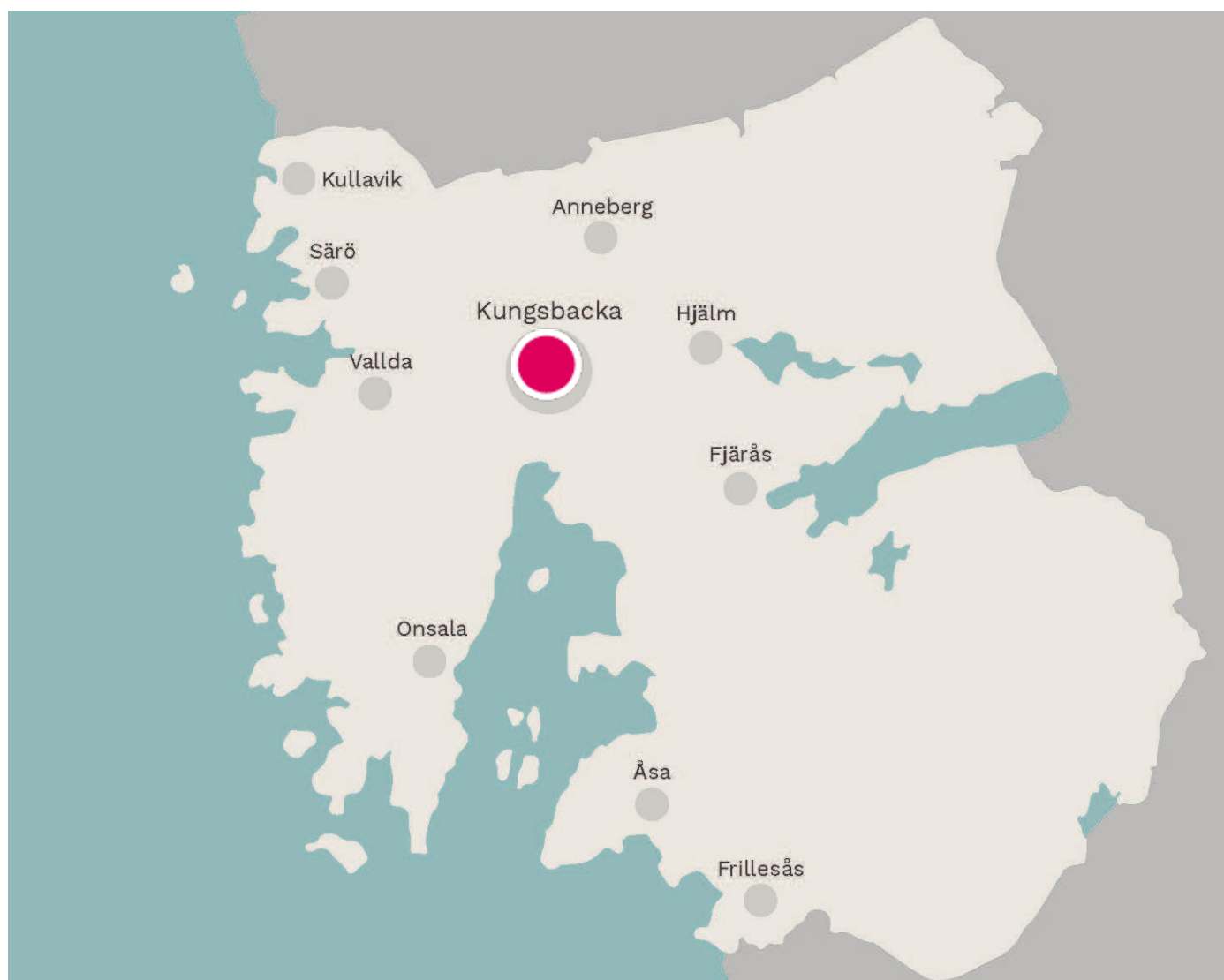




Planbeskrivning

Detaljplan för infrastruktur inom fastighet Varla 2:198 och Varla 12:67 i Kungsbacka



**Planbeskrivning för detaljplan för infrastruktur inom Varla 2:198 och Varla 12:67,
Kungsbacka**

Upprättad 2021-06-02

Diarienummer 2019-00016

Detaljplanen upprättas med standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen 2010:900 samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd BFS 2020:5 och 2020:6.

Handläggare

Björn Vikström, Planarkitekt, bjorn.vikstrom@kungsbacka.se

Mikaela Ropel, Exploateringsingenjör, mikaela.ropel@kungsbacka.se

Handlingar:

- Planbeskrivning, denna handling
- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationskarta
- Grundkarta
- Samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning (preliminär, publiceras ej digitalt)

Bilagor:

- Geoteknisk utredning, PM samt MUR (Norconsult 2020-04-15, reviderad 2022-07-05)
- Trafikbullerutredning (Ramhäll 2020-04-08)
- Dagvattenutredning (Sweco 2021-05-18)
- Trafikbullerutredning (Efterklang, 2025-01-14)

Tidplan för detaljplanens framtagande

Granskning Kv 2 2025

Antagande Kv 3 2025

Innehåll

Sammanfattning av planförslaget	4
Planprocessen	5
Vad är en detaljplan?	5
Detaljplaneprocessens olika steg	6
Bakgrund	7
Uppdrag	7
Planens syfte och huvuddrag	7
Läge, areal och markägförhållanden	7
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	8
Mark och natur	8
Social hållbarhet - nulägesanalys	10
Bebyggelseområden	11
Gator och trafik	11
Teknisk försörjning	12
Hälsa och säkerhet.....	12
Detaljplanens innebörd	14
inledning	14
Bebyggelse	14
Trafik och parkering.....	14
Teknisk försörjning	15
Hälsa och säkerhet.....	16
Överväganden och konsekvenser	17
Nollalternativ	17
Miljökonsekvenser.....	18
Sociala konsekvenser	20
Ekonomiska konsekvenser	20
Genomförandebeskrivning	21
Inledning	21
Organisatoriska frågor.....	21
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning.....	21
Fastighetsrättsliga konsekvenser	22
Avtal	22
Tekniska frågor	22
Ekonomiska frågor.....	23
Beskrivning av planbestämmelser	24
Användning allmän plats	24
Användning av kvartersmark	24
Egenskapsbestämmelser	24
Administrativa bestämmelser.....	25

Sammanfattning av planförslaget

Varlavägen utgör en länk i huvudvägnätet i Kungsbacka stad och leder trafik mellan centrum och norrut till E6:an. I och med dess funktion hanterar Varlavägen stora mängder trafik och är därmed viktig för det stadens vägnät. Då Kungsbacka är en snabbt växande stad behöver vägnätet utvecklas i takt med stadens expansion och planförslaget innebär en breddning av Varlavägen.

Byggnadsnämnden beslutade därför att ge Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan för korsningen Varlavägen-Arendalsleden samt för del av Varlavägen, från Arendalsleden fram till Tölö Tvärled.

Som en första del i arbetet togs en detaljplan fram för cirkulationsplatsen Varlavägen - Arendalsleden. Detaljplanen vann laga kraft år 2019 och cirkulationsplatsen färdigställdes under år 2020. Syftet med etapp två, vilket omfattar denna detaljplan, är att möjliggöra för en breddning av Varlavägen från korsningen Arendalsleden och ned till korsningen Tölö tvärled. En breddning av vägen kommer leda till en bättre trafiksituation i närområdet eftersom vägen kommer kunna hantera en större mängd trafik än i dagsläget.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att Varlavägen breddas med två körfält, ett i vardera färdriktning. I den norra delen kommer breddningen ske på vardera sida om befintlig väg. Söder om korsningen Stora Bäcksleden - Varlavägen kommer breddningen ske på den östra sidan om vägen med hänsyn till befintliga bostäder väster om vägen. Då vägen redan i dagsläget genererar buller, vilket skapar olägenheter för boende i närområdet, möjliggör detaljplanen även för ett bullerskyddsplank. Bullerskyddsplanket kan komma att minska olägenheter för närboende.

När detaljplanen är genomförd kommer framkomligheten för fordonstrafik att förbättras. På sikt kan förbättringen dock leda till vad som kallas inducerad trafik, det vill säga att än fler väljer att nyttja vägen på grund av minskad uppföring då vägens kapacitet ökar. Förbättrad kapacitet innebär i sig nytta för samhället och för trafikanter. Problemet på sikt är dock att trafiken ökar än mer utöver vad som beror på befolkningstillväxt och ökat ekonomiskt utrymme. Det innebär att den kapacitetsökning som en breddning bidrar med inte bibehålls på sikt.

Planprocessen

Vad är en detaljplan?

