig gata som fungerar som plats för sociala möten, aktiviteter och olika typer av service. Vägen blir på så sätt en viktig pusselbit för att skapa ett

promenadvänligt samhälle. Det är dock viktigt att Varbergsvägen även fortsättningsvis kan fungera som omledningsväg för E6:an, med bibehållen framkomlighet och trafiksäkerhet.



*Bildtext: Förslag på gatusektion för de delar av Varbergsvägen som omfattas av centrumstråket. Körbanan är tillräckligt bred för att kunna hantera mötande lastbilar. Längs varje sida föreslås trädplantering, gång- och cykelväg samt förgårdsmark.*

*Källa: Radar arkitektur*

Den planskilda korsningen mellan Varbergsvägen och Industrivägen utvecklas till en cirkulationsplats för att förändra karaktären, ta bort barriäreffekten och koppla ihop området kring stationen med övriga centrumstråket.

Intill vissa huvudgator skapas nya offentliga mötesplatser som torg, små parker eller mer multifunktionella ytor för att fylla olika typer av behov över tid. Dessa mötesplatser blir viktiga i stationssamhällets framtida fysiska struktur, både för handelns förutsättningar längs centrumstråket och för människors sociala liv.

En ny gatustruktur tillskapas i samband med att ny bebyggelse växer fram vilken ger förutsättningar för att enkelt, som gående eller cyklist, ta sig runt i samhället till olika målpunkter och till resecentrum. Raka, gena och nära gång- och cykelvägar mellan resecentrum, skola, förskola, aktiviteter och centrumstråket är viktiga för att skapa gynnsamma förutsättningar för ett hållbart resande.

Det är avgörande att både centrumstråkets olika delar och resecentrum är lätta att nå med cykel och till fots för att underlätta människors vardagsliv. Detta är också en viktig del i att skapa så bra förutsättningar som möjligt för att dessa områden ska kunna aktiveras med handel och annan service, som i sin tur minskar invånarnas behov av långväga resor till områden utanför tätorten. Trafiksystemet är på så sätt en viktig pusselbit i att utveckla Väröbacka tätort till en fullvärdig serviceort där beroendet av omlandet är litet.

**VISA GATUNÄT, GÅNG- OCH CYKELVÄGAR SAMT GRÖNSTRÅK I KARTAN**

## Lätt att röra sig tvärs järnvägen

I en stationsort som Väröbacka är järnvägen en ofrånkomlig barriär som på så många sätt som möjligt behöver överbryggas, framför allt för gående och cyklister. I Gamla Buavägens förlängning åt nordost planeras för en ny planskild passage av järnvägen som görs snabb och gen, trygg och attraktiv för fotgängare och cyklister. Den placeras i grönstrukturen som en bärande del i det övergripande nätet.

Gång- och cykelstråk integreras i grönstrukturen som ett alternativ till huvudgatorna och erbjuder en annan karaktär och möjlighet att röra sig i trygga, lugna och bilfria miljöer.

 [VISA GRÖNSTRÅK I KARTAN](#)

## Resecentrum som integrerad del av samhället

Området utvecklas med ny tågstation med tillhörande funktioner så som stationshus, busshållplatser och pendelparkering vilka tillsammans bildar ett resecentrum.

Resecentrum integreras i tätortens bebyggelse- och gatustruktur för att bli en tydlig del av samhället. Det är viktigt att de som ska till och från stationen enkelt kan orientera sig och hitta viktiga målpunkter. Trafiksystemet utformas för att göra tåg och buss till det självklara valet för resor till och från Väröbacka. Tätortens bebyggelse och gatunät har starka kopplingar till stationsområdet med raka och gena, trygga och säkra gång- och cykelvägar och gör valet av färdstätt enkelt för boenden inom tätorten, där avstånden också är korta. Cykelparkeringar ska finnas i direkt anslutning till stationen.

Kollektivtrafiken utvecklas med nya busslinjer mellan resecentrum och omkringliggande större orter. Varbergsvägen och Industrivägen blir viktiga stråk för kollektivtrafiken i nordsydlig, respektive östvästlig riktning.

Stationen kommer att ha ett stort upptagningsområde som sträcker sig utanför Väröbacka tätort. Inpendling sker med buss, bil, moped och cykel. Dessa trafikanter ska ges utrymme inom resecentrumområdet med god tillgänglighet.

Inom resecentrumområdet eftersträvas effektivt nyttjande av marken eftersom många funktioner ska rymmas i direkt närhet till stationen.

 [VISA OMRÅDE FÖR RESECENTRUM I KARTAN](#)

## Lättillgängliga mobilitetslösningar för samutnyttjande

I Väröbacka utvecklas ett trafiksystem för ett hållbart resande, med lösningar som fungerar väl över tid och stöttar god folkhälsa. Det ska vara enkelt att leva utan bil, och vara tryggt och säkert för barn att förflytta sig själva, samtidigt som området har goda möjligheter att ha en låg miljöbelastning. Avstånden är korta mellan olika målpunkter, även mellan ortens ytterkanter, vilket gör gång och cykel till det självklara valet av färdstätt.

Resecentrum är en målpunkt med särskild dignitet. Området planeras bli ett nav för mobilitet, där många olika färdmedelsbyten kan ske, bland annat kopplat till en robust

tågtrafik både åt norr och söder. Vid resecentrum finns god tillgänglighet till bussar, bilpool, cykelparkering, cykelpool och postboxar.

Platser för färdmedelsbyten ska också kunna ske på ett enkelt sätt inom de olika bebyggelseområdena, där parkeringar samutnyttjas för effektiv markanvändning. Dessa platser är också kopplade till resecentrum genom parkering för de bilpoolsbilar, poolcyklar och lokalbusshållplatser som utgår därifrån. På dessa platser finns möjlighet för de boende och verksamma att iordningställa postboxar, service- och reparationshus, cykelpumpar, återbruksrum och liknande för att göra livet för de boende så enkelt som möjligt. Detta skapar ett mobilitetssystem i orten som bidrar till ett minskat ekologiskt fotavtryck. Systemet bidrar även till ett minskat behov av resor och transporter överlag.

## Ställningstaganden för resor och transporter

- ♦ Hållbara transportsätt ska prioriteras.
- ♦ Infrastrukturen för gång och cykel ska koppla samman resecentrum och Väröbacka tätort på ett tryggt och säkert sätt.
- ♦ Samhällsstrukturen ska inspirera till vardagsrörelse och en hållbar livsstil.
- ♦ Tillgängligheten till viktiga målpunkter ska ske enligt prioriteringen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.
- ♦ Statligt vägnät och dess gaturum planeras som huvudgator med stadsmässig karaktär i anslutning till ny bebyggelse. Mål och krav kopplade till Varbergsvägens roll som omledningsväg för E6:an ska bibehållas.
- ♦ Gång- och cykelvägar behöver finnas längs huvudgatunätet samt inom grönstrukturen, så att det blir möjligt att röra sig snabbt och säkert inom tätorten.
- ♦ Inom bebyggelseområden etableras ett finmaskigt nät som kopplar an till gång- och cykelstråken längs huvudgatunätet för att öka tillgängligheten, tryggheten och säkerheten i att promenera och cykla.
- ♦ Barn och ungdomar ska kunna röra sig säkert och tryggt som fotgängare och cyklister inom Väröbacka tätort.
- ♦ Buller- och riskstörningar från Väst kustbanan och huvudgator ska hanteras genom utformning av bebyggelsen och/eller åtgärder vid bullerkällan. Det handlar framför allt om bebyggelsens utformning med så kallad tyst sida, men kan också innebära bullerskärm eller tekniska åtgärder.
- ♦ Centrumstråket ska ha god tillgänglighet för gång-, cykel och busstrafik.
- ♦ Ett system av mobilitetslösningar (bilpool, cykel, buss, tåg, postbox etcetera) bör kopplas samman inom orten där resecentrum är systemets nav.

## Läs mer

 [TRAFIKUTREDNING FÖR VÄRÖBACKA](#)

## Näringsliv och verksamheter

Väröbacka och Limabacka samhälle utgör idag en av sex serviceorter i kommunen. Här finns kommunal service med förskola, skola, äldreboende, idrottsplats med mera. I samhällena finns också dagligvaruhandel och handel, pizzerior, bageri, vårdshus, handelsträdgård och museum. I närliggande områden finns större arbetsgivare som Ringhals kärnkraftverk, Södra Skogsägarna och Derome, vilka spelar en viktig roll för området. I närområdet finns också många mindre verksamheter och ett utbrett lantbruk samt badstränder och utflyktsmål av betydelse för turistnäringen.



### Ett starkt lokalt näringsliv för en stark region

Området i och kring Väröbacka och Limabacka samhälle har en stark inpendling och många av de som arbetar här har en hög utbildningsnivå. Här finns verksamheter som på olika sätt berikar och stöttar varandra, vilket i förlängningen kan locka nya verksamheter i form av kompetens, råvaror och kunskap.

I och med att Väröbacka tätort planeras med en ny tågstation får orten en ännu starkare koppling till Göteborgs arbetsmarknadsregion. Stationen möjliggör goda pendlingsmöjligheter både norrut mot Kungsbacka, Mölndal och Göteborg och söderut mot Varberg och Halmstad. Dessa orter kan i framtiden nås med tåg inom en timmes restid från Värö station.

Den nya tågstationen innebär att Väröbacka tätort blir tillgänglig för fler och att invånarantalet i tätorten ökar. Avstånden i tid och rum mellan befintliga och potentiella kunder och affärspartners krymper. Detta skapar förutsättningar för handelsetableringar och kontorslokaler i närheten av resecentrum.

Kring stationen och centrumstråket möjliggörs för fler kontorslokaler och handel där raka och gena stråk leder direkt till stationen. Även bostäder planeras nära stationen för att nyttja fördelarna i att vara en del av den regionala arbetsmarknadsregionen. Detta skapar goda förutsättningar för både befintliga och nya verksamheter men också för människors möjlighet till in- och utpendling, vilket i sin tur stärker andra platser i regionen.

## Service och handel i centrumstråket

Resecentrum utvecklas med ny tågstation och tillhörande funktioner som stationshus, kommersiell service, kollektivtrafikhållplatser och pendelparkering. Resecentrum planeras bli en del av ett starkt centrumstråk där kommunal service och det lokala näringslivet med handel, kultur, restauranger och kontor stärker varandra. Stråket är en självklar plats för kommersiell service och en viktig plats för människors sociala liv som bjuder in till vistelse.

Längs stråket planeras det för offentliga platser, skola och verksamheter, vilka tillsammans med näringslivet skapar hög attraktionskraft för många olika behov. Detta gör stråket till en fördelaktig plats för en mängd olika etableringar. Många olika ärenden och aktiviteter kan enkelt utföras på samma plats vilket skapar synergier mellan verksamheter och människor.

I Väröbacka tätort är det viktigt att upprätthålla god offentlig och kommersiell service. Kommunen ska därför samverka med de aktörer som bedriver eller vill utveckla sådan verksamhet, samt underlätta för dem att erbjuda invånarna sina tjänster. Planförslaget strävar också mot att skapa en flexibilitet och mångfunktionalitet för att underlätta en bredd av etableringar kopplade till näringslivet.

 [VISA OMRÅDEN FÖR CENTRUM I KARTAN](#)

## Stora och små verksamheter

För Väröbacka tätort planeras för ett fortsatt starkt näringsliv i form av verksamheter av olika karaktär. I planområdets södra del ansluter Södra Skogsägarnas stora anläggning i Värö och på flera håll inom planområdet planeras mark för verksamheter i olika storlek och omgivningspåverkan. Verksamhetsmarken planeras i olika lägen i förhållande till övrig bebyggelseutveckling för att skapa förutsättningar för både verksamheter som kan ingå i och stödja bebyggelsestrukturen, samt ge utrymme för verksamheter med omgivningspåverkan.

Kring resecentrum planeras för mindre verksamheter och företagstjänster. Även större befintliga aktörer på Väröhalvön kan planera för kontor i stationsnära läge för att dra nytta av tillgången till resande genom kollektivtrafiken.

 [VISA STÖRRE VERKSAMHETSOMRÅDEN I KARTAN](#)

## Produktion, innovation och besöksmål

Väröhalvön utvecklas som en mångfacetterad destination genom god tillgänglighet till upplevelser och arbetsplatser. Från resecentrum är det lätt att hitta rätt genom tydliga kopplingar till olika målpunkter för gående, cyklister och resande med kollektivtrafik. Havet och badplatser nås enkelt via de olika cykelvägarna som förbinder havet och Väröhalvön. Centrumstråket med dess verksamheter börjar direkt vid stationen och

landsbygden olik platser med kultur, mat och nöjen kan man på ett smidigt sätt ta sig till via kollektivtrafik eller med cykel.

Den nationella cykelleden Kattegattleden går igenom tätorten. Resecentrum i Väröbacka har därmed möjlighet att bli en naturlig plats för människor att ta avstamp ifrån för en mängd olika aktiviteter i norra Halland.

## **Ställningstaganden för näringsliv och verksamheter**

- ♦ Verksamhetslokaler ska möjliggöras i gynnsamma lägen med hög tillgänglighet till resecentrum och starka stråk.
- ♦ Mark för ett växande näringsliv ska finnas tillgänglig på orten för verksamheter av olika storlek och karaktär.
- ♦ Näringslivet drar nytta av en redan etablerad kultur med koppling till landsbygden och jordbruket, där det redan idag finns ett kompletterande innehåll med gårdsbutiker, restauranger och mindre verksamheter inom besöksnäringen.
- ♦ Näringslivet drar nytta av ett redan etablerat näringsliv som är kopplat till den gröna näringen och till energiproduktion.
- ♦ Offentlig service, offentliga platser och näringsliv stärker varandra och skapar tillsammans attraktivitet i centrumstråket, till orten och området i stort.
- ♦ Kommunen ska samverka med de aktörer i Väröbacka tätort som bedriver näringsverksamhet eller vill utveckla näringslivet, samt underlätta för dem att erbjuda invånarna sina tjänster genom flexibel markanvändning inom planområdet.

## Kultur och fritid

I och omkring Väröbacka och Limabacka samhälle finns idag ett visst utbud av kultur- och fritidsaktiviteter. Föreningslivet i området är aktivt och har en bredd av olika inriktningar, så som idrott, samhälle, senior, hembygd och hantverk. I kringliggande område finns Sjöareossen med isbana, motionsspår och utegym. Väröbacka passeras även av den nationella cykelleden Kattegattleden.

Inom samhället finns också ett mindre utbud av privata aktörer som bedriver restaurangverksamhet, med tillgång till bokningsbara lokaler för festligheter och konferenser. Centralt i Väröbacka finns en nyligen anlagd mötesplats med utegym, boulebana och grillplats.



## Rum för en meningsfull fritid

Samhällets struktur möjliggör för såväl spontana som arrangerade aktiviteter. Dessa kan ta plats i bebyggelsens lokaler eller i stadsrum som parker, gator och torg. Samhället ska möjliggöra för ett varierat fritidsutbud och vara tillgängligt för alla.

Grönstrukturen med dess många offentliga rum skapar möjlighet för aktiviteter som både är på förhand ordnade och sådana som sker spontant. Detta för att kunna bjuda in till möten med vitt skilda karaktärer - något som är viktigt i ett inkluderande och jämlikt samhälle.

Den byggda miljön ska möjliggöra för ett föränderligt lokalbehov inom kommunens verksamheter, föreningar och andra sammanslutningar. Samhällets skola kan utgöra en offentlig byggnad för olika typer av lokal- och aktivitetsbehov, även efter skoltid. Skolans



idrottshall kan fortsatt stötta det lokala föreningslivet genom att möjliggöra för idrottsaktiviteter på kvällar och helger. På så vis kan skolområdet bli en central mötesplats för flera olika kultur- och fritidsaktiviteter på orten.

Samrådsförslaget pekar ut olika alternativa platser för utveckling av skola, där endast en av platserna bedöms behövas. Val av plats kommer att studeras vidare inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Även idrottsplatsen har alternativa platser i planförslaget. Lämpligheten i de olika alternativen ska studeras vidare i den fortsatta planprocessen.

## **Lättillgängliga kultur- och fritidsaktiviteter**

Samhället planeras att ha en hög tillgänglighet till fritidsaktiviteter och kulturutbud. Både bebyggelsestruktur, gator, gång- och cykelvägar binder samman lokaler, lekplatser, idrottsplatser och andra aktivitetsytor för att skapa en för alla tillgänglig och sammanhållen infrastruktur för kultur- och fritidsaktiviteter. Att målpunkter och stråk kopplas samman innebär att de stärker varandra.

Skolområden är viktiga målpunkter inom orten och hit kan människor lätt röra sig på gång- och cykelvägar, genom den gestaltade livsmiljön som skapas av grönstrukturen och dess anslutande aktivitetsytor.

Det är viktigt att utformning av den offentliga miljön är tillgänglig, trygg och väl upplyst. Kollektivtrafiken till närliggande orter som Bua och Veddige behöver utvecklas för att tillgängliggöra ett större utbud av fritidsaktiviteter, framför allt för unga.

## **Kommunen som samordnare**

För att möjliggöra ett varierat kultur- och fritidsutbud kan det vara lämpligt att kommunen tar en samordnande roll för dialog mellan lokala kulturutövare och föreningar. Kommunen har möjlighet att synliggöra lokaler och agera motor för andra aktiviteter, idrottsinriktningar och kulturyttringar i orten. Det är viktigt med en dialog mellan lokala aktörer och kommunens verksamheter. Dessa kan dra nytta av varandra och skapa tillgängliga ytor och samordnade aktiviteter för ökad attraktion och interaktion mellan olika grupper i samhället.

