



## Detaljplan för Torpa-Kärra 1:24

Kärradal  
Varbergs kommun

Detaljplanen har varit på samråd under tiden den 8 oktober 2020 till den 3 december 2020.

Handlingar har skickats till Länsstyrelsen i Hallands län, Kulturmiljö Halland, Trafikverket, Kommunstyrelsen, Förskole- och grundskolenämnden, Hamn- och gatunämnden, Kultur- och fritidsnämnden, Lantmäterimyndigheten, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Räddningstjänsten, Näringslivs- och destinationskontoret, Varberg Energi AB, Varbergsortens El, Fortum, Vatten & Miljö i Väst AB, Hallandstrafiken, Kärradals vägförening, TeliaSonera Skanova AB, samt till berörda sakägare.

Följande synpunkter har framförts under samrådstiden:

### Statliga, kommunala och övriga remissinstanser

#### 1. Länsstyrelsen i Hallands län, 2020-11-30

##### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas.

Länsstyrelsen befarar att det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Detta med anledning av att en acceptabel bullersituationen i området inte är säkerställd. Se mer under trafikbuller nedan.

Länsstyrelsen befarar inte att:

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

##### Trafikbuller

Länsstyrelsen anser att det finns förutsättningar att klara gällande riktvärden (förordning 2015:216) men detta har inte säkerställts i planen. Planen måste reglera det som är nödvändigt för att förordningen ska uppfyllas, annars finns det inte möjlighet att ställa krav på dessa åtgärder i bygglovskedet. Förordningen är inte tillämplig för bygglov som ska prövas inom en detaljplan. I detaljplaner ska markens lämplighet för bebyggelse, bland annat när det gäller bullerfrågan, redan vara prövad och den byggrätt som planen medger gäller.

### **Råd enligt 2 kap. PBL**

#### *Hållbar samhällsplanering*

Området ligger långt från service, skola och arbetsplatser. Boende i området kommer att bli starkt bilberoende. Barn i området kommer inte att kunna cykla till skolan på egen hand. Den föreslagna åtgärden innebär inte ett led i transportsnål och hållbar samhällsplanering.

#### *Behovsbedömning*

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

#### *Biotopskydd*

Enligt 2 kap. 3 § plan och bygglagen ska planläggning ske med hänsyn till natur och kulturvärden. Det innebär att förekomst av biotopskyddsområden ska beaktas vid framtagande av detaljplaner och utgöra en av planeringsförutsättningarna. Vid behov av att utföra åtgärder som skadar naturmiljön inom ett biotopskyddsområde krävs en dispens från bestämmelserna, vilket söks hos Länsstyrelsen och kräver särskilda skäl. Särskilda skäl för dispens kan till exempel vara ett angeläget behov av bostadsbyggande, där det inte finns några lämpliga alternativa lösningar. Vid framtagandet av en detaljplan bör det utredas vilka särskilda skäl som kan åberopas i en kommande dispensansökan. Exploatering bör dock alltid planeras med så stor hänsyn som möjligt till skyddade biotoper och miljön i övrigt.

För att avgöra om en dispens kan meddelas eller ej görs en avvägning i det enskilda fallet, mellan skadan en åtgärd eller verksamhet innebär på ett biotopskyddsområde och tyngden i de skäl som anges för att vidta densamma. Som en del i avvägningen bör en inventering och beskrivning av naturvärdena hos förekommande biotopskyddsområden utföras. Vid avvägningen ska också hänsyn tas till om det finns andra lämpliga alternativ som inte innebär skada på biotopen. Om exploateringen inte kan utföras på ett sådant sätt att biotopen bevaras bör det framgå varför. Vidare bör det framgå hur biotopskyddets syfte kan tillgodoses även om biotopen tas bort. En föreslagen kompensationsåtgärd vägs inte in i bedömningen och är inte ett särskilt skäl.