En detaljplan är juridiskt bindande och regleras i Plan- och bygglagen, PBL kap 4. Detaljplanen reglerar markanvändningen för ett avgränsat område och kan omfatta ett större kvarter, några eller enstaka fastigheter. Detaljplanen reglerar till exempel om marken ska användas till bostäder, industri eller kontor. Den kan också reglera var gator ska anläggas, hur höga byggnaderna får vara och hur stor del av fastigheten som får bebyggas. Detaljplanen består av plankarta samt en planbeskrivning som används för att tolka plankartan. Det är plankartan som är det juridiskt bindande dokumentet. När kommunen tar fram en detaljplan görs det enligt en väl definierad process med syfte att säkra insyn för berörda, få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att förankra förslaget.

Hur tas en detaljplan fram?

Processen med att ta fram en detaljplan inleds oftast med att en markägare eller någon annan ansöker om planbesked hos kommunen, även kommunen kan skicka in en planbeskedsansökan. Om kommunen lämnar ett positivt planbesked inleds därefter ett planarbete. En planprocess kan bedrivas på ett antal olika sätt som i plan- och bygglagen kallas för förfaranden som reglerar vilka steg som ska ingå i detaljplaneprocessen. Det vanligaste är standardförfarande. Vid planer som är särskilt omfattande eller av stort intresse för allmänheten används ett utökat förfarande. Om en plan tvärtom är av begränsad omfattning och inte berör särskilt många kan ett begränsat förfarande användas.

Standardförfarande innebär att detaljplanen ska genomgå samtliga steg inom planprocessen: samråd, granskning, antagande och laga kraft. Ett utökat förfarande innebär att fler steg läggs in i planprocessen, exempelvis kungörelse och underrättelse. Vid ett begränsat förfarande kortas planprocessen ned och kommunen kan hoppa över granskningen förutsatt att samtliga sakägare, inklusive länsstyrelsen, godkänner planförslaget vid samrådet.

Detaljplaneprocessens olika steg

Detaljplaneprocessen regleras i plan och bygglagen, PBL och innefattar ett antal steg innan en detaljplan kan antas, se nedan för beskrivning inom varje steg i processen (samråd, granskning, antagande och laga kraft). Mellan de olika skedena redovisas de framförda synpunkterna och politiska beslut tas om ändringar och om hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. Detaljplanen antas slutligen av byggnadsnämnden, BN eller kommunfullmäktige, KF. Detaljplaneprocessen tar olika lång tid men oftast cirka 1,5 - 2 år efter det att byggnadsnämnden, BN tar beslut om att upprätta ny detaljplan.

Detaljplanen tas fram med ett standardförfarande och texten nedan beskriver processen för ett standardförfarande.

Samråd

När kommunen tagit fram ett första utkast på detaljplanen skickas den ut på samråd. Samrådet är en första remissrunda där berörda myndigheter, fastighetsägare och enskilda med flera ges möjlighet att ta del av förslaget och lämna synpunkter. De personer som anses vara direkt berörda av planförslaget kallas sakägare och får ett utskick med information om planarbetet. Syftet är att ge möjlighet till insyn och påverkan under planprocessen och bidra till ett bättre underlag i planarbetet. Under tiden som samrådet pågår har du möjlighet att skicka in skriftliga synpunkter på planförslaget. Efter samrådet sammanställs de synpunkter som inkommit.

Granskning

Efter samrådet arbetar kommunen vidare med förslaget och gör eventuella ändringar utefter inkomna synpunkter från samrådet. Därefter skickas planförslaget ut på granskning. Granskningen är en andra remissrunda där berörda myndigheter, fastighetsägare och enskilda med flera återigen får möjlighet att ta del av kommunens slutgiltiga förslag.

Antagande

Efter granskningen sammanställs återigen inkomna synpunkter och mindre ändringar kan göras på detaljplaneförslaget utifrån de synpunkter som inkommit. När synpunkterna är sammanställda och eventuellt mindre revideringar gjorts på förslaget tar politikerna beslutet om att anta det färdigbearbetade detaljplaneförslaget.

Laga kraft

Efter beslut om antagande följer en period på tre veckor innan detaljplanen vinner laga kraft. Tidigast tre veckor efter det att politiken har antagit detaljplanen vinner den laga kraft och börjar gälla, förutsatt att ingen har överklagat detaljplanen. Om man har lämnat synpunkter under processen som man upplever inte blivit tillgodosedda kan man inom denna tre veckors period överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen till mark- och miljööverdomstolen för en rättslig prövning.

Bakgrund

Varlavägen utgör en länk i huvudvägnätet i Kungsbacka stad och leder trafik mellan centrum och norrut till E6:an. I och med dess funktion hanterar Varlavägen stora mängder trafik och är viktig för det lokala vägnätet.

Uppdrag

Byggnadsnämnden beslutade 2018-08-30 §238 att uppdra åt Samhällsbyggnadskontoret att ta fram förslag till detaljplan för korsningen Varlavägen-Arendalsleden samt för del av Varlavägen, från Arendalsleden fram till Tölö Tvärled. I beslutet framgår det att planändringen kan delas upp i flera etapper vilket även gjorts. Detaljplan för etapp ett, cirkulationsplatsen Varlavägen-Arendalsleden vann laga kraft 16 september 2019. Etapp två syftar till en breddning av Varlavägen mellan korsningen Arendalsleden och Tölö tvärled.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet är att möjliggöra för en breddning av Varlavägen från korsningen med Arendalsleden till korsningen med Tölö tvärled. Syftet är även att tillskapa ett väl gestaltat trafikrum vilket innebär att vägen fortsatt ska kantas av en allé och övriga ytor längs med vägen ska ges en god utformning för oskyddade trafikanter och dagvattenhantering. Eftersom befintliga detaljplaner inte medger en breddning behöver en ny detaljplan tas fram. En breddning av vägen kommer leda till en bättre trafiksituation för motorfordon i närområdet eftersom vägen kommer kunna hantera en större mängd trafik än i dagsläget.

Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet ligger i den norra delen av Kungsbacka och omfattar cirka 7 hektar. Planområdet består av främst väg och tillhörande vägområde som omgärdas av parkmark. Marken ägs av Kungsbacka kommun.



Figur 1 – planområdets utbredning

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Planområdet ingår i översiktsplanen för Kungsbacka. I den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka (2009) Stad finns en Trafikledsplan som ett beslutat dokument. I denna beskrivs genom prognoser hur trafiken i Kungsbacka stad kommer att utvecklas samt planer för framtida utbyggnad. Prognoserna visade att det fanns behov av att bygga ut Varlavägen mellan Arendalsleden och Tölö tvärled med ytterligare två körfält då vägen både på kort och lång sikt skulle få ökade trafikmängder.

Detaljplaner

Inom området finns fyra gällande detaljplaner, T13, T18, T27b11 och T47, som möjliggör för väg och park. Ingen av dessa detaljplaner ger möjlighet för breddning av väg. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har löpt ut.



Figur 2 – Gällande detaljplaner inom planområdet.

Förutsättningar

Mark och natur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs av väg och angränsande grönområden. Vägen kantas av en allé på båda sidor, längs hela vägsträckan. Enligt utförd inventering av allén uppvisar merparten av träden en god vitalitet undantaget sträckan mellan cirkulationsplatsen Varlavägen – Stora Bäcksleden och cirkulationsplatsen Varlavägen - Arendalsleden.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster definieras som "ekosystemens direkta och indirekta bidrag till människors välbefinnande". Det innebär allt det positiva som vi människor får från naturen och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Ekosystemtjänsterna brukar delas in i fyra grupper:

- Försörjande ekosystemtjänster är de materiella nyttor som naturen levererar och som är helt nödvändiga för vår möjlighet att överleva. Exempel på försörjande ekosystemtjänster är matproduktion, dricksvatten och produktion av material.
- Reglerande ekosystemtjänster tryggar och förbättrar vår livsmiljö genom att reglera och minska oönskade effekter, exempelvis växtlighet som renar luft. Exempel på reglerande ekosystemtjänster är rening av luft och vatten samt pollinering.
- Kulturella ekosystemtjänster är sådant som direkt påverkar vår hälsa och vårt välbefinnande. Exempel på kulturella ekosystemtjänster är kulturarv, hälsa och pedagogik och kognitiv utveckling.
- Stödjande ekosystemtjänster som möjliggör samhällets och ekosystemens funktion. Exempel på stödjande ekosystemtjänster är biologisk mångfald, fotosyntes och jordbildning.

Inom planområdet finns ekosystemtjänster i form av allé och öppna gräsytor. Alléer har en funktion som spridningskorridorer och är således stödjande medan gräsytor fungerar som

reglerande då dessa ytor renar dagvatten.

Landskapsbild och rekreation

Planområdet består av väg- och parkmark. Parkmarken bedöms inte innehålla några rekreativa värden förutom att marken är försedd med en gång- och cykelväg (GC-väg). Längs med Varlavägen finns en allé som bidrar till grönska.

