



Detaljplan för breddning av Varlavägen, etapp 2

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 2018-08-30 §238 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för samråd i Stadshuset i Kungsbacka under tiden 8 juni till 29 juni år 2021.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda myndigheter, nämnder, föreningar och sakägare för yttrande.

Planförslaget syftar till att skapa möjlighet för en breddning av Varlavägen från korsningen Arendalsleden och ned till korsningen Tölö tvärled.

Sammanfattning

Under samrådstiden inkom 21 skrivelser. Inkomna synpunkter berör i huvudsak buller, trafik och geoteknik.

Samhällsbyggnadskontoret har bedömt att planförslaget ska revideras. Revideringen innebär att plankartan förtydligats gällande åtgärd för bullerskydd, användningen Väg och parkering – P har utökats, användningen E₁, transformatorstation, har tillkommit för att möjliggöra för transformatorstation.

Framförda synpunkter har i övrigt kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingen.

Inkomna synpunkter och förvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Samtliga synpunkterna finns tillgängliga på Samhällsbyggnadskontoret. Länsstyrelsens yttrande bifogas.

Statliga och regionala myndigheter

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens yttrande bifogas.

Kommentar:

I plankartan har bestämmelsen bullerskydd₁ ersatts med störningsskydd₁ och förtydligats enligt följande "Bullerskyddsplank till en höjd av 4 meter får uppföras". Bostäderna är uppförda tidigare än 1997 och därför gäller riktvärdet 65 dBA ekvivalentbullernivå vid fasad. Vid nybyggnation av väg träder nya riktvärden i kraft vilka säger att åtgärder ska vidtas om 55 dBA ekvivalentbullernivå vid fasad överskrids. Plankartan kommer dock fortsatt reglera att bullerskyddsplank får uppföras. Detta med anledning av att gällande riktvärden är godtagbara samt att det är först vid en utbyggnad av väg som riktvärden överskrids. I områden med kommunalt huvudmannaskap är det kommunen som ansvarar för att de allmänna platserna iordningställs efterhand som detaljplanen byggs ut. Detta innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad av skyddsåtgärder på allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. Därför är Kungsbacka kommun skyldig att bygga bullerskydd vid en utbyggnad av vägen.

Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning om fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete ska arbetet avbrytas och förhållandet omedelbart anmälas till länsstyrelsen.

Planbeskrivningen beskriver vilka konsekvenser nedtagande av allé innebär och att det krävs en ansökan om dispens från biotopskydd. En beskrivning om skadelindringshierarkin har lagts till i planbeskrivningen för att tydliggöra hur exploateringens effekter kan lindras avseende naturvärden.

Enligt utförd förprojektering kommer en breddning av Varlavägen på båda sidor om befintlig väg troligtvis inte kräva att befintlig vägtrumma vid Hallabäcken förlängs. Cykelbanan kommer behöva flyttas något vid en breddning på båda sidor vilket kommer kräva att slänter ned mot bäcken förstärks.

*Alla beräkningar som är gjorda i dagvattenutredningen bygger på att det angivna flödeskravet på 2 l/*ha till Hallabäcken inte överskrids. Kommunen har inte varit i kontakt med dikningsföretaget eftersom det ej är aktivt.*

I tabell 5 i dagvattenutredningen anges att flödet före och efter exploatering av DP2, 300 respektive 500 l/s. I tabell 6 anges fördröjningsvolymen för DP2 till 350l/s, vilket innebär att avrinningen efter exploateringen blir mindre än före. Med hänsyn till att avrinningen bedöms bli lägre till följd av exploateringen

Problematiken kopplat till översvämning av Hallabäcken beror troligtvis på att bäcken inte rensats.

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet har inget att erinra

3. Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra mot planförslaget under förutsättningen att förslaget inte alstra en väsentlig ökning i trafik vid det statliga vägnätet.

4. Räddningstjänsten storgöteborg

Räddningstjänstens framkomlighet bedöms bli bättre i och med planförslaget. Räddningstjänsten har därför inget att erinra inför samråd.

5. Sveriges geotekniska institut

Utförda undersökningarna visar på förekomst av kvicklera. Enligt gällande regelverk (IEG Rapport 6) bör dimensionering av slänter och bankar i kvicklereområden utföras i GK3. Konsulten har valt att använda GK2 och vi saknar en motivering till detta.

Odränerad skjuvhållfasthet har utvärderats baserat på konförsök, vingsonering och CPT-sonering. Konsulten har valt att redovisa utförda geotekniska undersökningar som enstaka borrhål och inte i sektioner. Tidigare utförda undersökningar benämnda GF och TE har medtagits vid utvärdering av skjuvhållfasthetsprofil, men dessa saknas på borrhålen. Borrhålen finns inte heller medtagna på sektioner med resultat från stabilitetsberäkningar. Detta gör att det är svårt för oss att granska de två valda skjuvhållfasthetsprofilerna och därmed rimligheten i de bestämda säkerhetsfaktorerna.

Enligt planbeskrivningen och plankartan framgår att planen tillåter ett bullerskydd med en höjd av 1 meter över anslutande marknivå väster om Varlavägen. Enligt PM Geoteknik framgår att "Utförda geotekniska undersökningar visar att det inte råder några geotekniska säkerhetsrisker med att placera bullerskydd väster om Varlavägen". Vi kan inte av utförda stabilitetsberäkningar se att lasten från bullerskydden är medtagna och vi saknar därmed en motivering till slutsatsen.

Kommentar:

Den geoteknisk utredning har reviderats till granskningsskedet. I samband med revideringen har dimensionering och beräkningar för stabiliteten i området utförts i geoteknisk kategori 3, GK 3 samt säkerhetsklass 3, SK 3. I revideringen har även borrhålen bifogats som bilaga i markteknisk undersökningsrapport.

I samrådet tillät detaljplanen ett bullerskydd till en höjd av 4 meter. Tyvärr hade formuleringen blivit fel i plankartan men rätt formulering fanns i planbeskrivningen. Till granskningen har bestämmelsen ändrats till "bullerskyddsplank får uppföras till en höjd av 6 meter".

I den reviderade geotekniska utredningen görs bedömningen att bullerskyddet kan utföras som bullerskyddsplank grundlagda på exempelvis vingfundament. Enligt utförda stabilitetsberäkningar påverkas inte glidytan av en last som avser bullerskyddsplank väster om Varlavägen.

Sakägare

6. Ellevio

Inom aktuellt område finns befintliga jordkabelledningar, för mellan- och lågspänning.

Om befintliga jordkabelledningar måste flyttas eller ändras, permanent eller tillfälligt, får den som begär ombyggnad eller ändring stå för dessa kostnader.