## **Ställningstaganden för kultur och fritid**

- ♦ Lokaler för olika aktiviteter ska integreras i bebyggelsen.
- ♦ Samhällsstrukturen ska ge plats för offentliga rum som kan användas för olika typer av aktiviteter, både på gator, på torg och i grönstrukturen.
- ♦ Skolans område ska bli en offentlig mötesplats med möjlighet för en variation av aktiviteter både under och efter skoltid.
- ♦ Lokaler ska placeras lättillgängligt i gatunätet med närhet till centrumstråket och

resecentrum.

- ♦ Idrottsrörelsen ska ges plats i samhället, det gäller både spontanidrott och den som finns i föreningslivets verksamheter.

## Arkitektur, kulturmiljö och landskapsbild

Väröhalvön har många uttryck. Väröbacka samhälle har rötter från medeltiden och platsen präglas utöver det tongivande odlingslandskapet även av kyrkan, kommunikationsstråken och industrins etablering på Väröhalvön. Bebyggelsen i Väröbacka har därför inte ett entydigt förhållningssätt till landskapet. I Limabacka har bebyggelsen vuxit fram i förhållande till jordbruksmarken, medan bebyggelsen i Väröbacka samhälle snarare samlats utmed kommunikationsstråken.

Västkustbanan mellan Varberg och Göteborg stod klar 1888 och stationen blev snabbt en stark knutpunkt och mötesplats som samlade människor, varor och tjänster. I och med bilismens framväxt från 1950-talet och framåt minskade stationens betydelse för samhället och när dubbelspåret invigdes på 1980-talet försvann stationsläget helt. Under andra halvan av 1900-talet etablerades Ringhals kärnkraftverk och Södra Skogsägarna på Väröhalvön och med dessa växte en för platsen dominerande villabebyggelse fram. Sedan dess har ny bostadsbebyggelse gradvis vuxit fram i olika delar av samhället.

Även om havet är geografiskt nära så är det inte närvarande i samhället. Fina utblicksplatser finns däremot från några av områdets höjdparter, vilka är värdefulla för platsens förståelse för sitt omland. De tydligaste värdena att förhålla sig till i kommande planering handlar om randbebyggelsen i Backa by, Värö kyrkby samt den vägstruktur och de landskapselement som tjänat sin bygd sedan samhällets etablering.



[VISA KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA BYGGNADER I KARTAN](#)

### Stationssamhället – ett förstärkt landskapselement

Väröbacka och Limabacka är idag två samhällen i det öppna landskapet på centrala Väröhalvön. Väröbacka ligger på Väröhalvön vars topografi utgör en övergång mellan det öppna slättlandskapet i söder och det kuperade sprickdalslandskapet i norr, och som omgärdas av en kuperad kuststräcka. Området är ett kulturlandskap som berättar om

platsens geologi och landskapets framväxt. Här finns strukturer bevarade av ett äldre odlingslandskap med rötter i förhistorisk tid. Kännetecknande för platsen är de vida utblickarna över odlingslandskapet. Väröhalvön har en varierande topografi och det öppna slättlandskapet i kombination med relativt få sammanhängande skogsområden ger förutsättningar för vackra utsiktspunkter.

Utvecklingen av Väröbacka stationssamhälle kommer att påverka landskapsbilden. Två skilda samhällen utvecklas till ett sammanhängande bebyggelseområde, med störst täthet intill stationen och centrumstråket. Genom att samla bebyggelsen, utgå från ett gemensamt formspråk och framhålla viktiga utblickar gentemot landskapet, etableras samhället som en ny generation landskapselement i landskapsbilden. Ett element som bygger vidare på det historiska kommunikationsstråket mellan Göteborg och Varberg och omgärdas av platsens jordbrukshistoria.

## **Från historiskt till modernt kommunikationsstråk**

När nya årsringar läggs till ett samhälle blir de historiska spåren allt viktigare. I Väröbacka är kyrkan och kyrkbyn med prästgård, ett prästlöneboställe, klockargården och en skola, samt jordbruket och kommunikationsstråken, viktiga element att ta vara på. Bland dessa är det kyrkbyn och Backa by som idag är de främsta synliga kulturhistoriska elementen. Att Väröbacka nu återigen får en tågstation och samhället organiseras kring en tydlig mötes- och resandeplats är en naturlig ny årsring i samhällets utbyggnad.

Platsen har även karaktäriserats av ett flertal kvarnar, där Limabacka kvarn har gamla anor och ligger inom planområdet. Bakom den nuvarande gula kvarnbyggnaden, som byggdes på 1950-talet, ligger grunden kvar efter den gamla väderkvarnen. Kvarnen var en så kallad tullkvarn och var i bruk fram till 1970-talet. I slutet på 1980-talet startades kvarnen upp igen, nu med ekologisk inriktning. I nuläget mals inget mjöl i kvarnen.

De tidiga årsringar som ska vägleda bebyggelsemönstret i Väröbacka in i framtiden är kyrkan, Backa by och stationen som en ny gammal företeelse på platsen. Kyrkan med kyrkbyn ges ett bebyggelsefritt jordbrukslandskap som närmsta omland, för att främja att strukturen även på sikt upplevs som en solitär i landskapet. Vad gäller Backa by kommer den integreras med den nya bebyggelsen, men vävas in i ett grönstråk som kan bidra till förståelsen för dess relation till ett öppet landskap även framöver. Gårdarna i Backa by ligger i skifteskartorna placerade längs en åsrygg och byn har karaktären av en något utspridd radby. Bebyggelsen består av de för tiden typiska kringbyggda gårdsformationerna. Den gamla vägen kan nyttjas för grönstråket och byggnadernas struktur berättar om ett tidigare liv på platsen. Stationen har en väldigt praktisk funktion som behöver vara helt anpassad efter dagens sätt att resa, men är som funktion tydligt relaterad till historien på platsen. Detta får gärna uppmärksammas i stationsområdet avseende bilder och symboler.

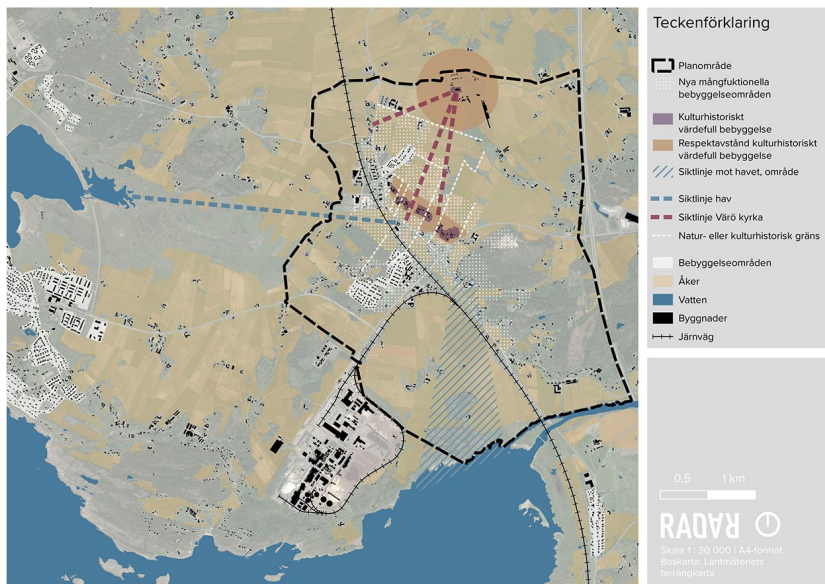
## **Kommunikation och jordbruk leder återigen utvecklingen**

Historiskt sett var det odlingslandskapet som styrde utvecklingen i Limabacka och kommunikationsleder som styrde bebyggelseutvecklingen i Väröbacka. För framtida stationssamhälle är det kommunikationerna – alltså rörelsen av människor – som kommer styra utvecklingen av stationssamhället, medan odlingslandskapet formar samhällets avgränsning och präglar dess utblickar över landskapet, kyrkbyn och gårdarna på Backa by. Den nya stationen kommer återigen samla Väröbackaborna kring tågets rörelse och en utvidgning av samhället innebär en utökning av handel och service i lokalsamhället.

Arkitektur är utöver färg och form även en representation av ideal och funktion. När nya årsringar ska läggas till samhället behöver de vara tidsenliga samtidigt som de relaterar till platsen och dess omland. I mer känsliga lägen intill Backa by eller kyrkan kan den moderna arkitekturen ha tydliga rötter i den traditionella bebyggelsen på landsbygden. För stationsområdet och centrumstråket behöver fokus istället ligga på nya funktioner och strukturer. I dessa lägen kommer aktiva bottenvåningar vara vanliga och mötet med gatan och relationen till det mänskliga livet avgörande för platsens hållbarhet och liv. Även skalan behöver sättas utifrån delområdenas olika karaktär och behov.

## **Ställningstaganden för arkitektur, kulturmiljö och landskapsbild**

- ♦ Kyrkan och kyrkbyn ska värnas som en solitär i landskapet genom att även fortsättningsvis omges av jordbruksmarker.
- ♦ Backa by ska bevaras och utgöra del av ett grönstråk som löper från det större skogsområdet i sydöst och vidare genom samhället till Väröbackaskolan i norr. Gårdarna ligger på en höjdrygg och grönstråket utgörs här huvudsakligen av ängsmark som ska hållas öppen.
- ♦ Kvarlevor av den äldre vägstrukturen i samhället ska bevaras och utvecklas, gärna som del av den nya grönstrukturen med nya träd och andra element som kan bidra med biologisk mångfald och klimatreglerande ekosystemtjänster.
- ♦ Siktlinjer och utblickar ska riktas mot jordbrukslandskapet, havet, kyrkan och den nya tågstationen. Gentemot jordbrukslandskapet och kyrkan skapas utblickar framför allt i randzonen mellan bebyggelseområden och odlingslandskap. I höjdpartierna identifieras och möjliggörs för utsiktsplatser mot slättlandskapet och ut mot havet. För orienterbarhetens skull eftersträvas också att den nya tågstationen ska kunna läsas som ett landmärke i den nya strukturen. (Se bild nedan)
- ♦ Inom stationsområdet och utmed centrumstråket ska en högre skala än övrig bebyggelse kunna tillåtas. Generellt ska planområdet hålla en skala på 1–3 våningar i bostadsområden och 2–4 våningar intill stationen och utmed centrumstråket.
- ♦ I den mån Limabacka kvarn kan bevaras och utvecklas så är det positivt om verksamheten blir ett besöksmål med lokal förankring och historia.



*Bildtext: Karta över siktlinjer, gränser och respektavstånd att beakta utifrån natur- och kulturvärden. Urval tar hänsyn till naturvärdesinventering, historiska kartor avseende vägstruktur och jordbruksskiftet samt till utlåtande från Kulturmiljö Halland.*

*Källa: Radar arkitektur*

## Läs mer

[KULTURMILJÖUTREDNING FÖR FÖP VÄRÖBACKA](#)

[INTEGRERAD LANDSKAPSKARAKTÄRSANALYS \(ILKA\) FÖR VÄRÖBACKA](#)

## Miljö, hälsa, risk och säkerhet

Hälsa och säkerhet är centrala frågor för planering av mark- och vattenområden enligt lagstiftning i såväl Plan- och bygglagen (PBL) som Miljöbalken (MB). Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Hänsyn ska tas till en från allmän synpunkt god hushållning. Bebyggelse och byggnadsverk ska även lokaliseras till lämplig mark utifrån människors hälsa och säkerhet, jord-, berg- och vattenförhållanden, samt där det är möjligt att minimera risker för olyckor och förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar. Avseende luft, vatten och buller finns nationella miljökvalitetsnormer (MKN) vilka behandlas inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen för FÖP Väröbacka.

I detta avsnitt redogörs för de främsta underlagen avseende miljö, hälsa, risk och säkerhetsfrågor.



### Buller och vibrationer

Buller har en negativ inverkan på hälsan och hantering av buller i samhällsplaneringen regleras både i PBL och MB. Sedan 2015 finns även bullerförordningen kopplad till MB, vilken reglerar nivåer för bullervärden vid nyproduktion och ombyggnad. De främsta bullerkällorna i planområdet är Västkostbanan och Varbergsvägen vilka båda passerar genom Väröbacka i nordsydlig riktning. På lite avstånd finns E6 och ett flertal verksamheter med omgivningspåverkan. Även övriga vägnätet avger buller.

#### Västkostbanan

En av planens kanske viktigaste förutsättningar är Västkostbanan och det planerade tågstoppet i Väröbacka. Mot bakgrund av etableringen av stationen är det motiverat att lokalisera utbyggnad av samhället utmed järnvägen, samtidigt som det förutsätter ett aktivt arbete med ljudmiljön. Byggnation av bostäder inom utbyggnadsområden som angränsar till järnvägen förutsätter uppförande av bullerskärm eller vall samt byggnation med tyst sida enligt trafikbullerförordningens riktvärden. Lösningar studeras i senare planskede.

## Trafikbuller

Varbergsvägen är den väg som har störst bullerpåverkan i planområdet. Vägen har statligt huvudmannaskap med en årsdygnstrafik (ÅDT) på 5 000 fordon (år 2016) och en hastighetsbegränsning på 80 km/h. Idag används vägen framför allt för genomfartstrafik, medan den på sikt kommer få mer karaktär av en bygata kantad av bebyggelse och aktiviteter. Utformningen och hastighetsbegränsning kopplat till vägen kommer vara avgörande för körstil och därmed bullerutbredning från vägen. Samtidigt kan trafikvolymerna antas öka till följd av det stora tillskott av boende och pendlare som rör sig i Väröbacka. Över tid antas andelen eldrivna fordon att öka markant, vilket får stor effekt på bullernivåerna vid låga hastigheter då motorljudet är det dominerande för bullernivåerna. I högre hastigheter blir däckljuden istället dominerande för bullerutbredning oavsett drivmedel.

Utöver Varbergsvägen är det framför allt väg 848 (ÅDT 3000, år 2012) och väg 850 (ÅDT 4500, år 2012) som har betydande trafikmängder att ta hänsyn till. På dessa nivåer och hastigheter kan det antas att kommande detaljplanearbete behöver utreda bullerfrågan inom 50–100 meter från vägens mitt. Vad gäller E6 finns viss bullerpåverkan på planområdets östra delar, där utformningen kan behöva anpassas efter bullersituationen.

 [VISA BULLERKARTLÄGGNING I KARTAN](#)

## Vibrationer

Västkustbanan är den främsta källan till vibrationer i Väröbacka. Det finns inte några lagstiftade riktvärden för vibrationer och därför tillämpas ett riktvärde för vibrationer vid spårbunden trafik som Trafikverket och Naturvårdsverket har beslutat om på 0,4 mm/s vägd RMS (Root Mean Square-vibration). Värdet avser den nivå som ska eftersträvas i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler nattetid. Trafikverket tillämpar detta riktvärde även på vibrationer från vägtrafik. Inriktningen är att i första hand eftersträva riktvärdet vid byggnation av ny järnväg eller väg. Att åtgärda vibrationer i befintlig miljö är mycket svårt och kostsamt, eftersom de mest effektiva åtgärderna görs i grundläggning under väg och järnväg. Trafikverket överväger åtgärder i befintlig miljö först vid nivåer som överstiger 0,7 mm/s vägd RMS i bostadsrum nattetid vid minst fem tillfällen per årsmedelnatt.

Vibrationer sprider sig olika långt i olika material. I den leriga marken i norra Väröbacka sprids vibrationer längre än i mark av sand-grus som är fallet i södra Väröbacka-Limabacka. Olika transporter genererar även olika mycket vibrationer. Järnvägen alstrar mer vibrationer än vägtrafiken, och de tunga godstransporterna har större påverkan än snabbtågen. Trafikverket utreder vibrationer i samband med ny- och ombyggnadsprojekt samt när boende inkommer med klagomål.

Vibrationsutredningar kan även förekomma vid kartläggningar av järnvägssträckor med betydande godstrafik nattetid. Ny bebyggelse ska förhålla sig till stomljud och vibrationer från Västkustbanan vid detaljplanläggning. Åtgärder kan bli aktuella avseende



grundläggning och materialval vid byggnation i utsatta lägen. Eftersom etablering av en station i Väröbacka inte omfattar nybyggnation av järnväg finns inga planer på åtgärder avseende vibrationer vid järnvägen.

### **Ställningstaganden för buller och vibrationer**

- ♦ Buller ska i första hand hanteras i anslutning till källan då det ger störst effekt. I andra hand görs lokala anpassningar av byggnader eller platser i bullerdämpande material eller med tyst sida.
- ♦ Bullerskärmar ska byggas på båda sidor om järnvägen för att dämpa bullerpåverkan från Västkustbanan.
- ♦ Varbergsvägens ska utformas för lägre hastigheter och lugnare körbeteende. Detta för att dämpa bullerutbredningen trots att trafiken kommer att öka.
- ♦ I detaljplaneskedet ska bebyggelsens utformning anpassas utifrån bullersituation så att en hälsosam ljudmiljö uppnås och lagar och förordningar efterlevs. Generellt eftersträvas en bullersituation som lever upp till bullerförordningens (2015:216) 3–5 §.
- ♦ Bebyggelsen intill järnvägen behöver uppföras i en sluten bebyggelsestruktur som verkar för en minskad bullerutbredning. I denna bebyggelse anses det nödvändigt att använda bullerförordningens avsteg avseende tyst sida.
- ♦ Behov av bullerutredning ska alltid analyseras vid byggnation inom 100 meter från större vägar i planområdet, men kan bli aktuell även längre från bullerkällan. Vid byggnation i planområdets östra del behöver bullerutbredningen från E6:an tas i beaktning.

### **Läs mer**

 [BULLERUTREDNING FÖR FÖP VÄRÖBACKA](#)

### **Farligt gods**

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för transporter av ämnen och produkter som kan skada människor, djur, miljö och egendom i händelse av olycka eller sabotage. För att minimera risken för skada används olika stora riskavstånd för etablering av olika känsliga funktioner intill farligt godsleder. Generellt sett är det inte bara riskfrågan som förhindrar bebyggelse intill leder med farligt gods då även buller och luftkvalité innebär begränsningar för byggnation.