Förorenad mark

Planområdet innehåller inga kända markföroreningar, varken i Länsstyrelsens MIFO-databas eller hos förvaltningen för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka. Öster om planområdet ligger ett verksamhetsområde med kända markföroreningar.

Strandskydd

Hallabäcken som Varlavägen passerar omfattas av strandskydd.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning har tagits fram (Norconsult 2020-04-15, reviderad 2022-07-05) som omfattar hela planområdet. Utredningen har fokuserat på förhållandena i norr i närhet till Hallabäcken, de planskilda korsningarna för gång och cykel samt för sträckan intill bostadsbebyggelsen där bullerskyddsplank kommer placeras vid utbyggnad av väg. Jordlagren inom hela området består i varierad grad av mulljord, torrskorpelera, lera, friktionsjord, sand samt berg. Skillnader mellan jordlagren förekommer beroende på var provtagning skett. Utifrån skruvprovtagning har leran ställvis påvisat inslag av silt. Vid förekomst av lera har i leran de översta metrarna framkommit inslag av gyttja.

Marknivån inom planområdet är relativt flackt. Marknivån mellan Arendalsleden och Stora Bäcksleden varierar mellan cirka +3,0 och 3,9 meter där de högre nivåerna finns närmast Varlavägen. Mellan Stora Bäcksleden och Tölö tvärled varierar marknivån mellan ca +1,9 och +6 meter, där nivån sluttar från Stora Bäcksleden och till Tölö tvärled.

Stabiliteten har analyserats i tre representativa sektioner för aktuellt planområde. Sektion **A** sträcker sig från Varlavägen och nordöst mot Hallabäcken. Sektion **B** sträcker sig från Varlavägen och österut mot Hallabäcken. Sektion **C** sträcker sig från Varlavägen ner för slänten mot gångtunneln vid Tölö tvärled. Utförda stabilitetsberäkningar visar på att säkerhetsfaktorn mot brott inom och i anslutning till området som ska planläggas uppfyller stabilitetsrekommendationerna för SK 3 enligt IEG Rapport 6:2008 i sektion **A** och **B** för befintliga samt planlagda förhållanden.

Utförda beräkningar i läge för sektion **C** visar på att säkerheten inte är uppfylld såvida inga förstärkningsåtgärder utförs i samband med vägbreddningen. Stabiliteten i läge för sektion **C** har kontrollerats med en möjlig förstärkningsåtgärd. Förstärkningsåtgärden som beaktats i beräkningen avser 1,3 meter lättfyllnad under vägbanken för två av fyra körfält och redovisas i bilaga 4. Säkerheten inom området bedöms därmed vara tillfredställande både för befintliga och planerade förhållanden förutsatt att vägbreddningen i läge för sektion **C** och fram till befintlig bussficka utförs med någon förstärkningsåtgärd.

Gyttjan och leran inom detaljplaneområdet bedöms vara sättningskänslig och ökad belastning på jorden genom påförandet av last bedöms kunna ge stora tidsberoende sättningar. Bullerskydd planeras att uppföras väster om Varlavägen i form av ett bullerskyddsplank. Utförda geotekniska undersökningar visar att det inte råder några geotekniska säkerhetsrisker med att placera bullerskyddsplank väster om Varlavägen. I samband med utredningen var

bullerskyddets utformning ej klarlagt men med hänsyn till geotekniska förhållanden bedöms skyddet kunna utföras som bullerskyddsplank grundlagda med exempelvis vingfundament. Enligt utförda stabilitetsberäkningar påverkas inte glidytan av en last som avser bullerskyddsplank väster om Varlavägen.

I samband med all förändring av området såsom byggnation, schaktning, ändrade dräneringsförutsättningar, lastförändringar upplag etcetera ska stabilitetssituationen dock beaktas och detaljprojekteras. Ytterligare fält- och laboratorieundersökningar rekommenderas som underlag för projektering av grundläggning av vägportar och anslutande vägar. Beroende på utformning av bullerskyddsplank rekommenderas ytterligare undersökningar och utredning i läget för eventuell bullerskyddsplank och fundament som underlag för detaljprojektering av bullerskyddets grundläggning. För mer utförlig information om de geotekniska förutsättningarna, läs bifogad geoteknisk utredning.

Social hållbarhet - nulägesanalys

Mångfald

Planområdet är i dagsläget planerat för VÄG samt PARK. Planområdet i sig har ingen större påverkan vad gäller mångfald då det saknar bebyggelse och inte innehåller några större rekreativa värden. Varlavägen kan ses som en form av barriär då det är en större väg som endast kan korsas på ett fåtal platser.

Vardagsliv

Varlavägen är en viktig del av Kungsbackas vägnät och har därför en påverkan på människors vardagsliv. Samma sak gäller för GC-vägen som löper längs med. GC-vägen är en del av Kungsbackas huvudnät vilket innebär att det GC-vägen ska vara snabb, säker och ha god framkomlighet. Varken Varlavägen eller GC-vägen i sig utgör en del av de målpunkter som människor har i sitt vardagsliv men de skapar förutsättningar för att man ska kunna ta sig till och från olika målpunkter.

Trygghet

På den östra sidan om vägen löper en GC-väg. Gång- och cykeltrafikanter är därmed väl synliga från Varlavägen vilket ökar känslan av trygghet. Längs med vägen finns även belysning som ökar känslan av trygghet. Varlavägen är en större väg och gående och cyklister kan enbart korsa den genom planskilda korsningar, i detta fall tunnlarna. I tunnlarna saknas en överblickbarhet från väg samt boende och verksamheter och tunnlarna är därför mer utsatta för eventuella överfall varför dessa passager kan upplevas som otrygga.

Mobilitet

Både Varlavägen och GC-vägen är viktig del i respektive trafiksystem och hanterar stora mängder trafik. De båda binder ihop den norra delen av Kungsbacka med de centrala delarna av staden. Varlavägen trafikeras även av busslinje 1 med en turtäthet var 30:e minut under högtrafik.



Samvaro

Planområdet utgörs endast av ett vägområde omgärdat av grönstråk och det finns ingen möjlighet för samvaro inom området. Varlavägen och GC-vägen skapar däremot möjlighet för att ta sig mellan punkter i staden där det ges möjlighet till samvaro.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse

Planområdet består idag av anläggningar i form av väg, parkering och gång- och cykelväg med tillhörande tunnlar under Varlavägen.

Fornlämningar

Inom planområdet har fornminnen upphittats i höjd med korsningen Varlavägen - Stora Bäcksleden. Fynden utgjordes av boplatmaterial som hittats i samband med schaktning av vägen. På grund av den låga nivån av fornminnen som upptäcktes gjordes bedömningen att det är möjligt att materialet gradvis spridits ut från en delundersökt boplat sydväst om planområdet och att det därför inte finns några fornminnen med sitt ursprung inom planområdet.

Gator och trafik

Biltrafik

Varlavägen fyller idag en funktion som transportled från norra avfarten från E6:an in till Kungsbacka stad. Vägen har ett körfält i vardera riktning och en skyltad hastighet på 60 km/h. Funktionen som transportled innebär att det dagligen är stora flöden trafik som nyttjar vägen. År 2021 uppmättes en årlig dygnsmedel trafik (ÅDT) på 15300 – 15600 fordon. En uppräknings av trafiken för år 2024 visar en ÅDT på 16 000 – 17 000 fordon. Under de tider vägen är som mest belastad förekommer långsamtgående trafik. Etableringar av verksamheter med mera i omgivningen innebär ett ökat flöde av fordon.

I Kungsbacka kommuns trafikledsplan från 2007 togs trafikprognoser fram för år 2010 och år 2020 som planeringsunderlag för framtida utbyggnad av vägnätet i Kungsbacka stad. Trafikprognoserna visade att Varlavägen uppskattades ha en ÅDT år 2010 på 21 000 fordon och för 2020 en ÅDT på 24 000 fordon. Enligt trafikledsplanen fanns det därför ett tydligt behov av att bredda vägen för att klara framtida trafik. Den trafikanalys som tagits fram som underlag till den kommande fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad visar dock att Varlavägen idag har en god framkomlighet under maxtimmen på eftermiddagar.

Gång- och cykeltrafik

Längs med hela Varlavägen och planområdet löper en GC-väg som är en del av kommunens huvudcykelvägnät. GC-vägen knyter samman verksamhets- och handelsområdet i den norra delen av Kungsbacka med de centrala delarna av Kungsbacka.

Parkering

Inom planområdet finns en pendelparkering med cirka 50 platser för bilar.

Kollektivtrafik

Inom planområdet finns det tre busshållplatser. Busshållplatserna trafikeras utav linjetrafik som under högtrafik har en turtäthet på var 30:e minut.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvatten från södra delen avvattnas genom dagvattenledningar som sedan mynnar ut i Kungsbackaån. Norra delen avvattnas i vissa delar av dagvattenledning som sedan mynnar ut i Hallabäcken.