Ellevio äger den 130kV-ledning och den 50kV-ledning som går genom området och ledningarna är sambyggda i en gemensam konstruktion som korsar Varlavägen mellan Arendalsleden och Kabelgatan.

Ellevio påpekar att inom 10 m horisontellt avstånd från närmsta faslina på luftledningen får till exempel inte upplag eller parkeringar förekomma. Stolparna är försedd med jordtag vilket medför att inga direktjordade detaljer får anläggas inom ett område av 20 meter från jordtaget utan att vidta nödvändiga skyddsåtgärder.

Om vägräcke ska ersätta flytt av ledning ska vägräcke med klass H4A/B sättas upp för att säkerställa att stolparna inte skadas vid en olycka. Stolparna ska då stå minst 5m från räcket så erforderligt avstånd hålls till arbetsbredden för räcket. Om vägräcke kombineras med avvattningsdike utanför vägen ska ett avstånd om 3m från dikets yttersta kant hållas till stolpen. Detta för att inte underminera stolpen och för att underhåll ska kunna vara möjligt. Anledningen till denna åtgärd är för att ledningarna utgör huvudinmatningen av el till Kungsbacka.

Flytt av ledningar kan medföra att nya koncessioner måste sökas vilka beviljas av Energimarknadsinspektionen.

Ellevio önskar att hållas uppdaterade om hur kommunen tänkt att gå till väga. Så snart tydligare ritningsunderlag tagits fram tar Ellevio gärna del av den.

Eventuella åtgärder som krävs för planens genomförande såsom flytt av ledningarna bekostas av kommunen.

Kommentar:

Inom användningen P – parkering har en bestämmelse lagts till som reglerar att parkering inte får uppföras inom 10 meter från kraftledning. Även användningen VÄG har utökats för att ta höjd för en eventuell breddning österut. Förvaltningen för Teknik har fört en dialog med Ellevio kring övriga frågor.

Användningen E, tekniska anläggningar, har tillkommit för att möjliggöra för en transformatorstation. Placering av E-området har stämts av med Ellevio.

7. Fastighetsägare till Varla 2:13

Fastighetsägare anser att något måste göras gällande trafiksituationen på Varlavägen.

I takt med kommunens ambition om att innerstaden ska förtätas och kombinationen av effekter från Tölö tvärled, har Varlavägen succesivt blivit överbelastad. Nuvarande situation med långa köer under flera tillfällen under dagarna skapar stora problem.

Trafikbullernivån från Varlavägen har blivit oacceptabelt. Periodvis är det problem att föra normala samtal om man befinner sig i trädgårdarna som vetter mot Varlavägen.

Den planerade utbyggnaden av Varlavägen förbättrar trafiksituation men förväntas också att betydligt öka trafikvolymen. Vilka miljöaspekter har beräknats och vilken hastighet kommer att gälla?

Det är viktigt att det verkligen placeras ett bullerskydd som dämpar och tar upp trafikbuller. Ett plank som är högt och effektivt nog. Beakta även ”eko-effekter” från/via byggnader öster om Varlavägen.

Kommentar:

Kungsbacka kommuns trafiknät behöver utvidgas i takt med att Kungsbacka utvecklas. Tillhörande Kungsbacka kommuns fördjupa översiktsplan för Kungsbacka från 2007 finns en Trafikledsplan. I Trafikledsplanen framhålls att det finns tydliga behov av utbyggnad av Varlavägen. 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.

För bebyggelse uppförd före år 1997 ska skyddsåtgärder genomföras om bullernivån överstiger 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad. I samband med nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur träder nya riktlinjer in vilka säger att åtgärder ska genomföras om bullernivån överstiger 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad. Detaljplanen möjliggör därför för ett bullerskyddsplank till en höjd av fyra meter som kan uppföras vid utbyggnad av väg.

Angående miljöaspekter ska kommunen i samband med framtagande av detaljplan ställning om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I undersökningen har Kungsbacka kommun kommit fram till att detaljplanen inte får en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar Kungsbacka kommuns bedömning.

I framtagna bullerutredning har ”eko-effekter” inte studerats då detta inte ansetts vara nödvändigt.

8. Fastighetsägare till Varla 2:15

Fastighetsägare ställer sig negativa till föreslagen utbyggnad av väg och kan inte acceptera en sådan åtgärd. Det är mycket buller redan idag och mätningar görs i ett program utan förankring i verkligheten. Redan 2000-06-22 skickades klagan från boende längs Varlavägen in till förvaltningen för Miljö & Hälsoskydd. Kungsbacka kommun förespråkade då bullerdämpande åtgärder för att få en god ljudkvalitet både inomhus och utomhus, daterat 2000-11-07, diarienummer 827/00-44. Redan då var bullernivåerna för höga. En ny trafikmätning genomfördes som visade på minskad trafik. Det fanns pengar avsatta för bullerreducerande åtgärder som då plockades bort från budget.

Blir Varlavägen en fyrfilig väg kommer problemen öka med bilar som redan idag kör för fort på vägen och sladdar runt på kvällar och helger med däckstjut och motorcyklar som väsnas. Ansvaret att reglera detta ligger på polisen men då får beslutsfattare se till att de faktiskt finns på plats under kvällar och helger.

Om en utbyggnad ska ske behöver hastighetsdämpande åtgärder genomföras. Skyltad hastighet respekteras inte.

Bullerskydd måste uppföras vid utbyggnad av väg då det räknas som nybyggnation. Ett bullerskydd kan minska däckljud förutsatt att skyddet har rätt höjd mot industrifastigheter på östra sidan av vägen och mot bostäder. Mellan bullerskydd och fastigheter krävs ett utrymme för att kunna underhålla bullerskyddet. Därför blir det svårt att placeras bullerskydd i fastighetsgräns.

Nej till utbyggnad men ett ja till uppförande av bullerskydd.

Kommentar:

För bebyggelse uppförd före år 1997 ska skyddsåtgärder genomföras om bullernivån överstiger 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad. I samband med nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur träder nya riktlinjer in vilka säger att åtgärder ska genomföras om bullernivån överstiger 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad. Detaljplanen möjliggör därför för att ett bullerskyddsplank till en höjd av fyra meter kan uppföras vid utbyggnad av väg.

Buller kan både mätas och beräknas men i bullerutredningar är det brukligt att använda beräkning som metod. Naturvårdsverket har beräkningsmetoder för beräkning av buller från vägar och järnvägar och som är nationellt vedertagna. Med bullerberäkningar kan man enkelt och effektivt redovisa hur buller exponerar en specifik plats och beskriva hur förändrade förutsättningar utmed en väg kan påverka ljudmiljön. Alternativet till en beräkning är att mäta ljudet. Här är valet av tidpunkten för mätningen och mätperiodens längd viktig och behöver väljas med stor omsorg, där framför allt väder och vind avgör när det är lämpligt att genomföra mätningen. Oftast används mätning för att kontrollera ljudnivån i speciella situationer, exempelvis om det råder komplexa förhållanden på en plats där beräkning inte är

lämplig, att ljudkällan avviker från beräkningsmetoden eller för att bestämma ljudnivån i en bostad. Bullervärden har därför beräknats då denna metod anses mer lämplig än att mäta ljudet.