Området närmast väg eller järnväg med farligt gods ska hållas fri från bebyggelse för att räddningstjänst ska kunna angöra en plats i tillfälle av olycka. Önskvärt är även att undvika kollisioner med byggnader i händelse av olycka. Längre från riskkällan kan mindre känsliga markanvändningar anläggas så som parkering, lager eller kontor och först därefter känsliga markanvändningar för stadigvarande vistelse, så som bostäder, förskolor och skolor samt särskilda boenden. Riskbilden skiljer sig åt mellan olika platser

och typer av risk vilket påverkar behovet av skyddsavstånd och åtgärder. Vid planläggning i anslutning till transportleder för farligt gods finns en utredningszon som avser området som ligger inom 150 meter från leden.

Utredningszonen innebär att riskfrågan och säkerhetshöjande åtgärder behöver detaljstuderas, och ska inte ses som ett bebyggelsefritt område.

Västkustbanan som passerar genom planområdet samt E6 öster om planområdet är primärleder för farligt gods. Anslutande vägnät mellan primärled för farligt gods och slutdestination är sekundärled för farligt gods. I planområdet är Industrivägen främsta sekundärleden, men vissa transporter har även slutdestination inne i planområdet och ett fåtal transporter går årligen till Ringhals. Skyddsåtgärder avseende farligt gods transporter fastställs i detaljplaneskedet.

Länsstyrelsen i Halland har tagit fram **Riktlinjer: Avstånd och säkerhetshöjande åtgärder kring transportleder för farligt gods i Hallands län**. Riktlinjerna förordar avstånd som den främsta säkerhetsåtgärden, men anger även möjliga avsteg som kan vara aktuella vid införande av specifika åtgärder. Med rätt utformade säkerhetsåtgärder kan man enligt riktlinjer bygga redan 20 meter från en primärled för farligt gods, och etablera tätortsbebyggelse 30 meter från primärled. För småhus anges 50 meters säkerhetsavstånd. Av riktlinjerna framkommer dock att dess principer inte är direkt applicerbara på områden med mycket hög personintensitet. Exakta volymer för vad det innebär anges inte men en fördjupad riskanalys för FÖP Väröbacka fastställer att risknivåerna på individnivå utifrån farligt gods transporter i vägnätet är acceptabla. Däremot anges att Västkustbanan och Industrispåret medför större risker på individnivå och att riktlinjer enligt Länsstyrelsen i Halland bör följas. Exakta utformningskrav definieras i senare planeringsskede.

[VISA TRANSPORTLEDER FÖR FARLIGT GODS I KARTAN](#)

[VISA RISKOMRÅDE FRÅN JÄRNVÄG I KARTAN](#)

### Ställningstaganden för farligt gods

- ♦ En riskanalys med förslag på lämpliga åtgärder ska tas fram för byggnation inom 150 meter från primärled för farligt gods. Riskanalys görs som del av arbete med detaljplan.
- ♦ Bebyggelse och anläggningar intill led för farligt gods ska utformas för att minimera spridning av risk och buller och skapa hälsofrämjande stadsmiljöer. Verksamheter och parkeringsplatser etableras med fördel i området närmast intill Västkustbanan.
- ♦ Västkustbanan klassas som primärled för farligt gods. Intill Västkustbanan och industrispåret ska Länsstyrelsen i Hallands generella riktlinjer tillämpas. Exakta åtgärder definieras i senare planeringsskede:
  - ♦ Det bebyggelsefria området intill järnvägen ska vara 20 meter brett i syfte att minimera risken för skador samt säkra tillgång till spårområdet i händelse av olycka

eller underhåll.

- ♦ I stationsnära lägen och centrala delar av Väröbacka kan parkeringshus, verksamhets- och industrilokaler anläggas 20 meter från järnvägen, förutsatt att särskilda riskreducerande åtgärder genomförs.
- ♦ Tätortsbebyggelse kan anläggas 30 meter från farligt gods-led, och småhus 50 meter från, förutsatt att särskilda riskreducerande åtgärder genomförs.
- ♦ Vid byggnation av bostäder intill miljöfarlig verksamhet behöver särskilda riskavstånd tillämpas. Exakta värden och utformningskrav definieras i senare planeringskede men initialt anger riskutredningen följande värden:
  - ♦ Drivmedelsstationer 25 meter
  - ♦ Lahalls reservkraftverk 200 meter
  - ♦ Södra cell 500 meter

### Läs mer

 [RISKUTREDNING FÖR FÖP VÄRÖBACKA](#)

## Strålsäkerhet

Människan utsätts ständigt för joniserande strålning, oftast från naturliga källor. Alla jordarter och atmosfären utstrålar ständigt en liten mängd strålning. Mängden av radonhaltiga ämnen i jordarten, dess kornstorlek mer mera påverkar hur mycket strålning de utsöndrar. Det är först i högre halter strålningen blir farlig för människan. För inomhusluften finns ett gränsvärde på 200 Becquerel (Bq) för när stadigvarande exponering blir skadlig för hälsan. I inomhusmiljö kommer radioaktivitet huvudsakligen från byggnadsmaterial, berggrund eller grundvatten.

På Väröhalvön ligger Ringhals kärnkraftverk vilket i en mycket kontrollerad process utviner energi genom att klyva det radioaktiva ämnet uran. Anläggningens beredskapsplaner påverkar planområdet.

Kraftledningarna och elanläggningar utsöndrar en elektromagnetisk strålning.

### Ringhals kärnkraftverk

Ringhals kärnkraftverk omgärdas av en inre och en yttre beredskapszon som är fastställd av länsstyrelsen. Området inom 5 kilometer från anläggningen tillhör den inre zonen och området mellan 5–25 kilometer från anläggningen tillhör den yttre beredskapszonen. Beredskaps- och planeringszonerna avgränsas av vägar och andra naturliga gränser, vilket gör att avstånden inte är exakta. Utöver beredskapszonerna finns även en planeringszon. Planeringszonen sträcker sig ungefär 100 kilometer från kärnkraftverket. Länsstyrelsen har, tillsammans med andra myndigheter, tydliga förhållningssätt för att

skydda allmänheten vid en olycka genom att exempelvis utrymma till en annan plats eller uppmana allmänheten att stanna inomhus och ta jodtabletter.

Väröbacka väster om järnvägen tillhör den inre beredskapszonen och övriga samhället den yttre beredskapszonen. I beredskapszonerna finns det förhandsutdelade varningsmottagare, jodtabletter och information till allmänheten.

## **Radon**

Radon är en osynlig och luktfri gas som bildas när det radioaktiva grundämnet radium sönderfaller. Uran och radium förekommer i varierande omfattning i alla bergarter och ingår även i material som är gjorda av dessa material. Radon i bostäder kan komma från marken, byggnadsmaterial och vatten. Idag byggs inte med material med betydande radonhalter och därmed är markradon den främsta grundförutsättningen att undersöka vid nybyggnation. I planområdet är det framför allt i norra Väröbacka i ett stråk mellan kyrkan, järnvägen och Lilla Även i öst-västlig riktning samt på höjden av det större sammanhängande skogs- och naturområdet i planområdets södra delar, som det förekommer något förhöjda värden av strålning.

## **Ställningstaganden för strålsäkerhet**

- ♦ Strålsäkerhetsmyndighetens och Boverkets rekommendationer ska följas i planeringen.
- ♦ Där bebyggelse anläggs på mark med förhöjda radonvärden ska byggnader uppföras så att radoninträngning minimeras.
- ♦ Erforderligt avstånd ska hållas till kraftledningar och elcentraler och utreds i detaljplaneskedet.

## **Förorenad mark**

Förorenad mark är framför allt en viktig faktor att utreda i samband med förändrad markanvändning på en plats där det finns misstanke om föroreningar. Giftiga ämnen och vätskor kan få stora konsekvenser på hälsan hos djur och människor. Flyktiga ämnen eller föroreningar som på annat sätt förflyttar sig kan dessutom få stor spridning om de inte identifieras och saneras i tid.

I planeringssammanhang finns olika riktvärden att utgå från vid etablering av känslig, eller mindre känslig, markanvändning. Som känslig markanvändning räknas bostäder, skola och förskola med mera och som mindre känslig markanvändning räknas kontor, industri och dylikt.

I Väröbacka finns en gammal deponi med riskklass tre och ett tiotal identifierade punkter med risk för förorenad mark, eller känd plats med förorenad mark. Huvudsakligen handlar förekomsterna om tidigare verksamheter med drivmedelshantering, bilverkstäder, betong- och cementverksamhet samt olika former av avfallshantering. Merparten av dessa punkter är identifierade utan att vidare utredning av föroreningsgrad eller åtgärd utförts. Vidare utredning och eventuell åtgärd förutsätts i

dessa fall inom kommande detaljplaneprocess. I några fall har viss åtgärd utförts så att marken är godkänd för mindre känslig markanvändning, så som kontorsändamål eller annan industriell verksamhet. Ska bostäder etableras på dessa platser förutsätts att det utreds vidare om behov finns av ytterligare åtgärder.

## **Miljöfarlig verksamhet och omgivningspåverkan**

Miljöfarlig verksamhet är all användning av mark, byggnader eller anläggningar som kan medföra störningar på människors hälsa eller miljön. Regler för miljöfarlig verksamhet finns i miljöbalken. Verksamheter som bedriver miljöfarlig verksamhet delas in i tre olika kategorier (A-, B- eller C-anläggningar) som antingen behöver särskilda miljötillstånd från mark- och miljödomstolen, länsstyrelsen eller är anmälningspliktiga till kommunen.

I planområdets närhet ligger tre tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter och inom planområdet finns tre anmälningspliktiga verksamheter. De anmälningspliktiga verksamheterna ligger både centralt i Väröbacka samt i det sydöstra delen av planområdet. Dessa verksamheter har försiktighetsmått att följa avseende buller och ibland gränsvärden för hur stora volymer av olika materia deras verksamhet får hantera eller utvinna på årsbasis. De stora tillståndspliktiga verksamheterna i planområdets närhet är Ringhals kärnkraftverk, Svenska kraftnäts gasturbiner AB och Södra Skogsägarna i Värö.

## **Ljus, buller och lukt**

Omgivningspåverkan från ovan beskrivna verksamheter innefattar utöver riskfaktorer även störningar i form av ljus, buller och ibland lukt. Buller regleras genom försiktighetsmått som verksamheterna ska förhålla sig till för att begränsa sin omgivningspåverkan. För lukt och ljus finns inga generella riktvärden och aktuella verksamheter har inte heller fått några försiktighetsmått att förhålla sig till. Vissa åtgärder har trots det implementerats av verksamhetsutövare för att begränsa exempelvis luktspridning i närområdet. I de fall där klagomål inkommer till kommunen, eller där det anses angeläget för etablering av ny markanvändning i området, kan försiktighetsmått avseende lukt eller ljus övervägas. Försiktighetsmått behöver i så fall fastställas av kommunen utifrån en bedömning av olägenheter för människors hälsa enligt miljöbalken.

## **Djurhållning**

Djurhållning har en påverkan på omgivningen. De tydligaste olägenheterna är relaterade till lukt, flugor, damning, höga ljud från tekniska anläggningar och djur samt skarpt ljus. I området finns några gårdar med djurhållning och/eller växtodling.

För hästgårdar så finns en befarad hälsorisk i och med spridning av allergen. Allergenen påverkas av antalet djur. Enligt Boverket visar forskning att 15–20 procent av Sveriges befolkning lider av pälsallergi och 7–10 procent av hästallergi.

Varbergs kommun har tagit fram riktlinjer för hästhållning i anslutning till bostäder. De anger följande skyddsavstånd mellan planering av bostadsområden respektive offentlig

verksamhet och hästanläggning:

- ♦ 200 - 500 meter till större befintlig hästhållning, skillnader beror bland annat på verksamhetens storlek, topografi med mera.
- ♦ 200 meter till befintlig enskild hästgård.
- ♦ 50 meter till hagar och ridstigar.

Ytterligare riktlinjer finns för byggnation av enskilda bostadshus. För fullständig information läs riktlinjerna.

## Geotekniska förhållanden

Inom planområdet förekommer idag befintlig bebyggelse av bostäder, jordbruksfastigheter och industrier, skogsmark, igenväxt naturmark samt öppen odlings- och betesmark. Genom området rinner två mindre vattendrag, Stora och Lilla Även. Marken i norra området är generellt plan men sluttar lätt från nordöst mot sydväst. I mellersta delen förekommer ett område med höjdryggar som ligger i nordvästlig-sydöstlig riktning. Nordväst och sydöst om planområdet angränsar bergsområden med mindre höjdparter. I sydväst är området generellt plant, med enstaka höjdområden. Lägst marknivåer förekommer i anslutning till Viskan.

Inom planområdet har det gjorts en översiktlig bedömning över rådande stabilitetsförhållanden och där områden identifierats inom vilka det finns risk för ras, skred och erosion. Risk för jordskred är generellt kopplade till områden med lösare finkorniga jordar och där marken sluttar mer än 1:10. Dessa områden är begränsade inom aktuellt utredningsområde och förekommer främst i anslutning till vattendrag och intill Väst kustbanan.

Inom området klassad som lösmark bedöms det generellt att lättare byggnader (byggnader i 1 plan och enbostadshus) kan grundläggas utan några grundförstärkningsåtgärder under förutsättning att markuppfyllnader undviks. Aktuella åtgärder vid grundläggning av tyngre byggnader inom dessa områden kan exempelvis vara pålning, urgrävning av lösa jordlager (vid begränsad mäktighet) samt så kallad kompensationsgrundläggning. Kompensationsgrundläggning innebär att ytliga jordlager grävs ur och ersätts med något lättare material (lättklinker) som exempelvis skumglas och leca. Omfattning av åtgärden styrs av storleken på tillförd last, alltså omfattning av planerad byggnation, markuppfyllnader samt jordlagrens egenskaper. I anslutning till områden klassade som **fastmark** ökar möjligheten till att bygghänsynen generellt kan vara något bättre. Val av förstärkningsmetod samt omfattning utreds i samband med att en geoteknisk undersökning utförs.

 [VISA GEOTEKNISKT KÄNSLIGA OMRÅDEN I KARTAN](#)

### **Ställningstaganden för geoteknik**

- ◆ Fördjupad geoteknisk utredning ska tas fram där det är erforderligt i samband med detaljplanering av utbyggnadsområden.

### **Läs mer**

 [GEOTEKNISK UTREDNING FÖR FÖP VÄRÖBACKA](#)

## Klimatpåverkan och klimatanpassning

Förändringar i klimatet innebär att vissa typer av naturhändelser blir både vanligare och mer extrema. Vårt samhälle drabbas redan idag av översvämningar, kraftiga stormar och perioder med antingen mycket kyla eller värme. Alla dessa väderfenomen får konsekvenser som samhället måste anpassa sig till genom att antingen förebygga eller lindra effekterna av.

Forskning visar att en högre medeltemperatur på jorden kan innebära att väderfenomen som idag upplevs som extrema både ökar i antal och styrka. En högre medeltemperatur på jorden bidrar också till att isarna vid polerna smälter snabbare, vilket skulle leda till högre havsnivåer och översvämningar av låglänta kustområden som följd. Utöver havsnivåhöjningen förutspås kraftigare nederbörd vilket påverkar flöden av vatten och markens stabilitet. Vatten är därmed en central fråga i klimatarbetet.

Även avsaknad av vatten är en viktig fråga för klimatarbetet. Ett förändrat klimat innebär även stundtals högre temperaturer och torka vilket får andra dramatiska konsekvenser för våra levnadsförhållanden som planeringen behöver ta höjd för.

I samhällsplaneringen har kommunen ansvar att ta hänsyn till klimatrelaterade risker, såsom översvämning i form av höga havsnivåer och skyfall, samt till värme, torka, ras, skred och erosion. Det är flera olika aktörer inom samhällsplaneringen och byggandet som påverkar avrinning av vatten. För att kunna uppnå goda helhetslösningar krävs samverkan, ibland både inom och utanför planområdet. En fastighetsägare har ett långtgående ansvar och en skyldighet att själv vidta förebyggande åtgärder för att skydda sin egendom mot översvämning, värme, storm samt ras och skred. I ansvaret ingår även att vid behov återställa hus och tomt.





## Höga havsnivåer

Klimatförändringar påverkar havsnivån, vilket kan få stora konsekvenser avseende översvämningar och skador på bland annat bostäder, vägar och samhällsviktig verksamhet.

### Beräkning av havsnivåer

Sammanfattning av beräkning av havsvattenstånd för tillämpning i fysisk planering avseende ny sammanhållen bebyggelse och ny bebyggelse med samhällsviktig verksamhet.

**Framtida medelvattenyta** (SSP5-8.5, medianvärde från SMHI:s hemsida, där korrigerings av landhöjning och höjdsystem RH2000 ingår) + **högvattenhändelser i framtiden** (medianvärde enligt tabell Lognormal och för en 200 års händelse) + **en säkerhetsmarginal om 40 cm = Lägsta nivå**

Detta innebär för Varberg år 2150 att en lämplig nivå för att säkerställa att bebyggelse inte riskerar att översvämmas: 1,09 meter + 1,63 meter + 0,40 meter = 3,12 meter

Kunskapsläget om klimatförändringar och klimateffekter förändras fortlöpande i takt med att nya data blir tillgängliga. Det är viktigt att kontinuerligt följa upp utvecklingen och underlag från SMHI och vid behov anpassa nivåer för fysisk planering.

All ny bebyggelse bör lokaliseras över +3,12 meter. Det är en nivå som i dagsläget bedöms kunna säkerställa hälsa och säkerhet samt minimera risker för ekonomisk skada till följd av höga vattennivåer. Grundläggningsnivå för ny bebyggelse bör därför ligga på lägst +3,12 meter.

Om exploatering sker under +3,12 meter ska en riskanalys genomföras. Aktiviteter så som friluftsliv, motion, lek eller dylikt kan lokaliseras inom områden som ligger under +3,12 meter.