Planområdet omfattas delvis och avvattnas till dikningsföretaget "Hallabrobäcken rf 1921, Arendal, Varla och Gröninge". I förrättningen anges att dikningsföretaget har dimensionerats för avrinning motsvarande 2l/s/ha för övrig mark. Dikningsföretaget är inte aktivt.

Vatten och avlopp

Ledningar för vatten och spillvatten finns utbyggt inom delar av planområdet.

Värme

Inom delar av planområdet finns ledningar för fjärrvärme.

El och Tele

Inom planområdets norra del löper luftledningar ovan Varlavägen vilka hålls upp av tillhörande kraftledningsstolpar intill planområdet. Inom planområdet finns även el- och teleledningar i mark.

Bredband

Inom planområdet finns ledningar för bredband.

Belysning

Inom planområdet finns ledningar för belysning för både väg och GC-väg.

Hälsa och säkerhet

Buller

I samband med framtagandet av detaljplanen har en trafikbullerutredning (Ramboll 2020- 04-08) tagits fram för att undersöka planförslagets påverkan på bostäderna längs med Varlavägen. En kompletterande utredningen togs fram 2025-01-14 av Efterklang. I den senare bullerutredningen har uppdaterade trafiksiffror använts och utredningsområdet har utökats för att undersöka om fler bostäder påverkas av utbyggnaden av Varlavägen.

Buller är enkelt uttryckt oönskat ljud, som upplevs störande och helst undviks. Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högt på listan över allvarligare störningar i samhället. Negativa effekter av buller kan vara sömnsvårigheter och stress med mera.

Med anledning av att bostäderna längs med Varlavägen är byggda innan 1997 är riktvärdet för buller 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad. Ingen av de bullerutsatta bostäderna har idag bullervärden vid fasad som överstiger riktvärdet 65 dBA.

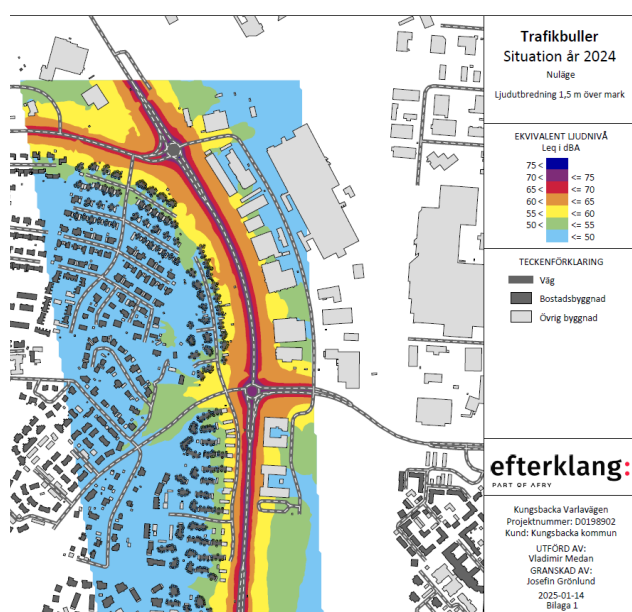
Riksdag och regering har i proposition 1996/97:53 angett långsiktiga riktvärden för trafikbuller vid bostäder. Nedanstående riktvärden bör normalt inte överskridas vid nybyggnation eller väsentlig om- byggnad av trafikinfrastruktur.

- 30 decibel (dBA) ekvivalentnivå inomhus
- 45 decibel (dBA) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 decibel (dBA) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 decibel (dBA) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

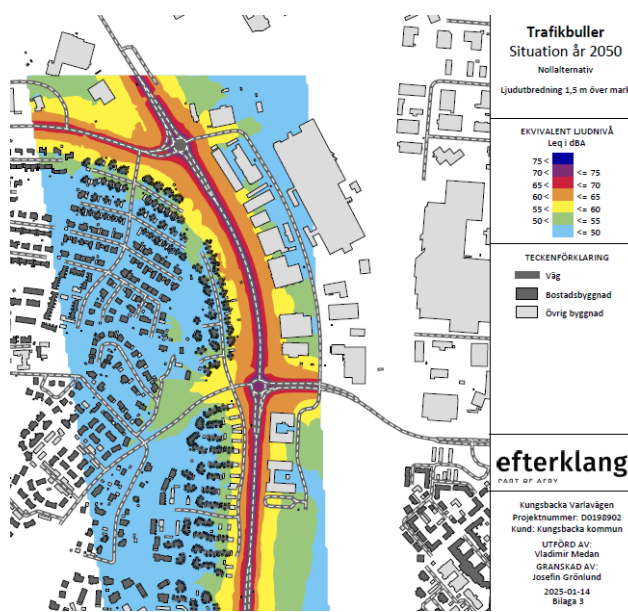
I samband med att Varlavägen byggs ut, vilken ses som en väsentlig ombyggnad, ska ovanstående riktvärden tillämpas. Vid tillämpning av riktvärden vid åtgärder i trafikinfrastruktur bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall som utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan, till exempel i stora tätorter med stadsstruktur, bör målsättningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Utomhusvärdena motsvarar inomhusriktnivå givet en antagen fasadljudsisolering om 25 dBA. Dessa riktvärden har ansatts som krav för att ta fram de bullerberörda i denna utredning.

Utredningarna har undersökt bullerpåverkan från Varlavägen med nuvarande utformning samt med en breddning. Det första scenariot visar ett nuläge år 2024 som förutsätter att Varlavägen behåller nuvarande utformning. Det andra scenariot avser ett nollalternativ, det vill säga ingen utbyggd väg, för Varlavägen men med trafiksiffror för 2050.

Beräknade ekvivalenta ljudnivåer för nuläget vid fasad beräknas som högst 61 dBA för fastigheter närmast Varlavägen. Detta innebär att flera av husen redan utan planerade väggåtgärder, med prognos år 2050, beräknas få ljudnivåer som är högre än riktvärden för nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Ekvivalenta ljudnivåer för år 2050 beräknas öka med cirka 1 dBA jämfört med nuläget.



Figur 3 – Nuläge (2024) för utbredning av trafikbuller.



Figur 4 – Nollalternativ (2050) för utbredning av trafikbuller.

Farligt gods

Planområdet angränsar till Arendalsleden som utgör reservled för farligt gods. På Varlavägen är genomfart av transporter med farligt gods förbjudna, undantagen transporter till närliggande verksamhetsområden. Transporter till verksamhetsområden sker via korsningen Stora Bäcksleden - Varlavägen. Länsstyrelsen i Hallands län har tagit fram riktlinjer för planering av områden i närheten av farligt godsleder (Länsstyrelsen 2011). I riktlinjerna rekommenderas ett avstånd mellan trafikled för farligt gods och bostäder på minst 60 meter, förutsatt att vägen endast hanterar låga flöden av farligt gods.

Risk för översvämning/skred

Delar av planområdet korsar Hallabäcken som i sin tur rinner ut i Kungsbackaån. Enligt kartunderlag från Sveriges geologiska undersökning finns förutsättningar för skred i delar av planområdet, främst i närheten av Hallabäcken där kvicklera identifierats. Delar av Varlavägen har vid tillfällena svämmats över i samband med höga flöden i Hallabäcken.

Detaljplanens innebörd

Inledning

I denna del av planbeskrivningen redogörs för vilka förändringar som möjliggörs för när detaljplanen har vunnit laga kraft. Planbeskrivningen har ingen självständig rättsverkan utan fungerar som vägledning vid planens genomförande. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna.

Bebyggelse

Nya bebyggelsens placering och utformning

Området kommer inte förses med bebyggelse undantaget en transformatorstation och ett byggnadsverk i form av bullerskyddsplank. Bullerskyddsplanket kommer vid uppförande vara placerad väster om vägen mellan korsningen Varlavägen - Stora Bäcksleden och Varlavägen - Tölötvärled.

Vid uppförande av bullerskyddsplank ska gestaltning tas i beaktning för att skapa ett välutformat trafikrum och minska påverkan på intilliggande bostäder. Detta kan uppnås via väl avvägda materialval. Det är positivt om delar av bullerskyddsplanket förses med transparenta materialval eftersom detta minskar risken för att ytan bakom bullerskyddsplanket blir otryggt. Ytan kan då även komma att nyttjas för samvaro. Figur 5 och figur 6 visar exempel på bullerskyddsplank som är transparenta/delvis transparenta. Slutgiltig utformning av bullerskyddsplank tas fram under projektering och inte i detaljplaneskedet. För att möjliggöra för laddstation för elbilar på den befintliga parkeringen reglerar detaljplanen att tekniska anläggningar likt transformatorstation får uppföras.



Figur 5 – exempel på transparent bullerskydd i närheten av Kungsbacka station



Figur 6 – exempel på bullerskydd i trä med transparenta inslag.