Kungsbacka kommun har ingen möjlighet att bestämma när polis ska befinna sig på specifika platser. Mätningar visar att merparten av trafikanterna på Varlavägen respekterar skyltad hastighet. Varlavägen är en genomfartsled och framkomligheten är därför prioriterad. Några hastighetsbegränsande åtgärder är därför inte planerade.

Budgeten för projektet avser både breddning av väg och uppförande av bullerskyddsplank. Placering av bullerskyddsskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur boendemiljö, befintliga ledningar och träd påverkas. Bullerskyddsplank kommer endast sättas upp på den västra sidan av vägen och inte mot industrifastigheterna på den östra sidan.

9. Fastighetsägare till Varla 2:16

Fastighetsägare längs Varlavägens västra sida har sedan år 2000 uttryckt besvär över ökad trafikintensitet på Varlavägen och bullerstörningar. Upprepade skrivelser och yrkanden har gjorts genom åren. Sedan dess har trafiken bara ökat på Varlavägen genom tillkomsten av Tölö Tvärled, utbyggnad av Kungsmässan, handelsområden i Borgås, bostadsområden i Björkris, Tölö Ångar samt centrala Kungsbacka. Samtidigt har inga åtgärder vidtagits av kommunen för att hantera bullersituationen längs med Varlavägen.

Planförslaget kommer medföra ytterligare trafik då Varlavägen blir en genomfart i Kungsbacka söderifrån när södra delen av Kungsbacka exploateras. Fastighetsägaren anser att planförslaget kan accepteras under förutsättning att omfattande åtgärder vidtas för att minska bullernivån. Ett krav är därför bullerskydd längs Varlavägens västra sida, gärna i kombination med bullerreducerande asfalt. Bullerskydd bör placeras så nära väg som möjligt då det inte är rimligt att placera skyddet i fastighetsgräns och överlåta underhållsansvar/kostnad på fastighetsägare. Bullerskydd i stil med det längs Kungsgatan och med höjder enligt bullerutredningen skulle kunna vara en acceptabel lösning.

Kommentar:

Varlavägen är en genomfartsled i Kungsbacka och avsikten med breddningen är att möjliggöra för en breddning av Varlavägen.

För bebyggelse uppförd före år 1997 ska skyddsåtgärder genomföras om bullernivån överstiger 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad. I samband med nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur träder nya riktlinjer i kraft vilka säger att åtgärder ska genomföras om bullernivån överstiger 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad. Detaljplanen möjliggör därför för att ett bullerskyddsplank till en höjd av fyra meter kan uppföras vid utbyggnad av väg.

Budgeten för projektet omfattar både breddning av väg och uppförande av bullerskyddsplank. Budgeten omfattar dock inte omläggning av bullerreducerande asfalt. Sådan asfalt kräver mer underhåll och i förhållande till dess reducerande effekt på buller anses inte detta vara lämpligt. Placering av bullerskyddsskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur befintliga ledningar och träd påverkas.

10. Fastighetsägare till Varla 2:18

Fastighetsägaren känner oro inför den förändring som planförslaget föreslår. Anledningen beror på att när Varlavägen byggdes om förändrades dräneringen från fastigheten. Samtliga grannar har mycket vatten på sina tomter och trots att flera vidtagit åtgärder stannar vattnet kvar. Det upplevs som att det inte har någonstans att rinna vidare. Innan Varlavägen byggdes om gick det att använda hela tomten.

Fastighetsägaren är därför orolig att planförslaget kommer leda till att regnvatten kommer förhindras ledas bort från fastigheten. Långa perioden går det endast att nyttja 20 procent av fastigheten. Planförslaget behöver därför ta hänsyn till hur det påverkar omkringliggande fastigheter. Fastighetsägaren har tidigare varit i kontakt med Kungsbacka kommun om problemet men fick då ingen hjälp.

Kommentar:

Planförslaget (Varlavägen) kommer att förses med ett dagvattensystem för att avvattna, leda bort och rena dagvatten från planområdet. Det har gjorts en dagvattenutredning med förslag på hur detta kan ske. Närliggande fastigheter kommer enligt utredning inte påverkas av dagvatten orsakade av planförslaget.

11. Fastighetsägare till Varla 2:21

Privatperson har under lång tid varit störd av trafikbuller från Varlavägen. Detta har blivit värre sedan cirkulationsplatsen vid Tölö tvärlid – Varlavägen byggdes ut då fordon stannar och startar när de passerar cirkulationen. Ett bullerskydd är därför ett krav.

Det vore lämpligare att leda trafiken genom cirkulationsplatsen vid Arendalsleden bort till gamla Göteborgsvägen för att på så sätt inte centrera trafik till Varlavägen. Fastighetsägaren hoppas att Varla villaföreningen kommer vara delaktiga i den fortsatta processen.

Kommentar:

För bebyggelse uppförd före år 1997 ska skyddsåtgärder genomföras om bullernivån överstiger 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad. I samband med nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur träder nya riktlinjer i kraft vilka säger att åtgärder ska genomföras om bullernivån överstiger 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad. Detaljplanen

möjliggör därför ett bullerskydd till en höjd av fyra meter som kan uppföras vid utbyggnad av väg. Budgeten för projektet omfattar både breddning av väg och uppförande av bullerskydd.

Att leda om trafik från Varlavägen till Göteborgsvägen anses ej vara lämpligt. Varlavägen är en av flera utpekade trafikleder och att begränsa trafiken här skulle få negativa konsekvenser på trafiken i andra delar av Kungsbacka stad.

12. Fastighetsägare till Varla 2:35

Fastighetsägaren önskar att bullerskydd uppförs längs med Varlavägen och inte längs med fastighetsgräns. Det är viktigt att hela utredningsområdet beaktas gällande buller och att grönområdet kvarstår. Ett bullerskydd längs med vägen skapar trygghet för barnfamiljer som är berörda.

Kommentar:

Placering av bullerskyddsskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur boendemiljö, befintliga ledningar och träd påverkas.

13. Fastighetsägare till Varla 2:37

Fastighetsägaren önskar att bullerskydd bör uppföras längs med Varlavägen och inte vid fastighetsgräns. Det är viktigt att hela utredningsområdet beaktas gällande buller och att grönytor kvarstår. Ett bullerskydd längs med vägen skapar trygghet för barn som nyttjar grönområdet för lek.