Inom områden med befintlig bebyggelse som ligger i riskområden för höga havsnivåer kan utredningar behöva göras. Antagna detaljplaner kan behöva omprövas eller upphävas med anledning av framtida klimateffekter. Med ett riskområde menas landområden under +3,12 meter.

 [VISA HÖGA HAVSNIVÅER I KARTAN](#)

## Skyfall

Med skyfall avses en extrem nederbörd motsvarande regnmängder som väsentligt överstiger de normala för ett givet tidsintervall. FÖP Väröbacka planerar utifrån extrema händelser på en nivå motsvarande 100-års regn. På dessa nivåer kan höga flöden uppstå i vattendrag med risk för ras och översvämningar i det utsatta området. För att minimera dessa risker planeras för översvämningsbara ytor i kända lågpunkter. Det kan handla om fotbollsplaner, parker eller andra typer av grönområden som samhället kan avvara vid extrema väderhändelser.

Vid ett genomförande av planen kommer dagvattenmängden kommer att öka inom planområdet. Detta till följd av kraftigare nederbörd och fler hårdgjorda ytor. Till FÖP:en har en övergripande VA-utredning tagits fram. Mer exakt hur hanteringen av dagvattnet ska ske inom nya områden bör studeras vidare vid detaljplanering. Mer information om dagvattenhantering finns i avsnittet om teknisk försörjning.

Vid skyfall ryms inte nederbörden i dagvattensystemet utan måste avledas på marken. Det är viktigt att det finns avledningsvägar mot grönytor, lekplatser och parkeringar med mera där vatten kan ansamlas utan att skapa stora problem för människor, infrastruktur eller bebyggelse.

Inom grönstrukturen planeras dammar, grönytor och skyfallsleder som anpassas för att hantera skyfall genom öppna dagvattenlösningar. Dessa bedöms kunna ge förutsättningar för hög kapacitet för skyfall och samtidigt fungera för dagvatten när det inte är extremhändelser.

Inom områden med befintlig bebyggelse som ligger i riskområden för skyfall kan utredningar behöva göras. Antagna detaljplaner kan behöva omprövas eller upphävas med anledning av framtida klimateffekter. Med ett riskområde menas landområden som omfattas av lågpunkter, instängda områden och flödesvägar som påverkas av skyfall.

 [VISA LÅGPUNKTER I KARTAN](#)

## Ras, skred och erosion

Erosion är när rinnande vatten, vågor, vind och is successivt nöter ner jord och berg. Det är en ständigt pågående naturlig förändringsprocess som formar vårt landskap. Erosion kan även skapa problem för bebyggelse och infrastruktur, och indirekt leda till ras och skred längs vattendrag och branta sluttningar. Detta för att stabiliteten i marken påverkas av erosionen.

Utöver försämrade stabilitet i slänter kan ras och skred även innebära en förlust av markytor samt uppgrundning och fördämning som kan leda till översvämning. Risken för

erosion bedöms kunna öka till följd av klimatförändringar. Även där marken lutar kan det uppstå skred vid höjd grundvattennivå och ökad nederbörd.

Klimatförändringarnas konsekvenser med ökade flöden i vattendrag och risker kopplade till erosion behöver beaktas i planeringen. Bebyggelse planeras därför med ett säkerhetsavstånd till vattendrag för att på så vis hantera dessa risker i planförslaget. Där ny bebyggelse föreslås intill slänter eller andra branter ska planläggning alltid föregås av en geoteknisk utredning och en skredriskbedömning.

## VISA RISKOMRÅDEN FÖR RAS, SKRED OCH EROSION I KARTAN

### Värme

Klimatförändringar kommer att innebära fler tillfällen med extrem hetta. Varbergs kommun har gjort en kartläggning av var så kallade värmeöar kan uppstå vid varmt väder. Inom planområdet finns några områden som bedöms kunna påverkas av hetta vid extremväder. I kartan syns att områden med mycket hårdgjord yta och mindre vegetation riskerar att bli värmeöar.

Väröbacka behöver planeras för att klara högre temperaturer. Detta görs genom en grönstruktur med parker och grönstråk men även genom träd och planteringar längs gator och andra platser, som kan sänka temperaturen och ge skugga. Särskilt träd med stor krona bedöms som viktiga för att reglera värme. Växtlighet har också betydelse för att reglera luftfuktigheten vilket har en positiv betydelse för lokalklimatet. Åtgärder som dessa bedöms kunna skapa ett lokalklimat som till viss del står emot ett varmare klimat i övrigt.

Plantering av träd är en prioriterad värmereglerande tjänst vid etablering av känsliga markanvändningar så som skolor, förskolor, äldreboenden och boende med särskild service.

### Torka

Längre perioder av värme medför ökad risk för torka, skogsbränder och låga grundvattennivåer. Även om väderförhållandena är svåra att styra så kan utformningen av det framtida Väröbacka delvis styra samhällets påverkan av extrema väderhändelser. Att plantera träd utmed gator innebär att man tillskapar skugga och höjer luftfuktigheten i området, vilket har en positiv inverkan på lokalklimatet. Åtgärder som fördröjer och infiltrerar dagvatten lokalt innebär även förbättrade förutsättningar för grundvattenmagasinen att återhämta sig under blöta väderperioder, vilket är gynnsamt för träd och vegetation, och utgör en buffert vid torra perioder.

### Klimatpåverkan

För att säkerställa en god hälsa och säkerhet i Väröbacka anpassas planen för samhället till de idag kända konsekvenser som ett föränderligt klimat bedöms innebära. Samtidigt

formas samhällsstrukturen i planen för att minimera lokalsamhällets klimatavtryck. Detta görs genom att skapa förutsättningar för boende och verksamma i området att minimera sina utsläpp. Viktiga pusselbitar i arbetet med att minimera människans påverkan på klimatet är att klimatsmarta transporter ska kännas som de enklaste resvalen, med betoning på cykel och kollektivtrafik.

Även bostadsbyggandet är en viktig del där material, energisystem, bebyggelsetäthet alla är pusselbitar som med rätt utformning kan bidra till ett minskat klimatavtryck. Dess påverkan utgörs både av saker vi gör och saker vi inte gör. Som exempel är det viktigt att de val vi gör avseende samhällsstruktur och materialval verkar för resurseffektivitet sett till ett livscykelperspektiv. Samtidigt är den jordbruksmark vi värnar, genom att bygga relativt tätt, en viktig resurs både som kolsänka, då den lagrar mycket koldioxid, samt som resurs för en lokal livsmedelsförsörjning.

## **Ställningstaganden för klimatpåverkan och klimatanpassning**

- ♦ Ingen ny bebyggelse bör lokaliseras under +3,12 meter. Om exploatering sker i riskområden under +3,12 meter ska en riskanalys tas fram som visar hur riskerna minskar, vilka åtgärder som krävs, vem som är ansvarig och hur åtgärder ska finansieras.
- ♦ Ny bebyggelse ska planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från ett 100-årsregn. Det innebär att ny bebyggelse inte anläggs i lågpunkter samt att naturliga skyfallsvägar hålls fria.
- ♦ Inom områden med befintlig bebyggelse som ligger i riskområden för höga havsnivåer och skyfall kan utredningar behöva göras. Antagna detaljplaner kan behöva omprövas eller upphävas med anledning av framtida klimateffekter. Med ett riskområde menas landområden under +3,12 meter samt lågpunkter, instängda områden och flödesvägar som påverkas av skyfall.
- ♦ Bebyggelse ska undvikas i instängda områden för att skapa möjlighet för vatten att rinna undan. Dessa platser kan anläggas som översvämningsbart grönområde, park, parkering, lekplats eller fotbollsplaner.
- ♦ Framkomligheten till och från ny bebyggelse ska säkerställas med lämplig höjdsättning av vägar och angöring. Exploatering och nybyggnation ska inte försämra förutsättningar för omgivningen.
- ♦ Byggnation i områden med kraftiga lutningar ska noggrant studeras vad gäller geoteknik vid detaljplaneläggning. Med kraftig lutning menas en lutning motsvarande 1:10 eller mer i områden med lösare finkorniga jordar. I dessa områden ska ny bebyggelse alltid föregås av geoteknisk utredning och en skredriskbedömning.
- ♦ Befintliga träd ska värnas och nya träd ska planteras utmed gator och på torg för skugga, avkylning och hantering av regn. Mikroklimatet vid känsliga markanvändningar ska ges särskilt fokus.

## Läs mer

 [VA-UTREDNING FÖR VÄRÖBACKA](#)

 [GEOTEKNISK UTREDNING FÖR VÄRÖBACKA](#)

## Energi och teknisk försörjning

Energi och teknisk infrastruktur är grundläggande system för att möjliggöra utbyggnaden av Väröbacka. Utformningen av systemen är avgörande för att skapa hållbara lösningar och möjliggöra en stabil energiförsörjning. Energi och teknisk infrastruktur är tröga och kostsamma system att etablera och behöver utformas smart från start för att bli långsiktigt hållbara.



## Resurseffektivt och fossilfritt energisystem

### Vindkraft och solenergi

Vindkraft och solenergi är energislag som är hållbara och förnybara samt tillgängliga för utvinning. Vindförhållandena är gynnsamma i hela Varbergs kommun, men etablering av storskalig vindkraft anses inte vara lämplig i eller i anslutning till planområdet, med hänsyn till pågående utveckling av stationssamhället Väröbacka.

Solpaneler används för att antingen utvinna energi eller värma vatten ur solen. Inom området för FÖP Väröbacka kommer en stor del av ytan vara bebyggd och därmed tillgänglig för utvinning av solenergi. Solpaneler kan vara mer eller mindre integrerade med övriga fasad- och takmaterial eller till och med vägbeläggning. Teknologin är under snabb utveckling och en kreativ och utbredd etablering uppmuntras för att på så vis öka områdets självförsörjningsgrad.

### Fjärrvärme

I Varberg upphettas fjärrvärmenätet till 75 % av restvärme från Södra Cell på Väröhalvön och resterande 25 % av skogsavfall. Det gör fjärrvärme till ett klimateffektivt uppvärmningsalternativ för boende på Väröhalvön.

Fjärrvärme kommer att finnas tillgängligt för anslutning till befintliga och nya bebyggelseområden. Fjärrvärmenätet ses som en viktig pusselbit för att nå kommunens energistrategiska mål.

## **Teknisk infrastruktur och bebyggelse växer i takt**

### **Vatten, spillvatten och brandvatten**

Varbergs kommun ansvarar för verksamhetsområde och ledningar för dricksvatten och spillvatten. Varbergs vattenverk förser idag Väröbacka och Limabacka med dricksvatten. Därtill finns i Väröbacka ledningar norrut till Stråvalla. Från Limabacka finns ledningar till Bua och Ringhals. Öster om Limabacka finns en tryckstegringsstation. Inom planlagda områden finns även brandposter på vattenledningsnätet. I spillvatten ingår vatten ifrån dusch, bad, disk, tvätt och från toaletter. Getteröns reningsverk är Varbergs största reningsverk vilket också tar hand om spillvatten från planområdet idag.

När Väröbacka växer kommer verksamhetsområdena för dricksvatten och spillvatten att utökas. Projektering och utbyggnad kommer att följa detaljplanläggningen och utbyggnaden av området.

Vattenledningar till brandposter förutsätter en större dimensionering än för dricksvattenledningar. Kan det inte uppnås med befintligt nät eller inom rimlig utbyggnadskostnad kan brandvatten i stället lösas med intern tank med tryckstegring. Krav på, och placering av, brandposter görs i samråd med räddningstjänsten i kommande detaljplaneskede.

### **Dagvatten**

Dagvattenanvisningar för Falkenbergs och Varbergs kommuner finns som utgångspunkt för fortsatt planering. Dessa utgår från sex principer vilka samtliga syftar till att omhändertagande och ansvarstagande ska ske nära nedfallsplatsen. Det handlar om att se dagvatten som en resurs och minska mängden föroreningar. Där det inte är möjligt ska rening ske vid föroreningskällan. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska appliceras vid nyproduktion och vid uppgradering av system. Rent och smutsigt vatten ska särskiljas och dagvattenanläggning ska underhållas för att minska föroreningar.

### **Lokalt omhändertagande av dagvatten**

I Väröbacka nyttjas de gröna stråken och låga punkterna som en del av dagvattenhanteringen. Lokalt omhändertagande av dagvatten är huvudprincipen för planförslaget. I utbyggnaden kommer således spillvatten att skiljas från dagvatten.

Vid skyfall riskerar planområdet att drabbas av översvämningar i de lokala lågpunkter och lågstråk som finns inom och i områdets närhet. Därtill finns en problematik med höjda havsnivåer i de mest låglänta delarna av planområdet. En genomtänkt höjdsättning och markanvändning vid exploatering är därför mycket viktig för att undvika problem med översvämningar.

### **Höga markanspråk för fördröjning**

För FÖP Väröbacka har en särskild VA-utredning tagits fram. Utredningen visar att en hög exploatering tillsammans med ett högt fördröjningskrav från markavvattningsföretagen, innebär att stora ytor krävs för öppen dagvattenhantering i Väröbacka. Beräkningarna

visar även att föroreningsbelastningen ökar jämfört med befintlig situation och att rening är nödvändig.

Föreslagen dagvattenhantering med rening i växtbäddar, diken och dammar visar sig vara tillräckligt för att reducera halter så att målvärden kan uppnås, samt att föroreningsmängderna efter rening reduceras under mängden för befintliga förhållanden. Planerad exploatering bedöms därmed inte försämra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen för recipienterna, Stora Även, Viskan och Klosterfjorden. Funktionskraven för nya dagvattensystem regleras i Svenskt vattens publikation P110 Avledning av dag- drän- och spillvatten. Utöver krav för anläggningen behöver planeringen ta höjd för framtida klimatförändringar. Med dessa förväntas nederbörden förändras och regnen blir mer intensiva vilket kommer att öka belastningen på dagvattensystemen.

I och med planläggning av stationssamhället utvidgas verksamhetsområdet för vatten, spillvatten och dagvatten. Nytt uppgraderat ledningsnät etableras till området genom Vatten & Miljö i Väst AB (Vivab).

## **Bredband**

Varbergs kommun har som mål att överträffa den nationella målbilden för bredbandsutbyggnaden, och hade mer konkret som mål att 99 procent skulle ha tillgång till bredbandskapacitet med minst 1 Gigabit per sekund år 2020. Utbyggnaden i Varberg är i stort sett klar, endast ett fåtal platser saknar utbyggt bredband. En översyn av de befintliga näten, för att se om de uppfyller kraven på robusthet och redundans, kan behöva göras som del av en förnyad bredbandsstrategi.

Fibernätet finns tillgängligt i nära anslutning till Väröbacka och fiberanslutning kommer vara en del av den övergripande ledningsdragningen vid utbyggnad av Väröbacka.

## **Avfallshantering**

Varberg har tillsammans med Falkenbergs kommun tagit fram en avfallsplan som bygger på EU:s avfallsdirektiv. Den utgår från att avfallet i första hand ska minimeras, sedan återanvändas, återvinnas, energiåtervinnas eller i sista hand deponeras.

Närmaste större återvinningscentral finns i Veddige. I sydöstra planområdet ligger en anläggning för massoptimering som tar hand om schaktmassor vilka bearbetas och återanvänds som utfyllnadsmassor.

Utöver kunskapshöjande åtgärder är den fysiska utformningen av avfallshanteringen viktig för hur väl målen kommer uppnås. I Väröbacka är det viktigt att avfallshantering, återvinning och återbruk blir naturliga delar av vardagen. Det innebär att planeringen på tidigt skede behöver ta höjd för de utrymmen som förutsätts för en smidig återvinning av hushållsavfallet.

I januari 2024 övergår ansvaret för insamling av hushållens förpackningsavfall från producenten till kommunen, även om finansieringsansvaret fortsatt ligger hos producenterna. Syftet är att förenkla insamling och sortering av förpackningar för hushåll



och verksamheter och därmed öka andelen återvunnet avfall. Senast den 1 januari 2027 ska fastighetsnära insamling vara införd för hushållen. De vanligast förekommande förpackningsslagen (papper, plast, metall och glas) ska alltid samlas in fastighetsnära. Skrymmande förpackningar av papper och plast ska samlas in på lättillgängliga insamlingsplatser och övriga förpackningsmaterial på kommunens återvinningscentral (ÅVC).

Insamlingen ska vara gratis för hushållen. Kommunerna ska ersättas för sina kostnader av producenterna.

### **Kraftledning**

Det passerar flera kraftledningar genom planområdet för FÖP Väröbacka. Kring kraftledningar uppstår magnetfält som behöver beaktas vid planering av bostäder och andra byggnader. Högspänningsledningar alstrar kraftigast magnetfält och förutsätter skyddsavstånd utmed stråkets dragning. Samtidigt avtar styrkan snabbt med avståndet. Som ett exempel är spänningen intill en högspänningsledning omkring 20 mikrottesla ( $\mu T$ ), medan motsvarande magnetfält hundra meter bort är 0,5  $\mu T$ .

Skyddsavstånd kring kraftledningar regleras enligt starkströmsföreskrifterna och enligt miljöbalken ska försiktighetsprincipen tillämpas vid byggnation intill kraftledningar. Planläggning intill kraftledningar och ställverk ska sträva efter en utformning som begränsar exponeringen av strålning på individer, och behöver särskilt utredas inom 100 meter från anläggningen.

### **Laddinfrastruktur**

En betydande andel av den svenska fordonsflottan måste elektrifieras för att Sverige ska kunna nå målen att minska klimatutsläppen från inrikes transporter. Kommunen har inte ett särskilt ansvar för utbyggnad eller samordning av laddinfrastrukturen, men har ett stort intresse och indirekt ansvar utifrån sitt ansvar inom energiförsörjning och som bostadsförmedlare och parkeringsägare.