Grundläggning

Rekommendationerna i de geotekniska utredningarna ska följas.

Trygghet och tillgänglighet

Planområdet kommer fortsatt vara tillgängligt för allmänheten. I samband med utbyggnaden av vägen kommer även gång- och cykeltunnlar behöva förlängas. Dess anslutningar kommer då i största möjliga mån planas ut för att skapa bättre tillgänglighet. Den upplevda tryggheten kan försämrats med då längre tunnlar kan upplevas som mer otrygga. Känslan av trygghet kan öka om tunnlar förses med god belysning och breddas.

Fornlämningar

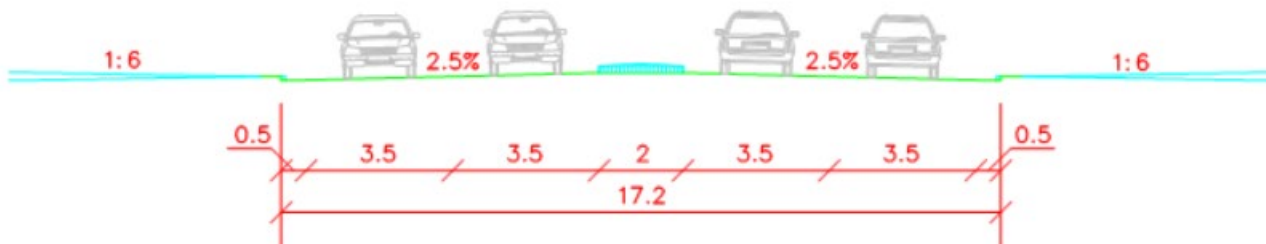
Enligt tidigare utförda utredningar finns det ingen anledning att genomföra ytterligare arkeologiska utredningar. Planförslaget bedöms således inte påverkas av fornlämningar som kräver vidare utredningar. Om fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet avbrytas och omedelbart anmälas till länsstyrelsen.

Trafik och parkering

Gator och vägar

Inom planområdet föreslås Varlavägen breddas med ytterligare två körfält, ett i vardera riktning. Mellan Arendalsleden och Stora Bäcksleden föreslås breddningen ske med ett körfält på vardera sida om vägen. Nackdelen med en breddning på båda sidorna är att inga av träden i allén kan bevaras. Träden är dessvärre i dagsläget inte särskilt välmående på denna sträcka och en nyplantering på båda sidorna kan generera träd med högre livskraft.

Från Stora Bäcksleden till Tölö Tvärled föreslås breddningen ske på den östra sidan med två körfält. Genom att endast bredda på den östra sidan minimeras bullerpåverkan på bostäderna i närheten. Allén längs den västra sidan av vägen kan möjligen komma att sparas om detta är möjligt med hänsyn till eventuellt bullerskyddsplank. Annars kommer även dessa träd behöva tas ned. En utbyggd väg förväntas år 2050 ha en ÅDT på 19 700 – 20 900 fordon.



Figur 7 – principsektion för utbyggd väg.

Gång- och cykeltrafik

Delar av GC-vägen som löper längs Varlavägen ligger inom den föreslagna användningen PARK/VÄG. I samband med breddningen av Varlavägen kommer delar av GC-vägen i den norra delen behöva flyttas österut för att skapa utrymme för vägen. I samband med detta kommer även GC-vägen breddas och separeras till huvudcykelnätstandard och få en ny sträckning vid pendelparkeringen så att cyklister och gående inte behöver passera genom parkeringen.

Breddningen av Varlavägen innebär i sin tur att även gång- och cykeltunnlar förlängs. I

samband med att gång- och cykeltunnlar förlängs kommer även dess anslutningar i största möjliga mån planas ut för att skapa bättre tillgänglighet.

Parkering

Befintlig pendelparkering kommer vara kvar i dess nuvarande omfattning men kommer även möjliggöra för laddstation för elbilar. Detaljplanen möjliggör även för cykelparkering.

Kollektivtrafik

I samband med breddningen av Varlavägen kommer samtliga busshållplatser behöva flyttas för att skapa utrymme för breddningen. Busshållplatserna ska sedan uppföras i nivå med dess nuvarande placering. Busshållplatserna ska vara tillgänglighetsanpassade vilket sker utanför detaljplanarbetet.

Friytor och rekreation

Park

Vägen ska likt i dagsläget omgärdas av parkmark även om stora delar av plankartan anger användningen väg. Delar av parkmarken kompletteras med dagvattenanläggningar för att förbättra dagvattenhanteringen från vägområdet. Parkmark längs den västra sidan intill bostäderna kan komma att upplevas som mer attraktivt för vistelse om bullerskyddplank placeras längs med vägen och om eventuellt bullerskyddsplank är transparent för ökad insyn och trygghet.

Ekosystemtjänster

De ekosystemtjänster som finns inom planområdet idag kommer att minska. Den totala mängden gräsyta kommer att minska vilket gör att områdets reglerande funktion för bland annat vatten försämras. Allén kommer behöva tas ned i vissa delar för att möjliggöra för breddningen. Friska träd bör flyttas inom Kungsbacka stad alternativt placeras längs med vägen på nytt. En allé ska fortsatt placeras på vardera sida om vägen. På kort sikt kommer därför dess bidragande funktion i form av reglerande och försörjande ekosystemtjänst att minska men på sikt kommer den vara likvärdig vad den är i dagsläget.

För att minimera skador på allén ska skadelindringshierarkin följas. Detta innebär att skador i första hand ska undvikas, i andra hand minimeras och avhjälpas på plats och endast i sista hand kompenseras. Detta innebär att skador vid exploatering i första hand ska undvikas genom god planering, i andra hand ska hänsyn tas vid utformning av verksamheten för att minimera skadan av exploatering och i tredje hand ska efterbehandling och andra avhjälpande åtgärder på plats genomföras för att så långt det är möjligt mildra negativa effekter som uppstår. Det är först om skada kan förväntas återstå trots att samtliga dessa åtgärder vidtagits som compensation kan bli aktuellt.

Det kommer vara oundvikligt att bevara allén på sina ställen där den står idag. Ambitionen är att träd med god vitalitet ska sparas och få en annan placering om det krävs, föredragsvis inom planområdet. Om inte detta är möjligt ska de flyttas till annan plats. Detta är både mer kostnadseffektivt och miljövänligt än att köpa in nya träd då nya träd i samma storlek är dyra och innebär långa transportvägar. En flytt av träden kräver planering under ett par år på grund av förberedande åtgärder.

Teknisk försörjning

Dagvatten

I samband med detaljplanen har en dagvattenutredning tagits fram (Sweco 2021-05-18). Planförslaget innebär att den hårdgjorda ytan ökar i samband med utbyggnad av väg vilket i sin tur innebär en ökad föroreningsbelastning. För beräkning av fördröjningsvolym har hänsyn tagits till flödeskravet till Hallabäcken på 2 l/s*ha. Skillnaden i volym mellan inflöde och utflöde under den mest kritiska perioden utgör den erforderliga fördröjningsvolymen. Intensitet, max-flöde och magasinsvolym beräknas för varaktigheter från 10 minuter till 4 dygn. Den maximala magasinsvolymen under detta tidsspann väljs sedan som dimensionerande. Regn med 20-års återkomsttid används vid dimensioneringen (enligt Svenskt Vatten P 110). Beräkning av föroreningsbelastning har utförts med hjälp av den webbaserade recipient och dagvattenmodellen StormTac. Modellen är ett planeringsverktyg där översiktliga beräkningar av flöden och koncentrationer av olika föroreningar kan utföras.

Åtgärder för att fördröja och rena dagvatten kommer behövas längs med hela planområdet till en total volym av 350 kubikmeter. Föreslagna lösningar består av svackdiken, underjordiskt magasin, biofilter och oljeavskiljare eller anläggning med liknande funktion. Det bedöms att föreslagna åtgärder för att hantera dagvatten från planområdet ger en god föroreningsreduktion som uppfyller krav för kvalitet. Om dessa åtgärder vidtas bedöms påverkan på vattenkvaliteten i recipienten på grund av den nya exploateringen vara försumbar.

Vatten och avlopp

Ledningar för vatten och spillvatten kommer fortsatt finnas inom planområdet men kan kräva ledningsomläggning.

Värme

Ledningar för fjärrvärme kommer fortsatt finnas inom planområdet men kan kräva ledningsomläggning.

El och Tele

Luftledningarna intill planområdet får inte påverkas vid utbyggnaden av vägen. Ledningar i mark kommer fortsatt finnas inom planområdet men kan kräva ledningsomläggning.

Bredband

Ledningar för bredband kommer fortsatt finnas inom planområdet men kan kräva ledningsomläggning.

Belysning

Ledningar för belysning kommer fortsatt finnas inom planområdet men kommer kräva ledningsomläggning.