Det anges i planbeskrivningen att det i anslutning till jordbruksmarken i norra delen av planområdet finns rester av en äldre stenmur, men det anges inte om denna omfattas av biotopskydd. Kommunen bör göra en bedömning av huruvida denna omfattas av biotopskydd och motivera detta i planbeskrivningen. Det bör, om stenvuren omfattas av biotopskydd, anges ett skydd i plankartan för denna och en gränsmarkering läggas in i plankartan. Det bör anges i planbeskrivningen att åtgärder som kan skada naturmiljön i biotopen kräver dispens, vilket söks hos Länsstyrelsen och kan medges om det finns särskilda skäl.

I planbeskrivningen anges det att i gränsen mellan jordbruksmarken och lövskogen finns ett långt odlingsröse som går igenom hela området, vilket anges vara biotopskyddat. Det framgår inte tydligt om detta röse sträcker sig in i planområdet. Detta bör förtydligas. Om odlingsröset sträcker sig inom planområdet, bör det anges ett skydd i plankartan och en gränsmarkering läggas in.

#### *Vattenverksamhet*

Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. miljöbalken och i lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (1998:812). Åtgärder som innebär till exempel avvattning 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 till exempel 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.

#### *Dagvatten*

Dagvattenutredningen ska uppdateras till granskningen. Länsstyrelsen kommer med synpunkter i det skedet men konstaterar att några av byggrätterna ligger relativt lågt i landskapet, lika lågt som dagvattendammarna placeras. I dagvattenutredningen nämns att grundvattenytan bör studeras där dammen planeras. Länsstyrelsen tycker det är viktigt att man gör så och att man även tänker på att grundvattenytan kan komma att stiga med klimatförändringar. Om det är avgörande för att området inte ska översvämmas bör markhöjder regleras i planen.

#### *Jordbruksmark*

Föreslagen exploatering bedöms endast marginellt påverka jordbruksmarken då det handlar om drygt 1000 m<sup>2</sup>.

#### *Kulturhistoriska värden*

Planområdet gränsar till den utpekade kulturmiljön Kärradal i Kulturmiljöprogram för Varbergs kommun 2016. Det är därför positivt ur kulturmiljösynpunkt att kommunen beaktat rekommendationerna i kulturmiljöprogrammet i utformning av den nya detaljplanen och att den nya bebyggelsen till viss del anpassas till omgivningen genom exempelvis reglering av nockhöjd och utformning av tak och fasader.

### *Arkeologi*

Enligt handlingarna avses 15 nya lägenheter fördelat på tre byggnader. Fastigheten Torpa -Kärra 1:24 omfattar en ca 6000 m<sup>2</sup> stor yta och gränsar i sin norra del till fornlämningen L1996:1616 (tidigare Torpa 53:1). Delar av denna fornlämning har underkastats olika nivåer av arkeologiska undersökningar vid tre olika tillfällen. Boplatsen påträffades vid en arkeologisk utredning år 2008 och har även utmed sin östra sida underkastats en arkeologisk förundersökning år 2016. Mot denna bakgrund utfördes av Kulturmiljö Halland år 2019, på Länsstyrelsens uppdrag, en arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte av L1996:1616 inom fastigheten Torpa-Kärra 1:24. Syftet med denna förundersökning var att skapa ett bedömningsunderlag för länsstyrelsen för att konstatera utbredningen av L1996:1616 inom Torpa-Kärra 1:24. Förundersökningen år 2019 visade att det fanns förhistoriska flintor i kanten av L1996:1616. Dock gjordes bedömningen att dessa flintor transporterats ned över den lägre liggande Torpa-Kärra från L1996:1616 genom plöjning och naturliga processer. Markmiljön var också betydligt våtare och olämpligare för bosättning söder om L1996:1616. Därför förordades att L1996:1616 behöll sin nuvarande avgränsning. Enligt den i underlaget införda plankartan kommer ej arbetsföretaget beröra L1996:1616 med byggnation och området söder om fornlämningen bedöms ur antikvarisk synvinkel såsom olämpliga för historisk relevanta lämningar.