Kommentar:

Placering av bullerskyddsskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur boendemiljö, befintliga ledningar och träd påverkas.

14. Fastighetsägare till Varla 2:38

Fastighetsägaren önskar att bullerskydd uppförs längs med Varlavägen och inte vid fastighetsgräns. Det är viktigt att hela utredningsområdet beaktas gällande buller och att grönytor kvarstår. Ett bullerskydd längs med vägen skapar trygghet för barn som nyttjar grönområdet för lek.

Kommentar:

Placering av bullerskyddsskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur boendemiljö, befintliga ledningar och träd påverkas.

15. Fastighetsägare till Varla 2:67

Fastighetsägaren begär att bullerskydd uppförs vid breddning av Varlavägen och förutsätter att detta byggs längs hela Varlavägen fram till cirkulationsplatsen Stora Bäcksleden utan avbrott. Det hindrar även fotgängare från att korsa vägen vilket är vanligt idag.

Kommentar:

Placering av bullerskyddsskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur boendemiljö, befintliga ledningar och träd påverkas.

16. Fastighetsägare till Varla 2:147

Fastighetsägaren önskar att bullerskydd uppförs längs med Varlavägen och inte längs med fastighetsgräns. Det är viktigt att hela utredningsområdet beaktas gällande buller och att grönområdet kvarstår. Ett bullerskydd längs med vägen skapar trygghet för barnfamiljer som är berörda.

Kommentar:

Placering av bullerskyddsskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur boendemiljö, befintliga ledningar och träd påverkas.

17. Fastighetsägare till Varla 8:17

Fastighetsägaren önskar inget bullerskydd mot fastigheten som skyler byggnad och dess verksamhet.

Kommentar:

Planförslaget föreslår inget bullerskydd längs med den östra sidan av Varlavägen.

Organisationer och föreningar

18. Varla villaförening

Varla Villaförening är positiva att planförslaget möjliggör för bullerskydd. De ser ett behov av bullerskydd även för fastigheter längs Nils Ebbesgårdsgatan som drabbas av buller från cirkulationsplatsen samt Stora Bäcksleden. En studie av olika bullerskydd bör genomföras för att undersöka bullerdämpningseffekten av olika skydd. Höjden på bullerskyddet är av stor vikt då bostadsområdet sluttar ned mot Varlavägen och önskar därför att effekten av bullerskydd utreds beroende på höjd. De anser även att olika alternativ studeras för att minska hastigheten då bredare väg generellt leder till högre hastigheter.

Vidare anser Varla Villaförening att följande bör tas i beaktning:

1. Trafikmängden som ligger som grund för beräkningarna bör ta hänsyn till planerade projekt men även titta framåt och ta höjd för ett växande Kungsbacka.
 - a) Varla 2:198 m.fl. handelsområdet i Varla västra
 - b) Varla 6:17, 6:18 och 6:22, detaljplan för verksamheter
 - c) Varla 10:26, flerbostadshus
 - d) Varla 2:398 m.fl. detaljplan för verksamhetsområde
 - e) Kommande bebyggelse av Kungsängen av bostäder och handelsytor
 - f) Omfördelningen av trafik inom Kungsbacka.
 - g) Kvarteret Valand och den utbyggda Kungsmässan
 - h) Andra kommande projekt.
2. Bullernivåer i Varla som måste bli lägre än idag för alla fastigheter men för detta projekt specifikt för följande;
 - a) Bengtsgårdsgatan 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20 samt Bengtsgårdsgatan 3 och 5.
 - b) Närområdet på Nils Ebbegårdsgatan 1, 3, 5, 7, 2, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 18, 20, samt 33, 31, 29, 27.

Boende på Nils Ebbesgårdsgatan närmast Stora Bäcksleden störs även av bullret från utfarten Energigatan. Trafiken på Stora Bäcksleden ökar även på grund av att fler upptäckt genvägen till Säröleden samt den beräknade ökande trafiken på Stora Bäcksleden från byggprojekten i Varla.

3. Att bullerskyddet ska vara sammanhängande och placeras vid väg samt vara i ett underhållsfritt material som bidrar till ett förskönande intryck. Det är viktigt att skyddet inte skapar ett instängt intryck för betraktare och boenden, därför lämpar sig ett transparent skydd. Särskild hänsyn bör tas till fastigheten Varla 2:21. Remsan som bildas mellan fastighetsgräns och

bullerskydd vid väg bör göras tillgänglig för fastighetsägarna då det inte är möjligt att nå fastigheterna östra sida förutom via grönområdet. Det är även viktigt att grönområdet intill Varlavägen fortsatt är tillgängligt för boende i området.

4. Översvämning som uppstår väster om befintlig Varlaväg på grund av bristfällig dränering, vid häftigt regn eller i samband med snösmältning, och måste åtgärdas i samband med nybyggnationen. Denna översvämning drabbar fastigheterna i enlighet med 2a ovan.
5. Att gång- och cykelvägen utmed Varlavägens östra sida behålls som funktion.
6. Nästan dagligen förekommer det "racing" (bilar och MC) på sträckan mellan Tölö Tvärled och Stora Bäcksleden. Därför bör någon form av dämpande effekt på hastigheten införas. Det kan vara hastighetskontroller eller hastighetsbegränsande åtgärd för att minimera risken för en allvarlig olycka och de ljud som alstras vid "racing". Sannolikt ökar intresset och möjligheten till "racing" när vägen breddas till 2+2 filer.
7. Vi önskar att kommunen bevakar utfallet av bullerskydden efter uppförandet med bullermätningar inte bara teoretiska utan även göra vissa fysiska mätningar för att verifiera de teoretiska.

Kommentar:

1. *En utbyggnad av vägen är en förutsättning för ett växande Kungsbacka. Varje enskild detaljplan hanterar frågor om trafik. I samband med framtagande av bullerutredningen har nya trafiksiffror använts som tar hänsyn till framtida trafik. Vid detaljplaner brukar Trafikverkets trafikstringsverktyg användas. Verktöget är ett planeringsstöd utformat för att underlätta skattning av trafikstring i samband med planering av nya eller befintliga områden. De resultat som beräknas i verktöget kan ses som riktvärden.*
2. *Utförd bullerutredning har utrett hur bostäder längs med Varlavägen påverkas och därför har inte fastigheterna med adressen Nils Ebbesgårdsgatan 2, 4, 8, 16, 18, 20 och Bengtsgårdsgatan 3 och 5 utretts. Utifrån befintlig utredning framgår det att adressen Nils Ebbesgårdsgatan 2 samt Bengtsgårdsgatan 3 och 5 ligger inom gränsvärdet 55–60 dBA. För att utreda påverkan från utbyggnaden av Varlavägen har därför en ny bullerutredning tagits fram. Utifrån den nya bullerutredningen framgår det att bebyggelsen på ovannämnda adresser inte av utbyggnaden av Varlavägen.*

Detaljplanen möjliggör endast en breddning av Varlavägen, att utreda buller från utfarten till Energigatan ingår således inte i detaljplanen. Detsamma gäller Stora Bäcksleden. Om buller uppfattas som störande bör Miljö & Hälsoskydd kontaktas.