Hälsa och säkerhet

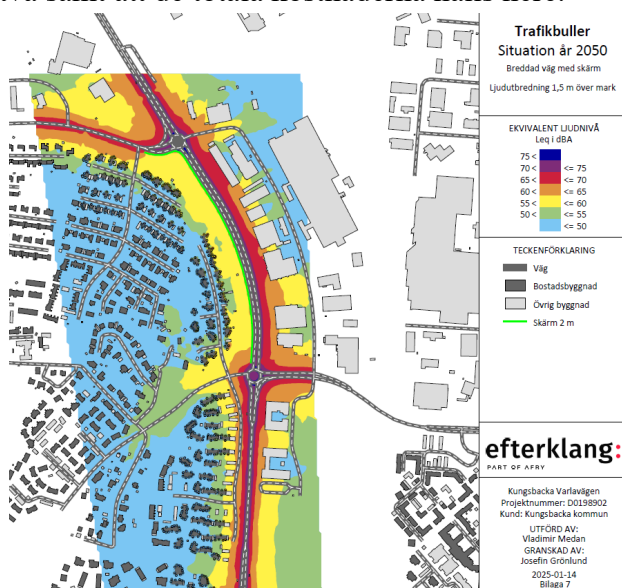
Buller

Breddningen av vägen medför en ökning på 0–1 dBA i ekvivalent ljudnivå för bostäder längs med Varlavägen jämfört med nollalternativet. Eftersom utbyggnaden av väg ses som en väsentlig ombyggnad av infrastruktur behöver bullerreducerande åtgärder genomföras för att klara bullerkraven vid fasad. Enligt framtagna trafikbullerutredning finns det två alternativ avseende bullerskyddsåtgärd (Efterklang, 2025-01-16).

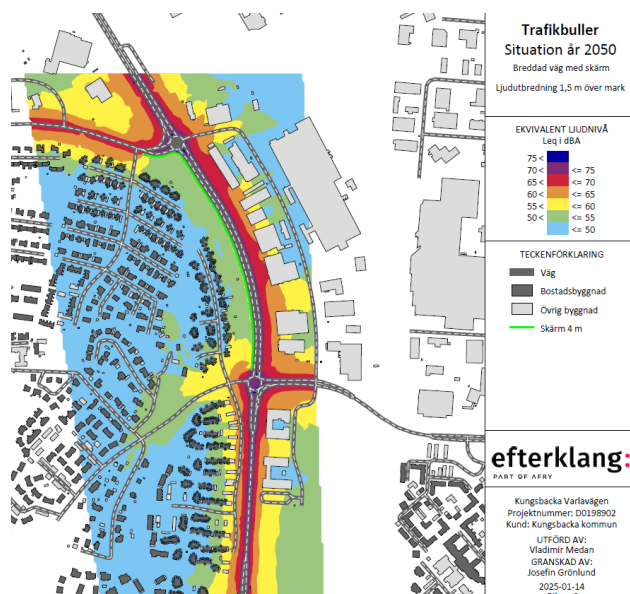
Alternativ ett är ett två meter högt bullerskydd placerad nära vägbanan, i denna utredning 3,5 meter från väggkant. Alternativ två är att placera bullerskydd i samma läge som i alternativ ett. Skillnaden mellan alternativen är höjden på bullerskyddet, där det i alternativ två höjs till 4 meter.

Båda alternativen innebär att riktvärden vid bottenplan uppfylls vid breddning av Varlavägen. Alternativ två med en 4 meter hög bullerskärm längs med Varlavägen visar att både våning 1 och 2 skärmas effektivt. I det första alternativet blir de övre våningsplanerna oskärmade mot trafiken. Värt att notera är att flertalet byggnader har fönster på kortsidan på andra våning, därav är ljudnivåer på våning 2 något överskattade då de inte är direkt riktade mot vägen.

I båda redovisade alternativ med bullerskärmar kan fastighetsnära åtgärder även komma att behöva studeras för att säkerställa att riktvärden inomhus inte kommer att överskridas. Alternativ ett anses vara det mest fördelaktigt då drift och skötsel av bullerskyddsplanket förenklas jämfört med alternativ två samt att de totala kostnaderna hålls nere.



Figur 8 – Utbredning av trafikbuller år 2050 med utbyggd väg och bullerskyddsplank till en höjd av 2 meter.



Figur 9 – Utbredning av trafikbuller år 2050 med utbyggd väg och bullerskyddsplank till en höjd av 4 meter.

Farligt gods

Planförslaget innebär ett användningen VÄG får en större omfattning än i dagsläget och därmed hamnar något närmre bostadshusen sydväst om planområdet. Samtidigt görs bedömningen att vägen inte kommer få ett ökat flöde av farligt gods varför inga vidare åtgärder bedöms som nödvändiga. Bullerskydd bedöms kunna ge en reducerad påverkan vid olycka med farligt gods.

Risk för översvämning och skred

Ett 100-årsregn med 1 timmes varaktighet har en volym på 68 mm, antaget en klimatfaktor på 1,25 enligt PlIO. Antagandet att nuvarande ledningsnät kan hantera ett 10-årsregn ger ett avdrag på 32 mm, vilket ger en nettoregnsvolym på 36 mm. Skyfallsanalysen för befintlig situation visar att planområdet ser ut att klara sig från översvämning vid 100-årsflöde.

Planområdet ligger förhållandevis högt vilket gör att översvämningen begränsas om Kungsbackaån svämmar över vid 100-årsflöde. Vid tidigare skyfall har Hallabäcken svämmat över och påverkat vägen. Det är därför viktigt att i samband med utbyggnad av vägen se över marknivån för vägen i höjd med Hallabäcken för att minimera risken att vägen svämmas över. Det är dock viktigt att exploateringen inte förvärrar situationen inom och utanför planområdet.

Enligt översvämningsskartering Kungsbackaån har havets nivå (Kungsbackafjorden) satts till +1,8 meter vid framtida 100-årsflöde. Detta används som underlag för modellering i Scalgo för att se hur den stigande havsnivå kan påverka vattenstånd i Hallabäcken, Kungsbackaån och därefter planområdena. Resultat visar att området inte ligger i riskzon då översvämningssytor påträffas utanför planområdet.

Stabiliteten inom området bedöms vara tillfredställande både för befintliga och planerade förhållanden. Säkerheten inom området bedöms därmed vara tillfredställande både för befintliga och planerade förhållanden förutsatt att vägbreddningen i läge för sektion C, läs geoteknisk utredning, och fram till befintlig bussficka utförs med någon förstärkningsåtgärd.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativ

Om detaljplanen inte antas kommer trafiksituationen i Kungsbacka stad i det korta perspektivet vara jämförbar med dagsläget. På sikt kan dock längre bilköer uppstå, försämrade framkomlighet för person- och kollektivtrafik och större lokal miljöpåverkan i form av ökade bilköer och utsläpp. Påverkan på närliggande bostäder kommer vara likvärdig med idag då inget bullerskydd kommer uppföras. Ingen översyn kommer heller att göras av gång- och cykeltunnlar vilket innebär att tillgängligheten och framkomligheten inte förbättras för gående och cyklister.

Miljökonsekvenser

Undersökning

En undersökning har gjorts för att ta reda på om förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Kommunen ska göra sin bedömning enligt de kriterier som anges i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Sammanfattningsvis har undersökningen visat att detaljplanen inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan. Däremot avses rekommendationerna i dagvattenutredningen och miljöutredningen i huvudsak följas. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte innebära konflikt med bestämmelserna i 4 kap MB utan kan ses som tätortsutveckling.

Natur & rekreation

Med planförslaget kommer mark som idag är planlagd för park att tas i anspråk för väg. Totalt sett kommer därför mängden grönyta minska. Befintlig gång- och cykelväg som löper parallellt med vägen kommer vara kvar men flyttas på sina ställen för att ge plats för väg.

Befintlig allé kommer behöva tas ned för att möjliggöra en breddning av Varlavägen varför en ansökan om dispens från biotopskydd ska lämnas in. Ambitionen är att träd med god vitalitet ska sparas och få en annan placering om det krävs, föredragsvis inom planområdet. Om inte detta är möjligt ska de flyttas till annan plats. En flytt av träden kräver planering under ett par år på grund av förberedande åtgärder. En ny allé ska uppföras längs med Varlavägen efter breddningen.

Landskapsbild

Utbyggnad av väg kommer påverka landskapsbilden med anledning av tillkommande bullerskyddsplank och de träd i allén som behöver tas ned. Allén kommer behöva tas ned norr om korsningen Stora Bäcksleden - Varlavägen för att möjliggöra breddning av Varlavägen. Söder om korsningen Stora Bäcksleden - Varlavägen kommer träd på den östra sidan om vägen behöva tas ned då breddning sker österut. Det finns även en stor risk att träden väster om vägen behöver tas ned eftersom det inte är klarlagt om bullerskyddsplank kan kombineras med en allé. Sammanfattningsvis får utbyggnaden en stor påverkan på det upplevda gaturummet och landskapsbilden. Allén ska dock ersättas med ny allé vilket gör att påverkan på sikt blir mindre.