I Väröbacka prioriteras en etablering av laddplatser inom området för resecentrum samt vid pendelparkeringen intill E6:an. Dimensioneringen av den tekniska infrastrukturen behöver även ta höjd för att laddinfrastruktur bedöms bli ett vanligt inslag i bostadsområdena samt i de publika parkeringsmiljöerna.

## Ställningstaganden för energi och teknisk försörjning

- ♦ Småskalig solenergi på bebyggelsens fasader och tak, samt på lämpliga impediment utmed vägar och järnvägen, bedöms kunna bidra till energiproduktionen i området.
- ♦ Väröbacka eftersträvar ett så cirkulärt dagvattensystem som möjligt, som inte nämnvärt kommer påverka tillflöde eller kvalitet vid recipient.
- ♦ Spillvatten ska skiljas från dagvatten innan transport till reningsverk.
- ♦ Utformningen av bebyggelse och infrastruktur ska verka för en smart användning och försörjning av vatten.
- ♦ Fastigheter behöver vara tillräckligt stora för att kunna ta omhand dagvatten. Tillräckliga ytor ska avsättas för rinnvägar och ansamlingar som bildas vid kraftiga skyfall. Dessa ytor kan med fördel vara mångfunktionella.
- ♦ Dagvattenflöden ska reduceras och regleras så tidigt som möjligt i systemet så att belastning på ledningsnät och recipienter begränsas. En exploatering eller förtätning får därmed inte medföra försvårande dagvattenproblem för omgivningen.
- ♦ Målsättningen vid planering och byggande ska vara att den naturliga vattenbalansen inte ska påverkas negativt. Dagvattenmängden (liter/sekund och hektar avrinningsyta) får inte öka jämfört med tidigare markanvändning. För att utjämna flödet av dagvatten till ledningsnätet och recipient ska möjligheten till fördröjning av dagvattenavrinningen alltid undersökas.
- ♦ Fördjupade dagvattenutredningar behöver tas fram i samband med kommande detaljplaneskeden.
- ♦ Hela Väröbacka ska ha tillgång till kommunens fibernät.
- ♦ Utrymme och lokalisering av avfallshantering ska utformas för att bli en enkel och naturlig del av vardagslivet.
- ♦ Planläggning av bebyggelse intill kraftledningar ska föregripas av en utredning av elektromagnetiska fält och sträva efter att minimera exponeringen av individer.
- ♦ Större laddplatser för elbilar ska etableras inom resecentrum och i anslutning till pendelparkeringen utmed E6:an. Den tekniska infrastrukturen förbereds för att möjliggöra laddinfrastruktur även vid övriga större samlade parkeringar samt inne i bostadsbebyggelsen.

## Landsbygd

Väröbacka och Limabacka med omland utgör idag i stor utsträckning ett odlingslandskap där landskapets form och struktur formats av jordbrukets förutsättningar genom historien. Särskilt tydlig är denna princip i bebyggelsestrukturen där gårdar och samhällen ofta ligger på sandig, genomsläpplig mark som inte varit särskilt intressant att bruka, medan det bara finns enstaka gårdar på de bördiga slätterna där det finns en stor andel lera och därmed bättre odlingsförutsättningar. All brukningsbar jordbruksmark är värdefull och brukas till stora delar och har därmed betydelse för livsmedelsförsörjningen. Inom området finns idag också djurhållning med betesmarker.

I landskapet kan odlingsbygdens och järnvägens historia avläsas genom till exempel gårdarna i Backa by, rester av de en gång så viktiga väderkvarnarna och kyrkan som uppfördes 1855. Kyrkan tornar upp sig i det flacka landskapet och omges av Värö kyrkby med flera byggnader från 1800-talet. Bland dessa kan nämnas prästgården, ett prästlöneboställe, klockargården och en skola som idag är församlingshem.

Inom odlingslandskapet finns även värdeskapande strukturer såsom vattendrag, skogspartier, betade strandängar och betesmarker.



### En attraktiv stationsort i en aktiv landsbygd

I takt med att Väröbacka växer kommer gränsen mellan landsbygd och tätort att förflyttas. Tätortens kontakt med landsbygden avses vara tydlig med starka visuella, kulturella, ekologiska och fysiska kopplingar dem emellan.

Utanför centrumstråket och nya bostadsområden prioriteras den levande landsbygden med starka lantbruk, utvecklad besöksnäring samt stärkta natur- och kulturvärden och ekosystemtjänster. Det innebär möjligheter för sådant som utvecklar bygden och en återhållsamhet för det som kan försvåra jordbruket. Tätortens funktioner samlas i en hållbar samhällsstruktur.

## Ett aktivt och attraktivt lantbruk

Jordbruket är av nationellt intresse enligt miljöbalken och betydelsefullt kulturellt, ekologiskt och socialt. Det innebär att många ekosystemtjänster är knutna till framför allt livsmedelsförsörjningen. Inom de områden som idag har en stor koncentration av åkermark och djurhållning finns gårdar och annan spridd bebyggelse.

Ny bebyggelse medges i regel inte inom området som utpekats som areell näring, på grund av jordbruksmarkens höga värde. Här finns dessutom en karaktäristisk landskapsbild och en öppen mark med natur- och kulturvärden. Dock kan en prövning göras för kompletterande bebyggelse med koppling till utveckling av jordbruk eller djurhållning. I ett sådant sammanhang kan också kompletterande verksamheter förekomma såsom gårdsförsäljning, restaurang, café eller likvärdigt med koppling både till lantbruk och besöksnäring. Vid eventuella kompletteringar ska byggnader och markens användning undvika att splittra upp jordbruksmarken. Ny bebyggelse ska inordna sig i landskapet, platsens karaktär, kulturvärden etcetera. Det öppna kulturlandskapet och den visuella kontakten mellan Backa by och Värö kyrkby ska bevaras.

Inom områden som pekats ut som areella näringar tillåts ingen ny sammanhållen bebyggelse. Nya bebyggelsegrupper ska koncentreras till de utpekade utvecklingsområdena nära stationen och centrumstråket för att bevara så mycket av jordbruksmarken som möjligt.

 [VISA OMRÅDEN FÖR AREELL NÄRING I KARTAN](#)

## En levande landsbygd

I de områden som pekats ut som landsbygd, där befintlig bebyggelse och infrastruktur är lokaliserad idag, kan enstaka nya byggnader prövas om hänsyn kan tas till bland annat stads- och landskapsbild, natur- och kulturmiljö och en god helhetsverkan. Komplettering kan eventuellt tillåtas på lucktomter eller i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. Vid sådana kompletteringar är det av stor vikt att anpassa bebyggelsen till landskapet, terrängen och omkringliggande bebyggelsemönster och karaktärsdrag. Den visuella kontakten mellan Backa by, Värö kyrkby och kyrkan är viktig att bevara.

För att skydda jordbrukets intressen ska nya bostäder inte placeras så att det hindrar befintlig djurhållning eller annan jordbruksverksamhet. Det är positivt om området kan utvecklas med verksamheter med koppling till lantbruket, för en levande landsbygd. Verksamheter kan i dessa områden dra nytta av redan utbyggd infrastruktur och skapa attraktiva och tillgängliga mötesplatser för ortens invånare och besökare. Ingen ny sammanhållen bebyggelse tillåts. Denna utveckling hänvisas istället till den fördjupade översiktsplanens utpekade utvecklingsområden.

 [VISA OMRÅDEN FÖR LANDSBYGD I KARTAN](#)

## Ställningstaganden för landsbygd

- ♦ Ny bebyggelse ska inte tillåtas inom områden som pekas ut som areell näring.
- ♦ Enstaka nya byggnader kan prövas inom områden som pekas ut som landsbygd om hänsyn kan tas till allmänna och enskilda intressen.
- ♦ Ingen ny sammanhållen bebyggelse ska tillåtas inom areell näring och landsbygd.
- ♦ En levande landsbygd ska främjas i frågor kring utveckling av bebyggelse som hör till jordbruket och tillhörande verksamheter.

## Läs mer

 [KULTURMILJÖUTREDNING FÖR VÄRÖBACKA](#)

## Mark- och vattenanvändning

All yta inom planområdet omfattas av en specifik mark- eller vattenanvändning. Användningen uttrycker kommunens långsiktiga viljeriktning för området och anger den huvudsakliga markanvändningen. I vissa fall innebär mark- och vattenanvändningskartan en förändring av befintlig markanvändning.

I detta textavsnitt ges övergripande beskrivningar av de olika kategorierna i mark-och vattenanvändningskartan. Kartan kan tändas i kartfönstret. Klicka på en yta i kartan för att se kommunens områdesspecifika ställningstaganden och beskrivningar.

[📄 MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGSKARTA SOM PDF](#)

[📄 MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGSKARTA MED BETECKNINGAR SOM PDF](#)

# Beskrivning av användningar

Mark- och vattenanvändning		
<b>Mångfunktionell bebyggelse</b>	<b>Transportinfrastruktur</b>	<b>Teknisk anläggning</b>
■ Bostäder	■ Resecentrum	■ Energiförsörjning
■ Bostäder, lång sikt	— Övergripande väg- och gatunät (alla trafikslag)	<b>Areell näring</b>
■ Centrum	— Lokalgata (alla trafikslag)	■ Jordbruk
■ Centrum, lång sikt	--- Gång- och cykelväg (separat)	<b>Landsbygd</b>
■ Besöksanläggning	— Järnväg	■ Odlingsbygd
■ Skola	● Korsningsåtgärd	<b>Natur och friluftsliv</b>
■ Vård	<b>Grönområde och park</b>	■ Naturområde
<b>Verksamheter, industri</b>	● Grönstråk, linje	<b>Övrigt</b>
■ Verksamheter	■ Grönstråk, yta	--- Plangräns
■ Störande verksamheter	■ Park	

## Mångfunktionell bebyggelse

Områden för Mångfunktionell bebyggelse har stads- och tätortsmässig karaktär och innehåller många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder. Bebyggelsen används i huvudsak för bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Trafik- och parkeringsytor, parker och fritidsanläggningar kan ingå.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategorier.

[VISA MÅNGFUNKTIONELL BEBYGGELSE I KARTAN](#)

### Bostäder

Mark- och vattenanvändning för bostadsbebyggelse med enstaka inslag av servicefunktioner.

### Bostäder, lång sikt

Mark- och vattenanvändning för bostadsbebyggelse med enstaka inslag av servicefunktioner. Utveckling på lång sikt.

### Centrum

Mark- och vattenanvändning med en blandning av bostäder, handel, service, kultur, arbetsplatser och verksamheter med mera.

### Centrum, lång sikt

Mark- och vattenanvändning med en blandning av bostäder, handel, service, kultur, arbetsplatser och verksamheter med mera. Utveckling på lång sikt.

### Skola

Mark- och vattenanvändning för förskola, fritidshem, skola eller annan jämförlig verksamhet.

### **Vård**

Mark- och vattenanvändning för vårdverksamhet som avser människor.

### **Besöksanläggning**

Mark- och vattenanvändning för verksamheter som riktar sig till besökare. Här ingår kulturella och religiösa verksamheter, idrotts- och sportanläggningar med tillhörande byggnader och övriga besöksanläggningar.

## **Verksamheter och industri**

Markanvändningen Verksamheter och industri används för områden med verksamheter som inte bör blandas med bostäder. Det kan till exempel vara verksamheter som är ytkrävande, genererar tung trafik eller påverkar omgivningen med buller eller lukt. Här ingår såväl traditionella industriområden som större handelscentrum, sportarenor och annan verksamhet.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategorier.

 [VISA VERKSAMHETER OCH INDUSTRI I KARTAN](#)

### **Störande verksamheter**

Mark- och vattenanvändning för verksamheter och industrier som ger upphov till hög omgivningspåverkan.

### **Verksamheter**

Mark- och vattenanvändning för verksamheter som ger upphov till en begränsad omgivningspåverkan.

## **Transportinfrastruktur**

Transportinfrastruktur används för det övergripande transportsystemet som behövs för att kunna åstadkomma en hållbar och ändamålsenlig bebyggelsestruktur. Här ingår den fysiska utbredningen för respektive transportsätt.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategorier.

 [VISA TRANSPORTINFRASTRUKTUR I KARTAN](#)

### **Resecentrum**

Mark- och vattenanvändning för viktiga anslutningspunkter i kollektivtrafiksystemet



exempelvis resecentrum, centralstation eller större hållplatser och stationer. Här ingår även centrumfunktioner.

### **Järnväg**

Mark- och vattenanvändning för person- och godstrafik på järnväg inklusive tillhörande anläggningar samt spårreservat.

### **Väg**

Mark- och vattenanvändning för person- och godstrafik på väg samt vägreservat.

### **Gång- och cykelväg**

Mark- och vattenanvändning för gång-, cykel- och mopedtrafik.

### **Cykelväg**

Mark- och vattenanvändning för cykel- och mopedtrafik.

### **Korsningsåtgärd**

Mark- och vattenanvändning för lämplig korsningsåtgärd i vägsystemet. Det kan till exempel innebära en cirkulationsplats, trafikljus, refug eller annan typ av åtgärd.

## **Grönområde och park**

I Grönområde och park ingår större parker, grönområden eller anlagda områden för fritidsaktiviteter i eller i nära anslutning till tätorter. Användningen avser grönområde som på grund av dess stora betydelse för ett stort omland bör skiljas ut från övrig bebyggelsemiljö. Det kan vara parker, parkliknande miljöer, naturmark i tätortsmiljö, närreklamationsområden, lekplatser, samt anlagda områden för fritidsaktiviteter som främst äger rum utomhus. Små sjöar och delar av sjö kan ingå.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategorier.

 [VISA GRÖNOMRÅDE OCH PARK I KARTAN](#)

### **Park**

Mark- och vattenanvändning för grönområde som helt eller delvis är anlagd och tillhörande anläggningar.

### **Grönstråk**

Mark- och vattenanvändning för ett sammanhängande grönstråk nära tätort med olika funktioner som exempelvis rekreation, hantering av dagvatten och biologisk mångfald.

## Natur och friluftsliv

Natur och friluftsliv innefattar större sammanhängande områden där värden för friluftsliv, natur- och kulturmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster är prioriterade och förvaltas med hänsyn till friluftslivet. Områdena ska vara allmänt tillgängliga och kan innehålla övernattningsmöjlighet för det rörliga friluftslivet, skidspår, vandringsleder, motions slingor med mera. Områden kan ha olika karaktär och användning beroende på årstid.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategorier.

### [VISA NATUR OCH FRILUFTSLIV I KARTAN](#)

#### **Naturområde**

Mark- och vattenanvändning för ett större naturområde nära tätort med olika funktioner som exempelvis rekreation, hantering av dagvatten och biologisk mångfald. Området är inte anlagt.

#### **Teknisk anläggning**

Mark- och vattenanvändning för tekniskt ändamål som försörjer samhället med till exempel energi, vatten och elektronisk kommunikation. Det är framför allt anläggningar som kräver stora ytor och där användningen behöver ha företräde framför andra användningar för att få ett fungerande system.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategorier.

### [VISA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR I KARTAN](#)

#### **Energiförsörjning**

Mark- och vattenanvändning för tillhandahållande och lagring av energi exempelvis kraftledning och ställverk.

#### **Energiproduktion**

Mark- och vattenanvändning för ytkrävande storskalig energiproduktion som värmeverk, vindkraft, solcellsanläggning och vågkraft.

#### **Dagvattenhantering**

Mark- och vattenanvändning för områden som behövs för hantering av dagvatten, som exempelvis dagvattendammar, överdämningsytor, fördröjningsmagasin eller liknande.

#### **Areell näring**

Mark- och vattenanvändning för areell näring innebär områden för jordbruk, skogsbruk, rennäring, vattenbruk och yrkesfiske. Områdena kan också planläggas som Landsbygd

eller Vatten men ska särskiljas om mark- eller vattenområdet har ett speciellt värde för näringen och ska ha företräde framför andra användningar. Det kan till exempel handla om att ett område för jordbruk behöver vara av en viss storlek för att det ska vara rimligt att bedriva jordbruk.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategori.

 [VISA AREELL NÄRING I KARTAN](#)

### **Jordbruk**

Mark- och vattenanvändning för jordbruk och djurhållning.

### **Landsbygd**

Mark- och vattenanvändning som präglas av ett varierat landskap som kan ha inslag av jordbruk, skogsbruk, mindre samhällen och/eller spridd bebyggelse.

Användningen preciseras med hjälp av nedanstående underkategori.

 [VISA LANDSBYGD I KARTAN](#)

### **Odlingsbygd**

Mark- och vattenanvändning som präglas av odlingslandskap och betesmarker och där ingen ny sammanhållen bebyggelse tillåts. Mindre kompletterande bebyggelse som tillhör jordbruket och tillhörande verksamheter kan prövas.

## Alternativa användningar (under samråd)

I samrådsförslaget visas alternativa lägen för lokalisering av ny skola och särskilt boende (SÄBO). Under samrådstiden kommer det finnas möjlighet för allmänhet samt berörda aktörer och myndigheter att lämna synpunkter på de olika alternativen. Därefter görs en avvägning mellan olika intressen, och inför granskningskedet av den fördjupade översiktsplanen presenteras endast ett läge för respektive verksamhet.

### Tre lägen för ny skola

#### Alternativ 1

Område **S3** ligger utmed Vallavägen i de centrala delarna av Väröbacka.

 [VISA OMRÅDE S3 I KARTAN](#)

Om kommunen efter samrådstiden väljer en annan lokalisering för skolan föreslås marken utvecklas med **bostäder**.

#### Alternativ 2

Område **S4** ligger utmed Varbergsvägen i de centrala delarna av Väröbacka.

 [VISA OMRÅDE S4 I KARTAN](#)

Om kommunen efter samrådstiden väljer en annan lokalisering för skolan föreslås marken utvecklas som **centrum**.

#### Alternativ 3

Område **S6** ligger vid befintlig idrottsplats i Limabacka.