3. *Utformning av bullerskydd kommer inte regleras i samband med detaljplanen utan detta hanteras i samband med förprojektering av väg och bullerskydd. Kungsbacka kommun håller dock med om att gestaltningen av eventuellt bullerskydd är av stor vikt för att inte skapa otrygga ytor bakom bullerskyddet. Placering av bullerskyddskärm kommer hanteras i samband med projektering. En avvägning mellan olika konsekvenser kommer behöva göras i samband med val av placering, exempelvis hur boendemiljö, befintliga ledningar och träd påverkas.*
4. *Planförslaget kommer att föras med ett dagvattensystem för att avvattna, leda bort och rena dagvatten. Det har gjorts en dagvattenutredning med förslag på hur detta kan ske. Närliggande fastigheter kommer enligt utredning inte påverkas av dagvatten orsakade av planförslaget.*
5. *Gång- och cykelvägen kommer behålla sin funktion.*
6. *Mätningar visar att merparten av trafikanterna på Varlavägen respekterar skyltad hastighet. Varlavägen är en genomfartsled och framkomligheten är därför prioriterad. Några hastighetsbegränsande åtgärder är därför inte planerade.*
7. *Buller kan både mätas och beräknas men i bullerutredningar är det brukligt att använda beräkning som metod. Naturvårdsverket har beräkningsmetoder för beräkning av buller från vägar och järnvägar och som är nationellt vedertagna. Dessa används bland annat av Trafikverket.*

Med bullerberäkningar kan man enkelt och effektivt redovisa hur buller exponerar en specifik plats och beskriva hur förändrade förutsättningar utmed en väg kan påverka ljudmiljön. Alternativet till en beräkning är att mäta ljudet. Här är valet av tidpunkten för mätningen och mätperiodens längd viktig och behöver väljas med stor omsorg och där framför allt väder och vind avgör när det är lämpligt att genomföra mätningen. Oftast används mätning för att kontrollera ljudnivån i speciella situationer, exempelvis om det råder komplexa förhållanden på en plats där beräkning inte är lämplig, att ljudkällan avviker från beräkningsmetoden eller för att bestämma ljudnivån i en bostad. Bullervärden har därför beräknats i detta fall då denna metod anses mer lämplig än att mäta ljudet.

För att kunna utvärdera utfallet av bullerskyddet krävs det att det utförs mätningar både före och efter att bullerskyddet uppförts. Med anledning av att det ej anses vara nödvändigt att genomföra mätningar för det specifika projektet kommer Kungsbacka kommun inte följa upp åtgärden med mätningar.

Kommunala förvaltningar och nämnder

19. Teknik

Gång- och cykelstråket längs Varlavägen är ett av kommunens tyngst trafikerade stråk och utgör en viktig länk in mot centrum. Då det inte finns några målpunkter längs stråket är det främst till för genomfart, vilket ställer krav på snabb och enkel cykling. För att uppnå detta bör gång- och cykelbanan separera gående och cyklister samt vara tillräckligt bred för att möjliggöra för cyklar att köra om. Att separera gående och cyklister ger både ökad framkomlighet, trygghet och säkerhet.

Gång- och cykelbanan som korsar pendelparkeringen i nord-sydlig riktning bör separeras från biltrafik. De befintliga gång- och cykelbanorna kring Varlavägen har, på vissa sträckor, längslutningar uppemot 10 procent. När Varlavägen breddas ges möjlighet att korrigera de befintliga gång- och cykelbanorna och förbättra standarden genom att minska längdslutningen.

För att göra det enklare att göra kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik bör behov och placering av cykelparkering i anslutning till busshållplatserna längs Varlavägen utredas.

För att landskapsbilden ska påverkas i minsta möjliga mån är det en stor fördel om man kan omplantera träden inom planområdet. Träden som flyttas inom planområdet ska ges goda förutsättningar med tillräckligt utrymme för växtbädd för att på så sätt skapa förutsättningar för god etablering och vidare utveckling. Att gestalta stadens norra infartsled med en allé är för övrigt i linje med de direktiv som återfinns i den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad (ÖP037 antagen av kommunfullmäktige 2009-06-16 § 113).

Teknik anser att det är viktigt att värna och ta tillvara de träd som har god vitalitet, och där detta inte är möjligt bör man uppväga förlusten av naturvärden genom kompensationsåtgärder. Det är viktigt att kompensationsåtgärder planeras och lokaliseras utifrån ett landskapsekologiskt perspektiv så att den gröna infrastrukturen stärks.

Ny gestaltning av rondell ska följa det koncept som finns framtaget för stadens entréer.

Då en breddning av Varlavägen innebär en ökad mängd fordonstrafik, och därmed högre bullernivåer som kan skapa olägenheter för boende i närområdet, möjliggör detaljplanen för ett bullerskydd. Teknik anser att det är viktigt att sammanväga olika intressen i samband med placering och val av bullerskydd, exempelvis boendekvaliteter för närliggande villakvarter, trädens fortsatta vitalitet och framtida driftaspekt. Ser man till trädens behov är det viktigt att inte placera skärmen inom de befintliga trädens droppzon. Detta behöver detaljstuderas vidare under projektering. När det kommer till driftaspekten är det viktigt att värna om tillräckliga ytor runt skyddet så att det är praktiskt möjligt att komma åt att drifva det på ömse sidor. Hållbarhet, estetik och miljöaspekter är viktiga faktorer att värna vid gestaltningen av bullerskyddet.

I plankartorna har antal meter i meningen ”Bullerskydd med en höjd av meter över anslutande marknivå” fallit bort.

Konsekvensen av en breddning kommer bli att tunnarna blir längre och därmed kan upplevas mer otrygga. Teknik anser att det är viktigt att värna om tryggheten i dessa tunnlar genom exempelvis konst, ljus färgsättning och god belysning. Sikt och överblickbarhet kan åstadkommas genom att tunneln görs bredare och att man arbetar med gestaltningen vid tunnelns entrépunkter. Dessa aspekter får detaljstuderas vidare under projekteringen. För ökad trygghet och säkerhet bör gång- och cykelbanan vara separerad i tunnarna.