Vattenförhållanden

Så länge en god dagvattenlösning tillgodoses både under och efter byggfasen bedöms nedströms recipient inte påverkas. Kungsbackaan har idag måttlig ekologisk status gällande näringsämnen. För recipienten bedöms att aktuellt projekt inte har inverkan på recipientens status och att adekvat rening av dagvatten är ett litet steg mot dess förbättring. Beräkningar av rening visar att samtliga förekommande föroreningsämnen är tillräcklig för att hamna under

riktvärdena.

Trafikrelaterade frågor

Breddningen av vägen kommer innebära att trafiken på sikt kommer att öka. Till följd av trafikökningen kommer även bullernivåerna att öka något. Bullerutredningen visar dock att bullernivåerna kommer minska om ett bullerskydd uppförs.

En utbyggnad av trafiksystemet kommer i sin tur leda till vad som kallas inducerad trafik, vilket innebär att en förbättrad framkomlighet resulterar i ett ökat användande av infrastrukturen då det finns en tidsvinst att göra som tidigare inte fanns. Därför är det viktigt att som komplement till utbyggd infrastruktur för motorfordon även bygga ut infrastruktur för kollektivtrafik, gående och cyklister samt genomföra beteendepåverkande åtgärder.

Hälsa och säkerhet

Hälsa påverkas negativt av buller och med ökad trafik kommer bullernivåerna att öka. Trafikbullerutredningen (Efterklang 2025-01-14) visar att buller kommer öka något till år 2050 men skillnaden mellan befintlig väg och en utbyggd väg är relativt liten, cirka 0-1 dBA. Vid ett tillkommande bullerskyddsplank kommer bullervärdena minska och därmed förbättra förutsättningarna för ett hälsosamt liv för boende väster om Varlavägen.

Om det inte är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att klara riktvärden med en bullerskärm bör målsättningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

I bedömningsgrunderna tillhörande ”regeringens proposition 1996/97:53 – minskat buller invid trafikinfrastrukturen” lyder det:

” Vid tillämpning av riktvärden vid åtgärder i trafikinfrastruktur bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall som utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan, till exempel i stora tätorter med stadsstruktur, bör målsättningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.”

En kombination av vägnära åtgärder samt fastighetsnära åtgärder är möjlig ifall en hög skärm inte är ekonomisk lönsam.

Gående och cyklister kommer fortsatt korsa Varlavägen genom tunnlar vilka kommer förlängas till följd av breddningen. De förlängda tunnlar kan påverka den upplevda tryggheten negativt då sträckan utan direkt insyn från omgivningen blir längre. Det är därför viktigt att undersöka åtgärder som ökar tryggheten vid tunnlar, exempelvis i form av bredd och ljussättning.

En ökad trafikkapacitet riskerar att påverka folkhälsan negativt med anledning av att det blir enklare att välja bilen som fordon. Samtidigt ger en ökad standard på gång- och cykelväg en positiv påverkan på folkhälsan då möjligheten för ökad aktiv mobilitet förbättras.

Miljökvalitetsnormer för luft, 5 kap miljöbalken

Ett genomförande av planen kommer troligtvis leda till ökade utsläpp på grund av ökad kapacitet. Bedömning är dock att miljökvalitetsnormerna inte påverkas i sådan grad att de ger efterföljande negativa effekter på luftkvaliteten.

Miljökvalitetsnormer för yt-och grundvatten, 5 kap miljöbalken

Då planförslaget innebär en ökad hårdgörningsgrad kommer föroreningsbelastning att öka utan rening. Enligt den senaste statusklassning i VISS (Vatten Information System Sverige) har Kungsbackaån och Kungsbacka-fjorden en måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Det finns ingen statusklassning för Hallabäcken i VISS.

Miljökvalitetsnorm (MKN) för Kungsbackaån och Kungsbacka-fjorden är att god ekologisk status ska uppnås till år 2027. Skälet till tidsundantaget är orimliga kostnader för tillsyn- och omprövningsprocessen på grund av otillräcklig administrativ kapacitet. Gällande kemisk ytvattenstatus har Kungsbackaån fått undantag i form av mindre stränga krav för bromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilver (Hg), då det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna av dessa ämnen till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. De nuvarande halterna av PBDE och Hg (december 2015) får dock inte öka.

I dagvattenutredningar har en föroreningsanalys tagits fram vilken visar nuvarande utsläpp av föroreningar samt kommande till följd av exploateringen. Med bidraget från planområdet efter rening blir medelhalten av fosfor i Kungsbackaån 39,0 µg/l vilket fortfarande ger en ekologisk kvot på 0,38. Planområdet har alltså inte bidragit till att förvärra situationen i Kungsbackaån. Fosfortillskottet från planerad exploatering bedöms inte öka halten i recipienten. Resultatet av den ekologiska kvoten visar att MKN inte försämras. Planområdet bidrar således inte till att förvärra situationen i Kungsbackaån och Natura 2000.

Miljömål

En breddning av vägen på denna plats tros inte påverka de regionala miljömålen. En god dagvattenhantering för att säkerställa att dagvattnet som når recipienten inte försämrar (MKN) för vatten är alltid en stark rekommendation för att uppnå *Levande sjöar och vattendrag*. En utbyggnad tros dock inte försämr luftkvaliteten så pass att miljömålet för Frisk luft äventyras.

För miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* rekommenderas att en ny allé planteras efter utbyggnaden av vägen är klar.

Påverkan på Natura 2000

Dagvatten kommer ledas till recipienten Kungsbacka ån som mynnar ut i Natura 2000 området Kungsbackafjorden. Enligt den senaste statusklassning i VISS har Kungsbackafjorden en måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Utförda beräkningar i dagvattenutredningen (Sweco 2021-04-26) visar att en exploatering av planområdet, efter rening, inte bidrar till att förvärra situationen för Natura 2000-områden.

Strandskydd

I samband med framtagande av ny detaljplan återinträder strandskydd. Strandskydd sträcker sig 100 meter från Hallabäckens strandlinje och omfattar den norra delen av planområdet. Strandskydd upphävs enligt tillhörande plankarta med motiveringen att området redan har tagits i anspråk på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Vidare behöver området tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området med hänsyn till Varlavägens funktion som trafikled in och ut ur Kungsbacka norrifrån.

Sociala konsekvenser

Mångfald

Planområdet ges samma användning som i dagsläget, det vill säga väg samt park och utöver det användning parkering. Varlavägen kan fortsatt ses som en form av barriär då inga fler möjligheter att korsna vägen för gående och cyklister planeras.

Vardagsliv

Varlavägens utbyggnad kommer underlätta för bil- och kollektivtrafik i Kungsbacka att ta sig mellan målpunkter som är en del av vardagslivet. Denna effekt förväntas dock att minska på sikt när allt fler väljer att använda sig av Varlavägen.

Trygghet

Gång- och cykeltrafikanter kommer fortsatt vara väl synliga från Varlavägen vilket inger en känsla av trygghet. För att ta sig över vägen kommer gående och cyklister fortsatt behöva ta sig genom planskilda korsningar, i detta fall tunnlar. I tunnelarna saknas en överblickbarhet från vägen samt boende och verksamheter och tunnelarna är därför mer utsatta för eventuella överfall varför dessa passager kan upplevas som otrygga. Tunnelarna bör därför utformas med god belysning och breddas för att öka känslan av trygghet. Uppförande av eventuellt bullerskyddsplank kommer innebära att en större gräsyta kan komma nyttjas för samvaro. För att platsen ska upplevas som trygg är det viktigt att skapa insyn till ytan från Varlavägen vilket innebär att eventuellt bullerskyddsplank delvis uppförs i transparent material.

Mobilitet

Varlavägen kommer fortsatt ha en betydelse för mobilitet och denna kommer i samband med utbyggnaden att öka. Dessvärre kommer det troligtvis på sikt även uppstå långsamtgående fordon på Varlavägen till följd av att vägen kommer nyttjas av allt fler fordon. I samband med att gång- och cykeltunnlar förlängs kommer även dess anslutningar i största möjliga mån planas ut för att skapa bättre tillgänglighet.

Samvaro

Då planområdet endast utgörs ett vägområde omgärdat av grönstråk är förutsättningarna för samvaro inom området begränsade. Vid uppförande av bullerskyddsplank kan en större gräsyta vid bostäderna komma att bli mer attraktiv för vistelse vilket kan leda till ökad samvaro.

Ekonomiska konsekvenser

Huvudmannaskap

I detaljplanen förslås kommunalt huvudmannaskap för allmän plats.