 [VISA OMRÅDE S6 I KARTAN](#)

Om kommunen efter samrådstiden väljer en annan lokalisering för skolan föreslås marken anges som **besöksanläggning**. Detta innebär även att fotbollsplanerna inte behöver flyttas till område **BA3**, utan detta område föreslås istället vara **jordbruk**.

 [VISA OMRÅDE BA3 I KARTAN](#)

## Två lägen för nytt särskilt boende (SÄBO)

### Alternativ 1

Område **VÅ1** ligger utmed Varbergsvägen mellan Väröbacka och Limabacka.

 [VISA OMRÅDE VÅ1 I KARTAN](#)

Om kommunen efter samrådstiden väljer en annan lokalisering för särskilt boende föreslås marken utvecklas som **centrum**.

### Alternativ 2

Område **VÅ2** ligger utmed Industrivägen i de södra delarna av Väröbacka.

 [VISA OMRÅDE VÅ2 I KARTAN](#)

Om kommunen efter samrådstiden väljer en annan lokalisering för särskilt boende föreslås marken utvecklas med **bostäder**.

# Genomförande

## Med översiktsplanen som grund

Den fördjupade översiktsplanen för Väröbacka anger kommunens övergripande viljeinriktning för den framtida mark- och vattenanvändningen. Med viljeinriktning menas att det är uttryck för kommunens intentioner, och inte ett beslut om att föreslagna områden och åtgärder ska genomföras. För att gå från idé till verklighet behövs därför ytterligare processer och verktyg.

**Om, när och hur** olika utbyggnadsområden byggs ut, grönområden anläggs och åtgärder inom infrastrukturen vidtas beror till stor del av den aktör som har rådighet över marken eller frågan. I de flesta fall krävs samverkan mellan flera olika aktörer.

## Övergripande strategier

Kommunen har antagit sju övergripande planeringsinriktningar för Väröbackas utveckling. För att planeringsinriktningarna ska bli verklighet föreslås följande strategier:

### Utifrån den nya tågstationen växer Väröbacka och dess närområde

#### Strategier

- ♦ Planera för raka, gena och trygga stråk till och från stationen, med fokus på hållbara transporter. Det ska vara mer attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt till stationen än att ta bilen.
- ♦ Planera för att stationsområdet blir en integrerad del av samhället och att området närmast stationen ges möjlighet för utveckling av service och verksamheter som kan dra nytta av det stationsnära läget.
- ♦ Prioritera planering och utbyggnad av ny bebyggelse inom 1 000 meter från stationen och som samtidigt ligger i anslutning till befintliga strukturer.
- ♦ Planera för att stärka kopplingen mellan Väröbacka och Limabacka, genom nya stråk, platser och bebyggelse.

### Det nära samhället med ett hållbart vardagsliv

#### Strategier

- ♦ Planera för en tät och funktionsblandad bebyggelse, med bostadsnära service och goda delningsmöjligheter.
- ♦ Planera för tillräckligt stora och kvalitativa platser i bebyggelsen, med plats för service, idrott, park och rekreation.
- ♦ Planera för ett promenadvänligt samhälle. Tillgängligheten till viktiga målpunkter ska ske enligt prioriteringen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.
- ♦ Främja en tydlig hållbarhetsprofil med ambitiös beteendepåverkan under hela utbyggnadstiden.

### En sammanhängande grönstruktur präglar området

#### Strategier

- ♦ Skapa förutsättningar för fler invånare att vistas, leka och umgås i det offentliga

rummet, genom:

- ♦ Nya bostadsnära parker och natur i anslutning till nya bostadskvarter
- ♦ Nya tätortsparker i anslutning till ny och befintlig bebyggelse
- ♦ Utveckla befintliga tätortsnära skogar inom orten och i närområdet
- ♦ Utveckla utsiktspunkter längs med promenadslingor i landskapet'
- ♦ Planera med ekosystemtjänster som en tillgång i den bebyggda miljön, till exempel genom gestaltad och öppen dagvattenhantering.
- ♦ Skapa förutsättningar för fler invånare att röra sig till fots mellan och inom orterna samtidigt som odlingslandskapet värnas, genom att:
  - ♦ Utveckla bebyggelse längs med otrygga stråk
  - ♦ Skapa fler passager över trafikerade vägar och järnvägen
  - ♦ Utveckla gröna korridorer/beträdor i odlingslandskapet

## **Växa med respekt för historien och platsens särdrag**

### **Strategier**

- ♦ Planera för en god balans mellan gammalt och nytt.
- ♦ Bevara och förstärka viktiga siktlinjer, utkikspunkter, platser och stråk i landskapet.
- ♦ Ta inspiration från historien och bygga vidare på ortens struktur och identitet/karaktär.
- ♦ Landskapets känslighet och tålighet ska vara utgångspunkt för placering och utformning av ny bebyggelse.

## **En variation av boendeformer och byggnation**

### **Strategier**

- ♦ Planera för en blandning av bostäder, i olika storlek och med olika upplåtelseformer. Där kommunen äger mark verkar man aktivt för styrning av upplåtelseformer (genom markanvisning) samt för en blandning av exploatörer.
- ♦ Planera för en funktionsblandad bebyggelse. Bebyggelse och funktioner binds samman med raka, gena samt trygga stråk.
- ♦ Utveckla bebyggelse i första hand genom förtätning, inifrån och ut, samt där nyttjande av tekniska resurser kan ske effektivt för att säkra god hushållning av värdefull jordbruksmark. Samnyttjande av ytor ska eftersträvas och ytor för parkering ska minimeras.
- ♦ Där landskapet/samhället/strukturen tillåter föreslås en högre bebyggelse. En blandning av täthet, form och karaktär bidrar till ett variationsrikt och attraktivt samhälle.



## Möjliggöra ett växande, nytänkande och innovativt näringsliv

### Strategier

- ♦ Planera för goda kopplingar mellan bostad, station och arbetsplatser i Väröbacka och på Väröhalvön.
- ♦ Skapa förutsättningar för att det ska finnas tillgänglig verksamhetsmark i olika lägen samt tillgodose olika typer av verksamheter och behov.
- ♦ Planera för offentlig och kommunal service integrerat i samhället.
- ♦ Genomföra dialog med näringslivet lokalt och regionalt om deras framtida behov och utmaningar.

## God kommunikation och delaktighet är viktig i utvecklingen

### Strategier

- ♦ Information om Väröbackas utveckling ska vara uppdaterad och aktuell och finnas tillgänglig för alla i kommunens digitala kanaler.
- ♦ Kommunen ska finnas tillgänglig för att svara på frågor om pågående projekt kring Väröbackas utveckling.
- ♦ Lämpliga dialogaktiviteter ska genomföras i olika skeden av utvecklingen. Syftet ska vara tydligt och metoden ska vara anpassad till projektets behov samt de förutsättningar som finns.
- ♦ Vid dialogaktiviteter ska kommunen vara väl representerad av tjänstepersoner och politiker.

 [LÄS MER OM PLANERINGSINRIKTNINGARNA HÄR](#)

 [LÄS DOKUMENTET PLANERINGSINRIKTNINGARNA I SIN HELHET HÄR](#)

## En etappvis utbyggnad

Det är viktigt att utbyggnad av planförslaget sker med utgångspunkt i antagna planeringsriktningar samt utifrån befintlig kapacitet och redan gjorda satsningar inom kommunal service och infrastruktur.

Utbyggnad av samtliga utbyggnadsområden i planförslaget skulle generera en betydligt större mängd bostäder fram till 2050 än vad som bedöms vara lämplig utifrån uppskattat bostadsbehov och efterfrågan. Vissa utbyggnadsområden har därför föreslagits utvecklas på lång sikt. Med lång sikt i detta sammanhang avses efter år 2050.

En tidig och grov uppskattning är att planförslaget möjliggör för cirka **2000 nya bostäder** fram till 2050, samt ytterligare cirka **1000 nya bostäder** på längre sikt.

 [VISA OMRÅDEN FÖR CENTRUM OCH BOSTÄDER TILL 2050 I KARTAN](#)

 [VISA OMRÅDEN FÖR CENTRUM OCH BOSTÄDER PÅ LÅNG SIKT I KARTAN](#)

Trots det långa tidsperspektivet är det viktigt att områdena finns med och redovisas i den övergripande strukturen så att efterföljande beslut inte omöjliggör för en utbyggnad i önskad riktning.

Utbyggnadsområden som föreslås på lång sikt visas som skrafferade områden på kartan. Planläggning inom skrafferade områden ska ske efter övriga utbyggnadsområden inom planområdet.

För stora utbyggnadsområden, där det inte bedöms möjligt att bygga ut hela området på en gång, kan det vara lämpligt med en etappvis utbyggnad. Vid delutbyggnad av ett utbyggnadsområde är det viktigt att undvika att detta riskerar att negativt påverka möjligheterna till fortsatt utbyggnad av hela området. I dessa fall bör exploatering inledas i angränsning till befintlig bebyggelse eller infrastruktur. På så vis kan även värdefull jordbruksmark bevaras och påverkan på ett rationellt jordbruk undvikas.

# Service och infrastruktur som växer i takt

## Förskolor och skolor

Det är viktigt att planering och utbyggnad av offentlig service kan ske i takt med bostadsutvecklingen. Detta gäller framför allt utbyggnad av skola och förskola. Behovet av förskole- och grundskoleplatser tillgodoses på ett bra sätt om tillgängliga lokaler finns på plats innan nya bostäder har färdigställts. För att kapacitet i förskola och skola ska kunna vara god under hela utbyggnadstiden, krävs god samordning av kommunens planeringsprocesser.

Om Väröbacka byggs ut enligt planförslaget fram till 2050 behövs två nya förskolor (8 avdelningar) och en ny grundskola (årskurs F-9). Detta förutsätter dock att även befintliga skolor i Bua och Väröbacka byggs ut. I samrådsförslaget till FÖP Väröbacka finns därför två förslag på lokaliseringar av ny förskola samt tre alternativa lokaliseringar för en ny grundskola. Endast ett av föreslagna lägen för ny skola behövs och kommer att finnas med i planen som slutligen antas.

Med ambitionen att Väröbacka ska kunna bli ett nära samhälle som främjar ett hållbart vardagsliv är det av stor betydelse var förskolor och skolor är lokaliserade, framför allt i förhållande till bostäder och infrastruktur. Barn och ungdomar ska tryggt och säkert kunna gå och cykla till skolan och hämtningar och lämningar ska kunna ske med god vardagslogistik och med hållbara transportsätt. Detta har haft stor betydelse i förslagen till etapputbyggnad för Väröbacka.

Vid planering och utbyggnad av lokaler för offentlig service är det viktigt med flexibla lösningar som kan anpassas efter förändrade förhållanden. Samnyttjande av ytor och lokaler för olika kommunala verksamheter eftersträvas.

## Äldreboenden

I takt med att Väröbacka växer ökar även behovet av särskilda boenden (SÄBO), framför allt för den äldre befolkningen. Till skillnad från förskolor och skolor är den här typen av offentlig service inte lika geografiskt bunden till var nya bostadsområden lokaliseras. Däremot är det viktigt att samhällsservice av det här slaget lokaliseras strategiskt med närhet till kollektivtrafik och där det finns möjlighet till samnyttjande av ytor för annan offentlig service i orten, samt förutsättningar för goda livsmiljöer.

Kommunen ser behov av att på sikt utöka antalet boendeplatser på befintligt äldreboende i Limabacka. Det behöver då utredas om detta kan lösas genom utveckling av befintligt boende eller om det finns behov av nybyggnad på annan plats i orten. I samrådsförslaget till FÖP Väröbacka finns två olika lokaliseringalternativ för ett nytt SÄBO. Endast ett av föreslagna lägen behövs och kommer att finnas med i planen som slutligen antas.

## **Kollektivtrafik**

För att Värö station ska bli en attraktiv station och en kommunikationsnod med god tillgänglighet till kommunens norra delar, krävs en utveckling av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken behöver utökas med fler busslinjer till och från omkringliggande orter samt med god anpassning till den framtida tågtrafiken.

Den nya stationen och tillhörande resecentrum blir ortens främsta målpunkt för kollektivtrafiken. Men för att samhället som helhet ska upplevas som attraktivt att bo och verka i, behöver kollektivtrafiken fungera och utvecklas för orten som helhet. Kopplingar till andra viktiga målpunkter än stationen behöver också finnas.

Planering och genomförande av ny och förändrad kollektivtrafik sker i nära dialog med Hallandstrafiken inom Region Halland.

## **VA-försörjning**

Kommunalt vatten och avlopp (VA) finns inom delar av orten idag. På väster sida om Väst kustbanan bedöms kapaciteten vara tillräcklig och föreslagna utbyggnadsområden i den här delen av planområdet kommer på sikt att kunna försörjas med kommunalt VA. Utbyggnaden av kommunens vatten och avlopp sker då i takt med att framtagna detaljplaner tas fram och byggs ut.

Öster om Väst kustbanan finns begränsad kapacitet i VA-nätet, vilket kan innebära att vissa utbyggnadsområden inte kan påbörjas innan nya överföringsledningar under järnvägen har byggts ut. För att mer exakt bedöma när nya överföringsledningar behöver tillkomma krävs mer detaljerade utredningar.

I samband med planläggning av nya områden är det viktigt att se över befintlig dagvattenhantering, dels för det aktuella planområdet men även för angränsande områden. Genom att ta ett helhetsgrepp för ett större område kan dagvattensituationen för området som helhet förbättras och risk för påverkan på miljö kvalitetsnormer kan undvikas.

Ur ett VA-perspektiv är det positivt att påbörja utbyggnaden av nya områden i anslutning till befintlig bebyggelse samt att planlägga så stora områden som möjligt för att få till en bra VA-planering.

För föreslagna verksamhetsområden i planområdets södra delar finns befintliga tryckavloppsledningar, vilka kan vara komplicerade att koppla in sig på. Nya anslutningar behöver troligen pumpas till områden med befintliga verksamheter.

## **El-försörjning**

Ellevio är elnätsägare inom hela planområdet och har möjlighet att el-försörja utvecklingen av Väröbacka utifrån en utbyggnadstakt på cirka 50-100 bostäder per år. Ellevio har ett ställverk i den sydöstra delen av området, vilket vid behov kan byggas ut.

Befintlig luftledning genom odlingslandskapet i planområdets östra delar planeras att förläggas på marken. Detta genomförs år 2023-2024. I de södra delarna av planområdet finns större luftledningar om 130 kilovolt (kV), vilka kommer vara kvar.

I det fall planering sker för ladd-infrastruktur bör tidig dialog ske i detaljplanearbetet för att se vilka ytbehov som krävs med hänsyn till effektbehov, då det kan krävas fler nätstationer.

## **Fjärrvärme**

Varberg Energi planerar och genomför etappvis utbyggnad av fjärrvärme, från södra delen av planområdet och vidare norrut i orten. Vilka delar av Väröbacka som byggs ut med fjärrvärme och i vilken omfattning utbyggnaden sker, är ännu inte bestämt.

## **Åtgärder i trafikinfrastrukturen**

Planförslaget omfattar en mängd olika åtgärder i trafikinfrastrukturen. Utöver planering och utbyggnad av Värö station med omkringliggande stationsområde, är ombyggnaden av Limabacka trafikplats till en cirkulationsplats den mest omfattande åtgärden som föreslås i planen.

Inriktningen är att ombyggnaden av Limabacka trafikplats ska ske i tidigt skede av utbyggnaden av Värö station. Planeringen och utbyggnaden behöver ske i nära dialog med Trafikverket.

I takt med att olika bostads- och verksamhetsområden byggs ut behöver nya gator och stråk för gång och cykel anläggas. Huvudinriktningen är att åtgärder som krävs inom varje enskilt utbyggnadsområde ska hanteras inom respektive projekt. För mer övergripande åtgärder i vägnätet kan det bli aktuellt att vidta åtgärder utanför det aktuella planområdet men som får betydelse för det specifika utbyggnadsområdet. Vid behov kan även gestaltungsprogram behöva tas fram.

På ett antal platser i planområdet har behov av korsningsåtgärder kunnat identifieras. Exakt vilken typ av åtgärd som krävs behöver studeras vidare i den fortsatta planeringen.

## Verktyg för genomförande

Den fördjupade översiktsplanen för Väröbacka anger kommunens övergripande viljeinriktning för den framtida mark- och vattenanvändningen. Med viljeinriktning menas att det är uttryck för kommunens intentioner, och inte ett beslut om att föreslagna områden och åtgärder ska genomföras. För att gå från idé till verklighet behövs därför ytterligare processer och verktyg.

Kommunen kan ta en aktiv roll i utvecklingen av Väröbacka genom att tidigt initiera projekt på kommunal mark. Men för att planen som helhet ska bli verklighet krävs initiativ och intresse från den eller de aktörer som har rådighet över marken, vägen eller frågan.

### Detaljplanering

Ett viktigt verktyg för genomförande av översiktsplanen är detaljplanering. Med den fördjupade översiktsplanen som grund kan detaljplaner tas fram för olika delar av orten, i takt med uttalat behov och efterfrågan. Vid åtgärder kopplat till järnvägen och större statliga vägar kan järnvägsplan och/eller vägplan behöva tas fram.

Initiativ till planläggning tas av den aktör som har för avsikt att exploatera marken. Det kan vara en markägare eller en exploatör. Kommunen kan initiera planläggning för den kommunägda marken, vilket i första hand kommer att ske för att möjliggöra för ny kommunal service (skolor, förskolor, äldreboenden med mera).

### Utveckling på privat mark

På markområden med privata markägare har kommunen begränsad rådighet över utbyggnaden. Kommunen visar, genom den fördjupade översiktsplanen, om marken inom planområdet är lämplig för utveckling av ny bebyggelse eller inte. Det är dock markägaren själv som behöver ta initiativ till **om** och **när** marken ska bebyggas.

Om markägaren har intresse för utveckling lämnas en förfrågan om planläggning in till kommunen, som därefter gör en prövning. När det sedan blir aktuellt att utveckla marken tar kommunen och markägaren gemensamt fram en detaljplan för området.