Det står i planbeskrivningen under rubriken Dagvatten (s. 15) dels att flödeskravet för Hallabäcken är maximalt 2 l/s/ha och dels att dimensioneringen har gjorts för ett 20-årsregn. Båda påståendena stämmer var för sig och för planområdet i stort. I de beräkningar som har gjorts för flödeskravet om 2 l/s/ha för Hallabäcken har det dock beräknats utifrån ett 2-årsregn. Detta motiveras i dagvattenutredningen under rubriken ”Delområde 3” på sida 24. Detta hade kunnat förtydligas i planbeskrivningen för att undvika missförstånd.

Det är inte uteslutet att befintliga kommunala ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten kan behöva ändras eller läggas om i samband med att Varlavägen breddas och att bullerskyddet byggs. Kostnader för detta ska i så fall belasta kommunen som exploatör. De kostnader för ledningsflytt och ombyggnad, som beror av detaljplanens genomförande, ska alltså inte belasta VA-kollektivet. Samråd med Teknik ska göras avseende VA-ledningar så att eventuell förnyelse eller omläggning kan göras innan, eller i samband med detaljplanens genomförande.

Kungsbacka Bredbandsnät, har fiber i området så aktsamhet och skydd av befintlig ledning krävs vid arbetet.

I övrigt har Teknik inget att erinra.

Kommentar:

Plankartan har reviderats och förtydligt högsta tillåtna höjd för bullerskydd. Även avsnittet dagvatten i planbeskrivningen har förtydligats i enlighet med Teknicks yttrande.

Övriga delar av förvaltningens yttrande anses avse projektering av väg och bullerskydd. Yttrandet vidarebefordras därför i sin helhet till avdelningen Projekt & bygg på förvaltningen för Teknik.

20. Miljö & Hälsoskydd

Miljö & Hälsoskydd har yttrat sig i ärendet som gäller cirkulationsplatsen i korsningen Arendalsleden-Varlavägen, ert diarienummer PL/2018:30. I yttrandet i samrådet påtalades att dammen sydost om cirkulationsplatsen inte är anmäld enligt miljöbalken. Miljö & Hälsoskydd kan inte se att någon anmälan är gjord än och förutsätter att det görs så att försiktighetsåtgärder kan meddelas.

Det är positivt att planförslaget möjliggör byggande av bullerskydd väster om vägen som ska breddas. Eftersom gällande riktvärden i enlighet med redovisad bullerutredning överskrids för ekvivalent ljudnivå vid fasad behöver det i detaljplanen framgå tydligt att det är ett krav att bullerskydd byggs.

I bullerutredningen har bullerskydd utformats så att riktvärden vid fasad klaras på bottenplan och i markplan vid uteplats.

Man behöver i det fortsatta planarbetet utreda vilken typ av bullerskydd som är lämpligast att bygga på platsen, var det lämpligast ska placeras och vem som ska ansvara för att bullerskyddet byggs.

Om förvaltningen för Teknik ska ansvara för byggandet är det viktigt att de får besked om detta i god tid så att de kan budgetera för projektet.

Planförslaget tillstyrks under förutsättning att detaljplanen förses med villkor om att bullerskydd byggs så att gällande riktvärden för ekvivalent nivå vid fasad på bottenplan och i markplan vid uteplats, uppnås för bostadshusen väster om planområdet.

Skyfallsanalysen för befintlig situation visar att detaljplaneområdet ser ut att klara sig från översvämning vid 100-årsflöde. Bra att man gjort beräkningar med avseende på 100-årsregn, men viktigt som utredningen skriver att detaljplanerna inte förvärrar situationen för andra delar inom och utanför planområdena.

Rening behövs, främst av koppar och suspenderat material. För att säkerställa rening av dagvatten bör åtgärder anpassas så att så många partiklar, metaller och lösta ämnen som möjligt avskiljs från vattnet.

Trots att många av värdena både före och efter exploatering understiger riktvärdena så kommer föroreningshalterna för vissa specifika ytor (till exempel trafikerad asfaltsväg, infarter och parkeringsytor) att vara högre och därför behöver dagvattnet främst från dessa ytor renas. Det finns föreslagna renings- och fördröjningsåtgärder för dagvatten i utredningen.

Ekologisk och kemisk status anges i utredningen och bedöms inte påverkas negativt. Dock är bedömningen gjord utifrån delområde 1 som ligger inom detaljplan 1 (DP1) och inte för detaljplan 2 (DP2), som aktuella samråd gäller.

Planområdet bedöms i rapporten inte bidra till att förvärra situationen i Kungsbackaån, inre Kungsbackafjorden och Natura 2000. Men för att bedöma hur DP2 påverkar situationen behöver utredningen kompletteras med ett scenario med utgångspunkt från enbart DP2.

Under anläggningsfasen är det också viktigt att ta hand om dagvattnet för att minska risken för grumling i recipienten.

Kommentar:

Dammen ingår inte i planförslaget. Förvaltningen för Teknik har påbörjat en utredning av dammen.

Bostäderna är uppförd 1997 eller tidigare och därför gäller riktvärdet 65 dBA ekvivalentbullernivå vid fasad. Vid nybyggnation av väg träder nya riktvärden i kraft vilka säger att åtgärder ska vidtas om 55 dBA ekvivalentbullernivå vid fasad överskrids. Plankartan kommer därför fortsatt endast reglera att bullerskydd kan uppföras. Detta med anledning av att gällande riktvärden är godtagbara samt att det är först vid en utbyggnad av väg som riktvärden överskrids. I områden med kommunalt huvudmannaskap är det kommunen som ansvarar för att de allmänna platserna iordningställs efterhand som detaljplanen byggs ut.

Detta innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad av skyddsåtgärder på allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. Därför anses eventuell utbyggnad av bullerskydd säkerställt.

Förvaltningen för Teknik ansvarar för utbyggnad av eventuellt bullerskydd och har budgeterat för en utbyggnad.

Beräkningar på den ekologiska och kemiska statusen är gjord utifrån totalfosforhalten i Tabell 7–11 i dagvattenutredningen. Där redovisas att det enbart är i DP1, delområde 1 som totalfosforhalten överstiger det angivna gränsvärdet. Eftersom DP 2 har lägre halter av totalfosfor samt omfattar en större yta bör totalfosforhalten inte påverka den ekologiska och kemiska statusen mer än i DP 1. Frågan är avstämmd med förvaltningen för Miljö & Hälsoskydd.

Övriga

21. Hallandstrafiken

När vägen breddas ska även busshållplatserna flyttas ut, det är viktigt att anslutningsvägarna hamnar bra och kopplar till befintliga målpunkter. En breddning av vägen kan förbättra framkomligheten för bussen. Det finns tankar kring att dubbelrikta busstrafiken i området vilket då kommer kräva hållplatslägen på andra sidan. Hållplatsernas utformning kan behöva ses över i sin helhet.