Genomförandebeskrivning

Inledning

Denna del av planbeskrivningen redogör för hur detaljplanen är tänkt att genomföras. Här redovisas de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan utan fungerar som vägledning vid planens genomförande. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna. Beskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt.

Organisatoriska frågor

Detaljplanens tidsplan

För detaljplanen gäller följande tidsplan:

Samråd:	Kv 3 2018
Granskning:	Kv 2 2025
Antagande:	Kv 3 2025
Laga kraft:	Kv 4 2025

(förutsatt att detaljplan ej överklagas)

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år räknat från det datum då planen vunnit laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga enligt detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram en ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren har efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Markägoförhållanden

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av detaljplanens fastighetsförteckning. Planområdet omfattar följande fastigheter:

<u>Fastighet</u>	<u>Fastighetsägare</u>
Varla 2:198	Kungsbacka Kommun
Varla 12:67	Kungsbacka Kommun

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen anger att kommunen är huvudman för allmän plats, vilket innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Allmän plats inom planområdet omfattar VÄG inklusive gång- och cykelväg samt PARK.

Anläggningar inom kvartersmark

Kommunen ansvarar för kvartersmark för P, parkering, för bil och cykel, vilket innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Inom området för Teknisk anläggning (E) finns möjlighet att uppföra en ny transformatorstation. Ellevio ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av den tekniska anläggningen.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Mark ingående i allmän plats

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för kommunen att lösa in den mark som utgör allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Kommunen äger samtlig mark som planläggs som allmän platsmark varpå inlösen av mark från privata fastighetsägare inte blir aktuellt.

Fastighetsbildning

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära några lantmäteriatgärder. Eventuellt behöver en ledningsrätt för fjärrvärme ändras.

Servitut

Servitut är en rätt för en fastighet att få använda en annan fastighet. Det kan till exempel vara rätt att använda en väg eller rätt att anlägga en ledning över en annan fastighet. Det finns två typer av servitut, avtalsservitut och officialservitut. Ett avtalsservitut bildas genom avtal mellan fastigheternas ägare, officialservitut bildas genom beslut från en myndighet, vanligtvis lantmäteriet.

Inom planområdet finns avtalsservitut för jordförlagda el- och optoledningar. Först efter genomförd projektering kommer kommunen kunna se vilka ledningar som kommer behöva flyttas. Nya avtalsservitut kommer då att tecknas för de nya ledningslägena.

Servitut avses att upprättas för Teknisk anläggning (E), transformatorstation.

Ledningsrätt

Om Statkrafts fjärrvärmeledning behöver flyttas för att kunna bygga ut vägen behöver ledningsrätt 1384-00/33.1 ändras genom omprövning.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Statkraft ansöker och kommunen bekostar omprövning av ledningsrätt 1384-00/33.1 om den behöver flyttas på grund av utbyggnad av allmän platsmark.

Avtal

Avtal mellan kommunen och ledningsägare

Innan den allmänna platsmarken byggs ut ska avtal avseende omläggningar av ledningar tecknas mellan respektive ledningsägare och kommunen för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader och utförande, samt ansökan om ledningsrätt. Eventuellt kan det även bli aktuellt att teckna Överenskommelse om ledningsrätt mellan kommun och ledningsägare.

Dispenser och tillstånd

Anmälan om vattenverksamhet

Om vägen ska breddas över Hallabäcken kan åtgärden vara tillståndspliktig enligt 11 kap miljöbalken. Anmälan/tillstånd blir aktuellt vid utbyggnad av kulvert/vägtrumma och utförande av avslantning och erosionsskydd. Om sådant arbete blir aktuellt, ska kommunen upprätta anmälan till Länsstyrelsen.

Dispens

Kommunen ansöker om dispens från biotopsskyddsbestämmelserna för de alléträd som berörs av genomförandet av detaljplanen. Träden står inom kommunens fastighet Kungsbacka 2:198 och kommunen ansvarar för flytt alternativt avverkning av träden samt för återplantering i enlighet med de villkor som beslutas av Länsstyrelsen.

Hallabäcken omfattas av strandskydd. Kommunen ansöker om dispens från strandskyddsbestämmelserna vid breddningen av Varlavägen.

Arkeologi

Om fler fornlämningar, utöver de som hittills funnits, påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet avbrytas och anmälas till länsstyrelsen. Kommunen ska upprätta kontakt med länsstyrelsen och bekosta de utredningar och undersökningar som kan krävas.

Tekniska frågor

Trafik

Kommunen ansvarar för och bekostar utbyggnaden av allmän platsmark VÄG inklusive gång- och cykelvägar.

Kollektivtrafik

Kommunen ansvarar för och bekostar utbyggnad och ombyggnad av busshållplatser inom planområdet.

Park

Kommunen ansvarar för och bekostar utbyggnad och ombyggnad av allmän platsmark PARK.

Dagvatten

Kommunen ansvarar för och bekostar ombyggnad av dagvattenhantering för vägen.

EI, opto- och övriga ledningar

Under projektering av den nya vägsektionen kommer kommunen att bjuda in samtliga ledningsägare till ett ledningsägarmöte. Där kommer kommunen gå igenom vilka ledningar som kan behöva flyttas. För de fall ledningen har en rättighet bekostar kommunen flytt av ledningen. Ledningsägaren ansvarar för att kunna uppvisa en rättighet för sin ledning i befintligt läge. För det fall en ledning inte har en rättighet ska ledningsägare själv bekosta flytten.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen angående projektets påverkan på ledningarna. Avtal angående omläggning av ledningar bör tecknas mellan ledningsägaren och kommunen för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt.

Luft och buller

Kommunen ansvarar för och bekostar uppförande av ett bullerskydd mellan Varlavägen och bostäderna på västra sidan om vägen för de delar där vägbullret överskrider riktvärdena.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kommunens investeringsekonomi

Kommunen genom Förvaltningen för Teknik får kostnader för utbyggnad av anläggningar inom allmän plats med kommunalt huvudmannaskap för VÄG, PARK inklusive gång- och cykelväg, bullerskydd och dagvattenanläggningar, eventuell flytt av ledningar, omprövning av ledningsrätt samt kostnader för tillstånd, dispenser och eventuella kompensationsåtgärder.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Kommunen genom Förvaltningen för Teknik får kostnader för drift och underhåll av VÄG, PARK inklusive gång- och cykelväg, bullerskydd och dagvattenanläggningar.

Beskrivning av planbestämmelser

I detta kapitel listas de planbestämmelser som ingår i plankartan. Syftet med respektive bestämmelse beskrivs för att öka förståelsen för vad och hur detaljplanen reglerar. Samtliga planbestämmelser är formulerade enligt plan och bygglagen (2010:900).

Användning allmän plats

Med allmän plats avses ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov och kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park.

VÄG	Väg	Användningen möjliggör för VÄG. Användningen inrymmer även de vanliga arrangemangen av trafikordningar, gräsytor, hållplatser med mera. Syftet med användningen är att möjliggöra för trafik från och till tätorten samt genom den. Användningen inrymmer även gång- och cykelväg, plantering med mera.
PARK	Anlagd park	Användningen möjliggör för PARK. Användningen inrymmer även gång- och cykelvägar, planteringar med mera. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för en omläggning av befintlig gång- och cykelväg.

Användning av kvartersmark

Med kvartersmark avses all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde. Användning av kvartersmark kan till exempel vara bostäder, detaljhandel eller industri. Användningen av ett markområde kan också anges som en kombination av flera användningar.

P	Parkering	Användningen möjliggör för parkering. Syftet med användningen är att möjliggöra ett mer hållbart resande genom att möjliggöra för samåkning. Inom användningen kan även laddstation för elbilar uppföras.
E ₁	Transformatorstation	Användningen möjliggör för transformatorstation. Syftet med användningen är att möjliggöra för en transformatorstation.

Egenskapsbestämmelser

Allmän plats

Egenskapsbestämmelser för allmän plats reglerar hur en allmän plats ska ordnas eller skyddas.

Störnings- skydd ₁	Störningsskydd	Bullerskyddsplank med en höjd av 6 meter får uppföras. Egenskapsbestämmelsens syfte är att möjliggöra för bullerskyddsplank för att minska påverkan av buller för boende längs med Varlavägen.
allé ₁	Utformning av allmän plats	Allé ska uppföras på båda sidor om väg. Syftar till att säkerställa att vägen fortsatt kommer kantas av en allé.
a ₁	Strandskydd	Strandskydd är upphävt. Syftar till att möjliggöra för åtgärder enligt plankartan.

Kvartersmark

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark reglerar bland annat bebyggelsens omfattning, utformning och skydd av marken.

n ₁	Mark	Marken får inte användas för parkering. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att ingen parkering sker inom 10 meter från närliggande luftledning.
a ₂	Strandskydd	Strandskydd är upphävt. Syftar till att möjliggöra för åtgärder enligt plankartan.