### Utveckling av bostäder på kommunal mark

Kommunen kan, i sin roll som markägare, påverka typ av bebyggelse, upplåtelseformer och utbyggnadstakt efter rådande behov av nya bostäder. God hushållning av planområdets markområden krävs så att orten inte byggs ut i så snabb takt att andra samhällsfunktioner inte hinner med. På kommunägd mark som föreslås för bostadsbebyggelse kan kommunen arbeta med anbud och markanvisningstävlingar.

### Markanvisningar

En markanvisning sker på kommunalt ägd mark som kommunen ser som möjlig att utveckla och bebygga med bostäder och verksamheter. Kommunen ställer då krav på hur

en sådan utveckling kan se ut och säljer eller upplåter sedan marken. Exploatörer och byggaktörer kan därefter anmäla sitt intresse för att bygga på marken.

I kommunens markanvisningsplan, som årligen aktualiseras och antas av kommunstyrelsen, anges de kommunala fastigheter som planeras att utvecklas inom de närmaste fem åren.

## **Exploateringsavtal**

I samband med detaljplanering för ny bebyggelse, på mark som ägs av annan fastighetsägare än kommunen, tecknas ofta exploateringsavtal mellan kommunen och fastighetsägaren/exploatören. Exploateringsavtal tecknas om det behövs för att säkerställa genomförandet av detaljplanen.

Genom exploateringsavtalen avtalas ofta om att fastighetsägaren ska betala exploateringsbidrag till kommunen för åtgärder som kommunen utför inom allmän plats. Med allmän plats menas en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Exploateringsbidragen kan också avse finansiering av åtgärder och anläggningar utanför den enskilda detaljplanen, också sådana av mer övergripande karaktär, förutsatt att dessa är nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras. Exploateringsavtal får även avse exploateringsbidrag för åtgärder som redan är utförda, om detaljplanen avser ett steg i en etappvis utbyggnad. Även förskottering för kommande åtgärder kan vara möjlig i dessa sammanhang.

Exploateringsavtal kan i vissa fall även omfatta medfinansieringsersättning avseende del av kommunens kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller en region ansvarar för.

## **Huvudmannaskap**

Kommunen har ett stort ansvar för att hålla ett utbud av offentlig service, i form av offentliga platser, i kommunens större orter. Genomförande av offentliga platser, som torg, mötesplatser, lekplatser eller liknande, är starkt kopplat till huvudmannaskapet. Inriktningen i FÖP Väröbacka är därför att kommunen ska vara huvudman för allmän platsmark.

## **Utveckling av gång- och cykelstråk**

Utveckling av gång- och cykelstråk är starkt kopplad till markägarförhållanden och huvudmannaskapsfrågor. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av gång- och cykelstråk utmed det statliga vägnätet, medan kommunen ansvarar för utbyggnad utmed det

kommunala vägnätet. Inriktningen är att planera för kommunalt huvudmannaskap vid nyttillkomna gång- och cykelvägar inom planområdet.

I nuläget finns det endast ett fåtal gång- och cykelvägar inom planområdet, med varierat huvudmannaskap.

En av de bärande idéerna vid utvecklingen av Väröbacka är att det ska vara enkelt och tryggt att röra sig inom orten till fots eller med cykel. Att detta ska bli verklighet beror på en mängd olika faktorer. Det är inte alltid som separata gång- och cykelvägar behövs för att ett stråk ska anses som farbart för gående och cyklister. Ibland kan gaturummets utformning, den skyltade hastigheten och mängden trafik längs vägen vara faktorer som påverkar den upplevda tryggheten och säkerheten.

För att uppmuntra till ett hållbart resande med gång och cykel i Väröbacka föreslås därför dels att det anläggs nya separata gång- och cykelvägar inom orten, och dels att åtgärder vidtas längs befintliga vägar och gator. Vilken typ av åtgärd som vidtas och när detta sker beror helt på utbyggnadstakt och utbyggnadsordning.

## **Utveckling och bevarande av natur, grönområden och grönstråk**

I takt med att Väröbacka växer är det viktigt att säkerställa att områden av värde för rekreation, biologisk mångfald och andra typer av ekosystemtjänster bevaras, utvecklas och tillskapas.

I planförslaget anges flera olika typer av natur- och grönområden. Befintliga större områden för natur blir viktiga att bevara och stärka. Dessa anges som naturområden i mark- och vattenanvändningskartan. Inriktningen för befintliga större naturområden är att de i första hand ska bevaras. I takt med att orten växer kan det finnas behov av utökad skötsel och upprustning för delar av naturområdena. Detta kan ske genom kommunala investeringar eller genom medverkan från enskilda parter.

I vissa fall föreslås delar av naturområdena utvecklas som tätorts- eller närparker, vilket innebär att de får en mer ordnad karaktär. Dessa parker och grönområden har strategiskt föreslagna lokaliseringar i orten, utifrån närhet till befintlig och framtida bostadsbebyggelse. Tätortsparker och närparker tillskapas huvudsakligen i samband med planläggning av nya utbyggnadsområden.

Grönstrukturen i Väröbacka föreslås kopplas samman genom ett antal större grönstråk. Stråkens karaktär kan variera i olika delar och beror till stor del på var i orten man befinner sig. För att få till en sammanhängande grönstruktur, med grönstråk, parker samt större naturområden, krävs initiativ och medverkan, samt investeringar från flera håll under olika skeden av utvecklingen.



# Ekonomi och medfinansiering

## Medfinansiering Värö station

I april 2017 infördes nya bestämmelser i 6:e kapitlet plan- och bygglagen som syftar till att möjliggöra för kommunen att återföra delar av den värdeökningen till samhället, som förväntas uppstå i samband med infrastrukturåtgärder. Ett exploateringsavtal får omfatta medfinansieringsersättning, under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen, kan antas öka i värde.

Etableringen av Värö station har en positiv inverkan på markvärdena i Väröbacka med omnejd. Medfinansieringen fastställs i exploateringsavtal för de detaljplaner som tas fram inom planområdet för FÖP Väröbacka, efter det att medfinansieringsersättningen är fastställd i kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, och fram till dess stationen i Väröbacka är utbyggd och driftsatt.

## Beräkning av medfinansieringsersättning

Nivåer på medfinansiering fastställs i kommunens exploateringsriktlinjer.

Betalningsvillkoren för när medfinansieringsersättning ska erläggas regleras i exploateringsavtal för respektive detaljplan.

# Konsekvenser

## Riksintressen

Enligt miljöbalken ska områden som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden eller försvåra möjligheten att utnyttja områdena eller anläggningarna för avsett ändamål.

Inom eller i angränsning till planområdet finns flera områden och anläggningar som omfattas av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Nedan ges en beskrivning av respektive riksintresse samt hur kommunen avser att tillgodose dem.



## Riksintressen enligt 4 kapitlet Miljöbalken

### Rörligt friluftsliv och högexploaterad kust (4 kap 2 och 4 §§)

Kustområdet i Hallands län omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 2 § miljöbalken och 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 vid 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. Det utgör inte heller hinder för utförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret.

[VISA RIKSINTRESSE RÖRLIGT FRILUFTSLIV OCH HÖGEXPLOATERAD KUST I KARTAN](#)

Kommunens ställningstagande

Varbergs kommun ställer sig bakom riksintresseanspråket. Innanför Väröhalvön har gränsen för hushållningsbestämmelserna flyttats från motorvägen till gamla E6 (se FÖP Norra kusten, KF 2001-09-18). Denna minskning motiveras av att det utgående

området inte har några direkta kustanknytningar och ett mycket litet exploateringsstryck.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås utveckling ske koncentrerat kring den planerade tågstationen, samt i anslutning till befintlig tätortsstruktur.

### **Natura 2000 (4 kap 8 §)**

Natura 2000-området Båtafjorden består av den flacka strandängen längs Båtafjorden och ån Stora Även samt det grunda havsområdet som ligger utanför.

Båtafjorden är ett av Hallands fågelrikaste områden. De flacka ängarna med den mosaikartade strukturen har en unik häckfågelfauna med bl.a. rödlistade arter som sydlig kärrsnäppa. Även som rastplats för flyttande fågel har Båtafjorden en stor betydelse. Stora flockar av änder, gäss och vadare observeras under vår och höst, när de söker föda eller vila.

#### **[VISA NATURA 2000-OMRÅDET BÅTAFJORDEN I KARTAN](#)**

Kommunens ställningstagande

Varbergs kommun ställer sig bakom riksintresseanspråket. Den fördjupade översiktsplanen tar hänsyn till riksintresset genom att inte föreslå någon förändrad markanvändning, inom eller i direkt närhet av området.

## **Riksintressen enligt 3 kapitlet Miljöbalken**

### **Naturvård (3 kap 6 §)**

Områden inom Klosterfjorden - Getterön omfattas av riksintresse naturvård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken och utgörs av ett mångformigt kustavsnitt, ändmoräner, klapperstensfält, grundbottnar, strandängar, ljunghed samt fågelliv av internationellt intresse.

#### **[VISA RIKSINTRESSE NATURVÅRD I KARTAN](#)**

Kommunens ställningstagande

Varbergs kommun ställer sig bakom riksintresseanspråket. Den fördjupade översiktsplanen tar hänsyn till riksintresset genom att föreslå att de delar som ligger inom planområdet ges en oförändrad markanvändning, och i detta fall anges som areell näring.

### **Friluftsliv (3 kap 6 §)**

Området i anslutning till Viskan omfattas av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken och är ett av länets bättre vattendrag för sportfiske.

Här fångas lax och öring men också gädda, abborre och vitfisk. Vattendrag kantas ofta av spår efter gångna tiders markanvändning. Längs det aktuella området av Viskan är dessa högst varierande och det finns spår efter såväl förhistoriska lämningar som historiska försvars- och klosterlämningar.

#### **VISA RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV I KARTAN**

Kommunens ställningstagande

Varbergs kommun ställer sig bakom riksintresseanspråket. Området skall så långt det är möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra eller försämra de förutsättningar och kvaliteter som gör det till en nationellt viktig plats för friluftsliv och naturupplevelser.

Den fördjupade översiktsplanen tar hänsyn till riksintresset genom att föreslå att de delar som ligger inom planområdet ges en oförändrad markanvändning, och i detta fall anges som areell näring.

### **Anläggningar för kommunikation järnväg (3 kap 8 §)**

Västkustbanan är av internationell betydelse och ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Banan sträcker sig från Göteborg till Lund och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet.

#### **VISA RIKSINTRESSE JÄRNVÄG I KARTAN**

Kommunens ställningstagande

Varbergs kommun ställer sig bakom riksintresseanspråket för Västkustbanan. Inga åtgärder får genomföras som kan begränsa järnvägens funktion eller säkerhet inom etablerade säkerhetszoner.

### **Anläggningar för kommunikation väg (3 kap 8 §)**

Väg E6, på delsträckan förbi Väröbacka, utgör en viktig väg för långväga resor och transporter. Vägen har stor betydelse för såväl näringsliv som för arbetspendling och är rekommenderad som primär transportled för farligt gods.

#### **VISA RIKSINTRESSE VÄG I KARTAN**

Kommunens ställningstagande

Varbergs kommun ställer sig bakom riksintresseanspråket för väg E6. Inga åtgärder får genomföras som kan begränsa vägens funktion.

### **Anläggningar för energiproduktion (3 kap 8 §)**

Området för Ringhals kärnkraftverk omfattas av riksintresse för energiproduktion enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Området ska utnyttjas för befintlig verksamhet och möjlighet ska även ges för en utbyggnad av vindkraftverk utmed havet.

Intilliggande område Lingome är av riksintresse som reservområde för en eventuell, framtida verksamhet med anknötning till Ringhals.

#### **📄 VISA RIKSINTRESSE FÖR ENERGIPRODUKTION I KARTAN**

Kommunens ställningstagande

Varbergs kommun ställer sig bakom riksintresseanspråket. Området skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och tillhörande infrastruktur.

Lämplig markanvändning för området hanteras i den kommunövergripande översiktsplanen och skyddas av befintlig detaljplan. Kommunen ser platsen som viktig för nuvarande och framtida energiproduktion utifrån dess strategiska läge och goda infrastruktur.

Intilliggande området Lingome är av riksintresse som reservområde för en eventuell, framtida verksamhet med anknötning till Ringhals. Inga åtgärder planeras som skulle kunna förhindra detta.

För Ringhals kärnkraftverk finns beredskapsplanering som behöver anpassas till det ökade antalet människor som kommer att befinna sig inom området till följd av genomförandet av översiktsplanen.

## Strategisk miljöbedömning

Enligt 6 kap 3 § miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning göras när en plan eller ett program kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vanligtvis omfattar en fördjupad översiktsplan alltid den typen av verksamheter eller åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Exempel på detta kan vara förändrad tätortsbebyggelse och anläggande av industriområden, infrastruktur eller anläggningar för friluftsliv.

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Resultatet av den strategiska miljöbedömningen redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

[☞ LÄS MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN I SIN HELHET HÄR](#)



### Avgränsningar

FÖP Väröbacka anger framtida mark- och vattenanvändning på en övergripande nivå och på lång sikt. Det innebär att miljökonsekvensbeskrivningen behöver vara av en övergripande karaktär.

Frågor som är mer systemövergripande och som inte kan hanteras i detaljplaneringen, ges stort fokus i detta skede. Detsamma gäller frågor där det finns strategiska vägval. I

samband med fortsatt planering, exempelvis detaljplanläggning för nya bostads- och verksamhetsområden, kommer mer detaljerade analyser att behöva tas fram.

Kommunen har i samråd med länsstyrelsen bedömt omfattningen och detaljeringsgraden för miljökonsekvensbeskrivningen. Man kom gemensamt fram till att den strategiska miljöbedömningen ska omfatta följande frågor:

- ♦ Landskapsbild
- ♦ Kulturmiljö
- ♦ Naturmiljö och biologisk mångfald
- ♦ Friluftsliv och rekreation
- ♦ Transporter
- ♦ Hälsa och risker - miljöfarliga verksamheter
- ♦ Markförhållanden
- ♦ Vattenförhållanden
- ♦ Hälsa och risker - Klimatanpassning
- ♦ Hushållning med naturresurser - jordbruksmark

## Studerade alternativ

Enligt 6 kap 11 § miljöbalken ska miljökonsekvensbeskrivningen redovisa, beskriva och bedöma rimliga alternativ till planförslaget. Planförslaget för FÖP:en har därför jämförts med ett nollalternativ.

I detta fall bedöms nollalternativet vara att planering fortskrider enligt de fastställda planer som redan finns inom planområdet. Hänsyn tas också till beslut som har fattats avseende planering och genomförande av Värö station.

## Miljöbedömning

Arbetet har mynnat ut i en samlad bedömning av de miljökonsekvenser som kan tänkas uppstå om planen genomförs. I detta avsnitt ges en kortfattad beskrivning av dessa konsekvenser utifrån olika tematiska områden.

### Samlad bedömning

#### Landskapsbild

Väröbacka och Limabacka ligger mitt på slätten vilket gör att en utbyggnad av station och nya bostäder i Väröbacka kommer att förändra upplevelsen av landskapet. Utblickarna mot Värö kyrka, gårdarna i Backa och mot Bua är viktiga för upplevelsen av landskapet och ger landskapet dess karaktär.

De gamla vägarna, stenvägar och betesmarker kommer till stor del att bevaras för att upplevelsen av det äldre jordbrukslandskapet ska finnas kvar.

**Sammantaget bedöms konsekvenserna av planförslaget på landskapsbilden bli stora till måttligt negativa.**

#### Kulturmiljö

Exploateringen i planområdet kan till viss del förenas med kulturmiljövärdena, men en del inslag påverkar dock de kulturhistoriska karaktärsdragen. Kyrkbyn bevaras enligt planförslaget men siktlinjen/vyn mot kyrkan kommer att påverkas även om det genom god planering går att bevara några av utblickarna mot kyrkan från väg 845 genom den nya bebyggelsen.

Gårdsmiljön vid Backa by kommer att påverkas negativt av planförslaget genom att den historiska läsbarheten i landskapet försämras genom att bebyggelsen tar odlingsmarken söder om gårdarna i anspråk.

**Sammantaget bedöms konsekvenserna av planförslaget på kulturmiljön bli små till måttligt negativa.**

#### Naturmiljö och biologisk mångfald

Det finns närliggande naturområden med höga-mycket höga naturvärden. Den mark som planeras för bebyggelse undviker helt områden med höga naturvärden vilket är positivt liksom att planeringen har höga ambitioner att säkra och utveckla grön och blå infrastruktur.

Dock minskar de öppna jordbrukslandskapen och en utbyggnad leder till ökade störningar med mer trafik, buller, besök i grönområden, ljusföroreningar vilket även kommer medföra negativa effekter.

**Sammantaget bedöms planförslaget med anpassningar och skyddsåtgärder kunna medföra små till måttligt negativa konsekvenser för naturmiljö och den biologiska mångfalden.**

#### Friluftsliv och rekreation

Hela kommunen har sommartid ett högt besöksstryck. Särskild hänsyn behöver därför tas till en hållbar utveckling av friluftslivet samt aktiviteter och anläggningar kopplade till detta. Frågor att beakta är slitage på känsliga naturområden, värna befintliga friluftsområden och förstärka gång- och cykelstråken. Infrastrukturen bör utformas så att de inte utgör barriärer för friluftslivet.



Enligt planförslaget bevaras och förstärks skogsområden och grönytor och detta är positivt inte bara för natur utan också för rekreation, friluftsliv och människors hälsa. Tätortsnära natur bidrar med flera ekosystemtjänster och har visat sig ha en positiv effekt på människors hälsa.