När gång- och cykeltunnlarna förlängs behöver trygghetsaspekten tänkas in. Det är positivt att man ser över ”upp- och nedgångarna” och att dessa bör hamna i nära anslutning till busshållplatserna. Vi ser positivt på att pendelparkeringen utökas med platser för cykel.

Hallandstrafiken har stämt av remissvaret med Västtrafik.

Kommentar: *Kungsbacka kommun noterar yttrandet.*

Ändringar

Plankarta

- *Planbestämmelsen "Bullerskydd₁" har ersatts med planbestämmelsen "störningsskydd₁" och specificerar nu högsta tillåtna höjd på bullerskydd.*
- *Planbestämmelsen n_1 har lagts till för att säkerställa att parkering inte sker inom 10 meter från kraftledning.*
- *Planbestämmelsen "störningsskydd₁" har lagts till för att säkerställa att vägen fortsatt ska kantas av en allé.*
- *Användning VÄG har utökats för att skapa en större flexibilitet gällande den framtida vägens placering. Ingen utökning av VÄG har skett mot bostadsbebyggelsen. Till följd av utökningen av VÄG har även användningen PARK minskats ned.*
- *Användningen P har utökats något för att även inkludera slänter.*
- *Användningen E_1 , transformatorstation, har tillkommit för att möjliggöra för en transformatorstation.*

Planbeskrivning

- *Avsnittet dagvatten har uppdateras med information om dagvattenhantering.*
- *Avsnitten gällande gator och vägar har förtydligats.*
- *Avsnitten gällande hälsa och säkerhet har uppdaterats utifrån framtagna bullerutredning av Efterklang.*
- *Avsnittet geoteknik har uppdaterats utifrån uppdaterad geoteknisk utredning.*

Ida Lennartsson

Verksamhetschef plan

Björn Vikström

Planarkitekt

Samrådsyttrande över förslag till detaljplan för infrastruktur inom Varla 2:198 och 12:67 i Kungsbacka kommun

Ärendet

Planområdet ligger i den norra delen av Kungsbacka och omfattar cirka 7 hektar. Planområdet består i dag av främst väg och tillhörande vägområde som omgärdas av parkmark. Syftet med detaljplanen är att skapa möjlighet för en breddning av Varlavägen från korsningen Arendalsleden och ned till korsningen Tölö tvärled.

Gällande regleringar

I den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad finns en Trafikledsplan som ett beslutat dokument. Prognoserna i denna visar att det finns behov av att bygga ut Varlavägen mellan Arendalsleden och Tölö tvärled med ytterligare två körfält.

Inom området finns fyra gällande detaljplaner, T13, T18, T27b11 och T47. De möjliggör för väg och park. Ingen av detaljplaner ger möjlighet för breddning av väg.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (PBL) och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen enligt förslaget kan komma att prövas.

Motiv för bedömningen

Länstyrelsen befarar att:

- det som föreslås blir olämpligt avseende människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Se vidare under rubriken Trafikbuller.

2021-07-07

402-5125-2021

Länsstyrelsen befarar inte att:

- riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas,
- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas,
- strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser,

Trafikbuller

I infrastrukturpropositionen 1996/97:53 angavs att nedanstående riktvärden normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

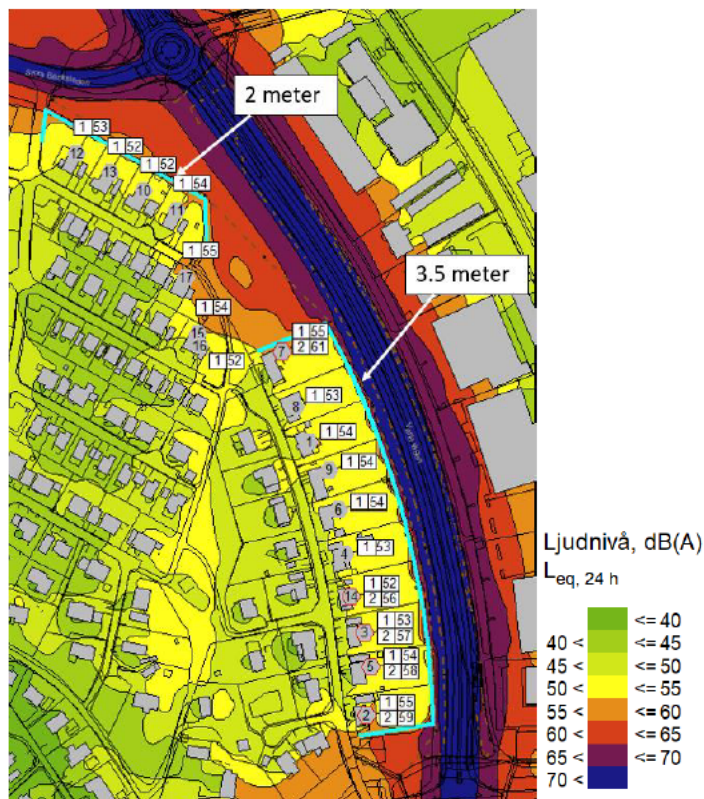
30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

I bullerutredning för Varlavägen redovisas två alternativ för att klara ovanstående riktvärden på bostädernas bottenvåningar och uteplatser. Alternativ 1 är att en bullerskärm på 3,5 meter för södra huslängan och en bullerskärm på 2,0 meter för den norra huslängan uppförs i bostädernas fastighetsgräns.

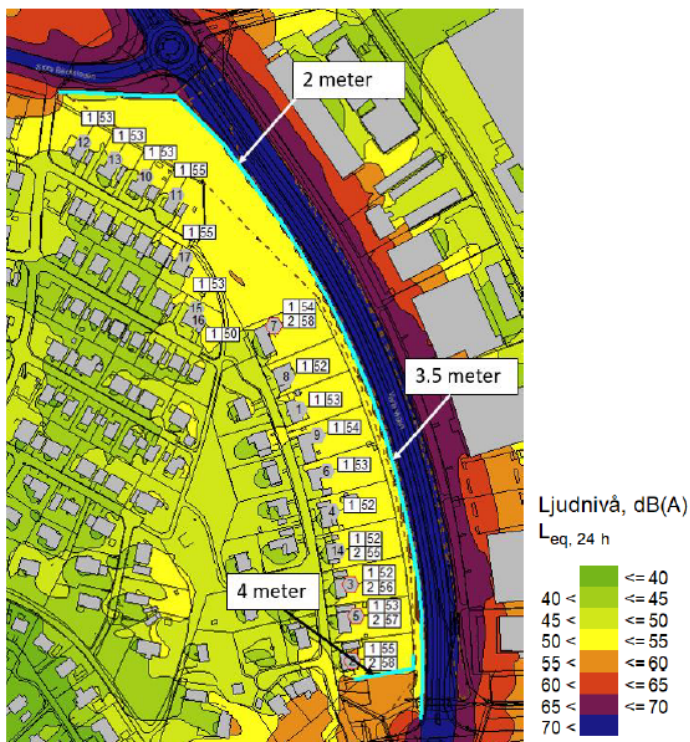


Figur 7 Beräkningsresultat ekvivalenta ljudnivåer, Utredningsalternativ med bullerskärm i fastighetsgräns

2021-07-07

402-5125-2021

Alternativ 2 är att en bullerskärm placeras nära väggkanten med höjderna 3,5 meter i söder och 2,0 meter i norr. Då behövs även en lokal skärm på 4,0 meter för huset längst i söder.