**Sammantaget bedöms planförslaget kunna ge positiva konsekvenser på områdets värden för friluftsliv och rekreation.**

#### Vattenförhållanden

Hur planförslaget påverkar vattenförekomsterna är beroende av skyddsåtgärder för dagvattenhantering, markanvändning, farligt gods, översvämningar, erosion etcetera. VA-utredningen visar på att föroreningsbelastningen ökar jämfört med befintlig situation och att rening därför är nödvändig för att inte påverka vattenförekomsterna negativt.

En väl planerad hantering av dagvatten och skyfall i kombination med en minskad näringsbelastning från jordbruksmark bidrar till att miljö kvalitetsnormer för vatten uppfylls. Tydlig vägledning för hur dagvattenhantering, skyfall och översvämningar ska hanteras i planläggningen bör ges. Det är också viktigt att tillräckligt stora ytor för dagvattenhantering avsätts i planen.

Planförslaget bedöms kunna bidra till att miljö kvalitetsnormerna uppfylls och att vattenkvaliteten förbättras i vattenförekomsterna på sikt. Detta bidrar till att nå miljömålen för vatten.

**Sammantaget bedöms planförslaget ge förutsättningar för att ge positiva konsekvenser för vattenmiljön.**

#### Markförhållanden

Planförslaget bidrar till att fler förorenade områden kommer att behöva efterbehandlas eller undersökas ytterligare. Konsekvensens bedöms därför bli positiv avseende förorenad mark.

En generell bedömning är att det inte förekommer områden som kan komma att kräva omfattande åtgärder avseende stabilitetsproblem. Detta är undantaget området som angränsar mot Viskan.

**Om det i kommande detaljplaner och exploateringar utförs geotekniska och hydrologiska undersökningar för att utreda risken för ras och skred, så att lämpliga åtgärder kan vidtas - bedöms konsekvensen för markmiljön vara neutral.**

#### Hälsa och risker - buller

Planområdet kommer att påverkas av buller från framför allt järnväg och större lokala vägar, Varbergsvägen och Industrivägen. I beräkningarna finns också motorvägarna E6 och E20 men de är inte de dominerande källorna till buller från väg. Då järnvägens buller påverkar ett stort område ställs en del krav på utformningen av Väröbacka. Eventuella förändringar i järnvägstrafiken som utbyggnad av spår kan kräva bulleråtgärder för befintliga bostäder.

Med noggrann planering och utformning av området görs i bullerutredningen (Efterklang, 2023) bedömningen att det ändå finns goda förutsättningar för att riktlinjerna för trafikbuller uppnås.

**Sammantaget bedöms planförslaget ha neutral konsekvens för buller.**

#### Klimatanpassning

Planområdet riskerar att vid skyfall drabbas av översvämningar i de lågpunkter och lågstråk som finns i och i områdets närhet. Stora delar av planområdet kommer också påverkas av höjda havsnivåer vilket gör problematiken mer komplex. Planförslaget bedöms ha en genomtänkt höjdsättning och markanvändning och det finns förutsättningar att minimera risken översvämningar.

De kumulativa effekterna av havsnivåhöjningen och extremregn bör utredas. Klimatförändringarna kan också påverka risken för ras och skred. I planförslaget finns en medvetenhet och en strategi kring hantering av havsnivåhöjningen, bland annat genom placering av verksamheter, bebyggelse och höjdsättning.

**Det finns goda förutsättningar för att planeringen i Väröbacka kan ske klimatanpassat och därmed ge positiva konsekvenser.**

#### Klimatpåverkan

Att bygga och underhålla transportinfrastruktur är ett energiintensivt arbete som generar växthusgasutsläpp. Planförslaget syftar även till en förväntad samhällsutveckling som innebär att ny bebyggelse byggs vilket även det generar växthusgasutsläpp. Samtidigt innebär en etablering av den nya stationen att människor ges möjligheten att resa med tåg direkt från Väröbacka. Det här kommer begränsa antalet resor som görs med bil och därmed även de växthusgasutsläpp som de generar. Genom att vidta åtgärder är det möjligt att begränsa de växthusgasutsläpp som uppstår vid byggnation och underhåll av järnväg, vägar och byggnader.

**Sammantaget bedöms planförslaget kunna bidra till att minska bilberoendet på lång sikt vilket kan bidra till positiva konsekvenser för klimatpåverkan.**

Jordbruksmark

Enligt 3 kap 4 § miljöbalken är jordbruksnäringen av nationell betydelse. Inom föreslaget planområde finns jordbruksmark som kommunen vill ta ur bruk till annan markanvändning.

Det södra stationsläget anses vara det bästa alternativet sett till 3 kap 4 § MB, motiverat utifrån grunden om bostadsförsörjningsbehovet och arbetsplatser nära varandra. Exploateringen av jordbruksmark bedöms bidra med värden som sammantaget bidrar till en långsiktig hållbar utveckling. Motiveringen innebär att det föreligger ett väsentligt samhällsintresse för planerad markanvändning i Väröbacka, som inte på ett tillfredsställande sätt kan tillgodoses utanför FÖP-områdets avgränsning.

**Lokaliseringsprövningen gör bedömningen att planerad markanvändning skulle vara motiverad enligt 3 kap 4 § MB även i andra lägen inom planområdet.**

Riksintressen och skyddade områden

I fortsatt planering är det påverkan på Natura 2000-området Båtafjorden och riksintresset Klosterfjorden-Getterön som behöver beaktas. Här finns det viss risk för att ökad störning, minskade öppna jordbruksmarker som är av betydelse för fågellivet samt klimateffekter kan medföra betydande miljöpåverkan.

**Sammantaget bedöms det vara möjligt att genomföra FÖP Väröbacka utan att det medför otillåten påverkan på riksintressen och skyddade områden.**

Påverkan på miljömål

Av elva utvärderande nationella miljömål bedöms ett rikt jordbrukslandskap och ett rikt växt och djurliv motverkas.

Planförslaget bedöms kunna medverka till att uppnå sju av miljömålen och för två miljömål är planförslaget neutralt.

Nollalternativet motverkar ett rikt växt och djurliv, medverkar till fem miljömål och är neutralt för resten.

Påverkan på miljökvalitetsnormer

Mijökvalitetsnormer är bindande nationella föreskrifter om lägsta godtagbara miljöskvalitet. Normer finns beslutade för såväl ytvatten, grundvatten som luft och avser olika kemiska, fysiska och biologiska parametrar. Kommuner och myndigheter är ansvariga för att miljöskvalitetsnormer följs och att, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som behöver göras enligt fastställda åtgärdsprogram.

**Varbergs kommun omfattas ej av miljöskvalitetsnormer för buller.**

**Miljöskvalitetsnormer för luft bedöms ej överskridas.**

#### Kumulativa effekter

Kumulativa effekter kan uppstå genom exploatering i bland annat Bua som kan ge konsekvenser för naturmiljö, upplevelsen av landskapet och friluftslivet. Det kan också ge en ökad belastning på vattenmiljöerna samt ökad trafik genom Väröbacka, till och från Bua, alternativt till den nya stationen.

#### **Slutsats**

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget ha en positiv påverkan på flera miljömål. Med en stor exploatering av jordbrukslandskap är det dock svårt att kunna bidra positivt till de nationella miljömålen som rör jordbruksmark, naturmiljö och klimatpåverkan.

FÖP Väröbacka bedöms vara ett bättre underlag för kommande planering än nollalternativet, vilket utgörs av nu gällande FÖP Norra kusten.

Med inarbetade anpassningar och föreslagna åtgärder bedöms FÖP Väröbacka på ett bra sätt kunna bidra till ett mer hållbart samhälle.

## Lokaliseringsutredning

Mer än halva planområdet utgörs av jordbruksmark. Jord- och skogsbruksmark är skyddad som värden av nationell betydelse. Enligt Plan- och bygglagens (PBL) 2 kapitel 2 § ska "Planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked (...) syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov". Miljöbalkens (MB) 3 kapitel 4 § fastställer vidare att brukningsvärd jordbruksmark är av nationell betydelse och "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."

För att undersöka hur planens intentioner lever upp till relevanta lagrum har en lokaliseringsutredning tagits fram. I utredningen görs en bedömning av jordbruksmarkens brukningsvärde, tillsammans med en analys av det väsentliga samhällsintresset och en redogörelse för alternativa lokaliseringar.

I detta avsnitt görs en sammanfattning av utredningen. Klicka på länken nedan för att ta del av utredningen i sin helhet.

[🔗 LÄS LOKALISERINGSUTREDNINGEN HÄR](#)

[📄 VISA JORDBRUKSMARK I KARTAN](#)



## Samlad bedömning

### Brukningvärd jordbruksmark

Väröbacka har historiskt sett varit en stationsort och Varbergs kommun har under mer än trettio år arbetat för en återetablering av ett stationsläge i samhället.

Analysen i lokaliseringsutredningen visar att den aktuella jordbruksmarken utgörs av brukningvärd jordbruksmark. Vidare bedöms planerade markanvändningar avseende tätortsutveckling med bostäder, verksamheter, handel och tågstation utgöra ett väsentligt samhällsintresse. Detta framför allt utifrån bostadsförsörjningsbehovet samt etablering

av bostäder och arbetsplatser nära varandra, men även för att tågstationen är en viktig funktion för att främja en långsiktig hållbar mobilitet. Hållbar mobilitet bedöms få störst effekt om det direkta stationsområdet befolkas av fler invånare än idag.

### **Alternativa lokaliseringar**

Alternativa lokaliseringar för etablering av planområdets markanvändningar har analyserats. Varbergs kommun har en gedigen grund av strategiska planeringsunderlag som samtliga pekar på Väröbacka som lämplig stationsort utmed sträckan mellan Varberg och Göteborg. MB 3 kapitel 4 § anger att "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". I proposition 1985/86:3 fastställer staten att uttrycket "tillfredsställande" avser att lokaliseringen av exploateringen ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig.

Det bedöms inte vara rimligt att utvärdera andra lokaliseringar utanför Väröbacka vad gäller etableringen av ny tågstation. Dels kan en sådan process vara både komplicerad och långdragen, dels är avtal redan tecknade mellan Trafikverket, Region Halland och Varbergs kommun. Det ställningstagandet stärks vidare av att ingen av kommunens andra serviceorter ligger utmed Väst kustbanan, vilket innebär att förutsättningarna för att hitta en lämplig alternativ lokalisering utanför planområdet bedöms vara låg. Vidare går Väst kustbanans dragnings genom Varbergs kommun huvudsakligen genom ett jordbrukslandskap, vilket innebär att grundförutsättningen generellt är likvärdig avseende jordbruksmarksfrågan.

Inom Väröbacka har huvudsakligen fyra olika stationslägen diskuterats under de senaste trettio åren. Dessa alternativ utgör grund för denna lokaliseringsutredning. Stationens lokalisering styrs i stor utsträckning av de järnvägstekniska förutsättningarna för att etablera ett tågstopp. Trafikverket utvärderade under 2018 de fyra lägen som varit aktuella och fann att det var två av fyra alternativ som var tekniskt och funktionellt lämpliga samt ekonomiskt rimliga att genomföra.



Kommunen tog under 2021 fram en lokaliseringsutredning som utifrån parametrar kopplade till genomförbarhet, järnvägstekniska förutsättningar och samhällsutveckling utvärderar de båda alternativen. Utredningen ansåg att det södra läget var mest fördelaktigt att utveckla då det ansågs:

- ◆ Ha bäst förutsättningar att bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling, både lokalt i Väröbacka, för nordvästra Varberg samt för utvecklingen av omkringliggande orter
- ◆ Ligga i en strategiskt viktig knutpunkt i vägnätet vilket ger bäst förutsättningar att dra nytta av befintlig infrastruktur
- ◆ Innebära minst påverkan på värdefull jordbruksmark
- ◆ Fördelaktigt utifrån markägoförhållanden och kommunens rådighet över marken.

Utöver ovan nämnda motiv har en fördjupad översyn av inverkan på jordbruksmark gjorts i denna lokaliseringsutredning. Utifrån en analys av området inom 1000 meter från respektive stationsläge framgår det att det södra stationsområdet utgörs av en betydlig lägre andel jordbruksmark än det norra alternativet, 51% att jämföra med 83%. Värdet kopplade till jordbruksmarken anses på övergripande plan vara sämre både utifrån den gamla 10-gradiga klassningen från Lantbruksstyrelsen och enligt en ny analys av markbundna faktorer och aktuell markanvändning som pågående översiktsplan tagit fram. Däremot påverkar det södra stationsområdet fler produktionsplatser med djurhållning.

[VISA 1 000 METER FRÅN STATIONEN I KARTAN](#)

## Slutsatser

Sammantaget bedöms det vara väl grundat och motiverat att kommunen går vidare med planläggning av ett tågstopp med intilliggande tätortsutveckling i Väröbacka. Det södra

alternativet är välgrundat och bedöms vara det bästa lokaliseringsalternativet sett till MB 3 kapitel 4 §. Motiveringen innebär att det föreligger ett väsentligt samhällsintresse för planerad markanvändning i Väröbacka, som inte på ett tillfredsställande sätt kan tillgodoses utanför FÖP-områdets avgränsning.

Lokaliseringsprövningen anser att planerad markanvändning skulle vara motiverad enligt MB 3 kapitel 4 § även i andra lägen inom planområdet.



# Planeringsunderlag

## Utredningar och analyser

Som underlag för arbetet med planförslaget och den strategiska miljöbedömningen, har ett flertal utredningar och analyser tagits fram. Nedan listas respektive utredning, med tillhörande länk till det sammanställda underlaget.

### **Integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA)**

Som underlag till FÖP:en har en integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA) tagits fram.

Analysen genomfördes tidigt i arbetet med FÖP:en och omfattar därför inte hela planområdet.

[☑ LÄS DEN INTEGRERADE LANDSKAPSKARAKTÄRSANALYSEN HÄR](#)

### **Analys av ekosystemtjänster**

Som underlag till FÖP:en har en analys av ekosystemtjänster tagits fram.

Analysen genomfördes tidigt i arbetet med FÖP:en och omfattar därför inte hela planområdet.

[☑ LÄS ANALYSEN AV EKOSYSTEMTJÄNSTER HÄR](#)

### **Kulturmiljöutredning**

Som underlag till FÖP:en har en kulturmiljöutredning tagits fram.

[☑ LÄS KULTURMILJÖUTREDNINGEN HÄR](#)

Som underlag för den strategiska miljöbedömningen har även en konsekvensbedömning av planförslagets påverkan på kulturmiljön gjorts.

[☑ LÄS KONSEKVENSBEDÖMNINGEN HÄR](#)

### **Naturvärdesinventering**

Som underlag till FÖP:en har två naturvärdesinventeringar (NVI) tagits fram.

[☑ LÄS NATURVÄRDESINVENTERINGEN FÖR NORRA PLANOMRÅDET HÄR](#)

[☑ LÄS NATURVÄRDESINVENTERINGEN FÖR SÖDRA PLANOMRÅDET HÄR](#)

## **Trafikutredning**

Som underlag till FÖP:en har en trafikutredning tagits fram.

[☞ LÄS TRAFIKUTREDNINGEN HÄR](#)

## **Riskutredning**

Som underlag till FÖP:en har en riskutredning tagits fram.

[☞ LÄS RISKUTREDNINGEN HÄR](#)

## **Bullerutredning**

Som underlag till FÖP:en har en bullerutredning tagits fram.

[☞ LÄS BULLERUTREDNINGEN HÄR](#)

## **VA-utredning**

Som underlag till FÖP:en har en VA-utredning tagits fram.

[☞ LÄS VA-UTREDNINGEN HÄR](#)

## **Geoteknisk utredning**

Som underlag till FÖP:en har en geoteknisk utredning tagits fram.

[☞ LÄS DEN GEOTEKNISKA UTREDNINGEN HÄR](#)

## **Statistik**

Som underlag till FÖP:en har övergripande befolkningsstatistik analyserats.

[☞ LÄS SAMMANSTÄLLNINGEN AV STATISTIK HÄR](#)

## Källor

### Kartor

Karttjänsten innehåller lokalt producerad data samt bearbetad data från:

- ♦ Lantmäteriet
- ♦ Trafikverket
- ♦ Naturvårdsverket
- ♦ Länsstyrelsen
- ♦ Boverket
- ♦ Scalgo Technologies
- ♦ Slagboom en Peeters
- ♦ och övriga kända datakällor

### Foton

- ♦ Foto i "Dialog och delaktighet": Hidvi Group AB
- ♦ Foto i "Bebyggelse och offentlig service": Leif Gustavsson, LG Foto
- ♦ Foto i "Resor och transporter": Hidvi Group AB
- ♦ Foto i "Näringsliv och verksamheter": Hidvi Group AB
- ♦ Foto i "Klimatpåverkan och klimatanpassning": PMB Media & Design
- ♦ Foto i "Riksintressen": Hidvi Group AB
- ♦ Foto i "Strategisk miljöbedömning": PMB Media & Design
- ♦ Övriga foton är tagna av Varbergs kommun

### Illustrationer

- ♦ Illustration av FN's globala miljömål: FN's utvecklingsprogram (UNDP)
- ♦ Illustration av Sveriges nationella miljö kvalitetsmål: [sverigesmiljomal.se](http://sverigesmiljomal.se)
- ♦ Illustration av Göteborgs strukturbild: Göteborgsregionen (GR)
- ♦ Illustration av gaturum för Varbergsvägen: Radar arkitektur
- ♦ Idéskiss av centrumstråket: Radar arkitektur
- ♦ Illustration av siktlinjer: Radar arkitektur
- ♦ Illustration av lokaliseringsalternativ för Värö station: Radar arkitektur
- ♦ Övriga illustrationer är framtagna av Varbergs kommun



**VARBERGS  
KOMMUN**

Telefon, Varberg direkt: 0340-880 00 | E-post: [varbergdirekt@varberg.se](mailto:varbergdirekt@varberg.se) | Webbplats: [varberg.se](http://varberg.se)  
Postadress: Varbergs kommun, 432 80 Varberg | Besöksadress: Varberg direkt, Norra Vallgatan 14