Figur 8 Beräkningsresultat ekvivalenta ljudnivåer, Utredningsalternativ med bullerskärm när källan

För att klara riktvärden även för plan två i bostäderna inom utredningsområdet krävs en 6 meter hög bullerskärm. I bullerutredningen anges därför att i båda redovisade alternativ med bullerskärmar kan fastighetsnära åtgärder även komma att behöva studeras för att säkerställa att riktvärden inomhus inte kommer att överskridas.

I plankartan finns planbestämmelsen *Skydd mot störningar Bullerskydd₁ Bullerskydd med en höjd av meter över anslutande marknivå.*

Länsstyrelsen kan inte se att det säkerställs i plankartan att de åtgärder som redovisas i bullerutredningen utförs, att bullerskärmar måste uppföras eller hur höga skärmar ska vara. Detta behöver säkerställas i detaljplanen.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.

2021-07-07

402-5125-2021

Råd enligt 2 kap. PBL

Arkeologi

Det planerade arbetsföretaget innebär att Varlavägen ska breddas från korsningen Arendalsleden till korsningen Tölö tvärled. I den norra delen av detaljplaneområdet ska breddningen genomföras på vardera sidan om befintlig väg. Söder om Stora Bäcksleden ska breddningen ske på den östra sidan.

I anslutning till det planerade arbetsföretaget finns en registrerad Övrig kulturhistorisk lämning, L1996:3508 som beskrivs enligt följande i Riksantikvarieämbetets Kulturmiljöregister;

Lösfynd från av schaktmaskiner omrörd mark, inlämnade till GAM 1983. Fynden utgör boplatsmaterial: kärnor, avslag och spån. GAM inv nr 49518. På den låga nivån kan man tänka sig att materialet svallat utifrån den delundersökta boplatsen i SV, se nr 118.

Inom ett krönläge SV om planerat arbetsföretag finns en registrerad boplats, L1996:3187 som har undersökts arkeologiskt mellan åren 1988-1998. Här har påträffats boplatslämningar som speglar att platsen brukats kontinuerligt från förhistorisk fram till historisk tid.

Det planerade arbetsföretaget är beläget i en annan topografisk miljö än Varlaboplatsen. Området runt Varlavägen är låglänt och redan påverkat av olika byggnationer. Området var strandbundet för 1000 år sedan, markbeskaffenheten utgörs av lera och sannolikheten att påträffa förhistoriska lämningar är därmed inte hög. Länsstyrelsen har med hänsyn taget till dessa förutsättningar ingen erinran ur fornlämningssynpunkt på de planerade åtgärderna.

Länsstyrelsen vill dock påminna om 2 kap. 10 § kulturmiljölagen vilken innebär att om fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete ska arbetet avbrytas och förhållandet omedelbart anmälas till länsstyrelsen.

Biotopskydd

Biotopskyddad allé föreslås tas bort. Skadelindringshierarkin eller ”kompensationstrappan” bör tillämpas (se Boverkets kunskapsbank, Frivillig ekologisk kompensation i planering och byggande). Det bör särskilt noteras att tiden för ersättning av de nuvarande träden i allén till att en ny allé vuxit upp till motsvarande ålder är lång. Värdena i allén är därför inte helt lätta att ersätta. Detta bör beaktas vid tillämpningen av skadelindringshierarkin.

Naturvärden

Länsstyrelsen vill särskilt lyfta fram Hallabäckens naturvärden. Hallabäcken är en bäck som fungerar som både lek- och uppväxtområde för havsöring. Detta är särskilt viktigt om detaljplanen medför att vägområdet ska breddas över Hallabäcken. Havsöringens vandringsmöjligheter behöver säkerställas.

Om vägen ska breddas kan åtgärden vara tillståndspliktig enligt 11 kap MB.

2021-07-07

402-5125-2021

MKN vatten

Kungsbackaan är klassad som måttlig ekologisk status beroende på både övergödningsproblematik och hydromorfologiska förändringar. De åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen bör genomföras för att säkerställa att detaljplanens genomförande bidrar till uppfyllandet av miljökvalitetsnormer för vatten eller åtminstone inte motverkar uppfyllandet av dessa miljökvalitetsnormer.

Vattenverksamhet

Den väg som ska breddas passerar över Hallabäcken. Länsstyrelsen upplyser därför om bestämmelserna om vattenverksamhet. Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. MB och i lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (1998:812). Åtgärder som innebär t.ex. avvattnings av mark samt grävning eller uppförande av en anläggning i ett vattenområde utgör vattenverksamheter som kan kräva ett tillstånd eller en anmälan.

Vid avledning av dagvatten till nedströms liggande vattenområden, såsom diken eller andra vattenområden, är det viktigt att ägare till sådana vattenanläggningar eller -områden kontaktas och att dessa medger eventuella ökade flöden eller påverkan på vattenanläggningar utanför planområdet. Om en överenskommelse med ägare till vattenanläggningar som påverkas av t.ex. ökade flöden inte kan träffas kan frågan behöva tillståndsprövas i domstol. Om ett dikningsföretag berörs krävs i regel omprövning om man ändrar företagets båtnadsområde eller flödesmängder till företaget.

Det anges i planbeskrivningen vilken avrinning dikningsföretaget dimensionerats för men det framgår inte av planbeskrivningen vilken avrinningen till dikningsföretaget blir efter att planen genomförts. Vidare framgår det inte om dikningsföretaget kontaktats med anledning av framtagandet av detaljplanen.

Översvämning

Historiskt har det funnits stora problem med översvämning av Hallabäcken uppströms detaljplanen. Det har bland annat orsakat översvämning på väg E6. I detaljplanen bör det säkerställas att förändrad markanvändning i området där Hallabäcken korsas inte riskerar att förvärra översvämningens riskerna uppström.

Övrigt

Samrådsyttrande från Trafikverket ska beaktas.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av planarkitekt Anna Nilsson med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande. *Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.*

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.