I den sydöstra delen av planområdet finns L1996:1491 (tidigare Torpa 44:1), vilket är en domarring (järnåldersgrav) bestående av 6 stycken klumpstenar. Enligt plankartan och planbeskrivningen kommer ej fornlämningen att beröras av arbetsföretaget och området kring fornlämningen är angivet som grönområde. Om området kring domarringen ändå skulle beröras av någon form av byggnation (utegym, lekplats, vandringsstråk m.m.) så ska länsstyrelsen kontaktas.

Länsstyrelsen bedömer att inga ytterligare arkeologiska undersökningar är befogade inom fastigheten Torpa-Kärra 1:24. Sett ur fornlämningssynpunkt kan området tas i anspråk för avsett ändamål. Länsstyrelsen vill dock påminna om 2 kap 10 § i Kulturmiljölagen (1988:950), vilken innebär att om fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet avbrytas och förhållandet omedelbart anmälas till länsstyrelsen.

Kommentar:

*Trafikbulerutredningen uppdateras inför granskning.*

*Planförslaget revideras inför granskning för att uppnå riktlinjerna för bullernivåer vid uteplats och fasad.*

#### Biotopskydd

*Planbeskrivningen uppdateras med beskrivning av stenvuren och odlingsröset samt om de utgörs av biotopskydd.*

*Plankartan uppdateras med en skyddsbestämmelse om planområdet omfattas av biotopskydd.*

*Planbeskrivningen uppdateras med information att åtgärder som kan skada naturmiljön i biotopen kräver dispens, vilket söks hos Länsstyrelsen och kan medges om det finns särskilda skäl.*

#### Dagvatten

*Dagvattenutredningen uppdaterats till granskningen.*

#### Arkeologi

*Ett skydd för fornlämningen L1996:1491 (tidigare Torpa 44:1) läggs till i plankartans södra del. Planbeskrivningen uppdateras med information om 2 kap 10 § i Kulturmiljölagen (1988:950).*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **2. Kulturmiljö Halland, 2020-11-26**

Planområdet ligger precis utanför kulturmiljön och befintlig bebyggelse är inte med i inventeringen av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, BeBR. En viss anpassning till rekommendationer i Kulturmiljöprogrammet beträffande utformning tycks ändå ha gjorts. Det bör dock finnas en variation i utformningen av de nya byggnaderna så att de inte kan upplevas som ett modernt inslag i form av ett nytt helt enhetligt bostadsområde så nära kulturmiljön.

Kommentar:

*Synpunkterna noteras.*

## **3. Trafikverket, 2020-11-13**

### **Infrastruktur**

Väg 802 är inte utpekad som riksintresse i enlighet med 3 kap 8 § miljöbalken, primär väg för farligt gods eller funktionellt prioriterat vägnät. Vägen har en

skyltad hastighet på 40 km/tim och trafikmätning från år 2016 visar 699 fordon per dygn, varav 31 lastbilar.

Västkustbanan är utpekad som riksintresse i enlighet med 3 kap 8 § miljöbalken och primärt stråk för farligt gods. Västkustbanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade Trans European Transport Network, TEN-T nätet. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet.

### **Trafikverkets synpunkter**

#### *Trafikflöde*

Planförslaget behöver kompletteras med uppgifter om det ökade transportbehov som den föreslagna exploateringen förväntas påverka väg 802 under både hög- och lågsäsong. Utredningen måste analysera föreslagna genomförbara åtgärder som kan göra planförslaget acceptabelt.

Kommunen måste se till att samhället inte exploateras på ett sätt som försämrar trafiksystemets framkomlighet.

#### *Väganslutning*

Plankartan verka tillåta två anslutningar utmed väg 802, vilket verkar vara en fördubbling av befintliga anslutningar. Restriktivitet råder mot nya anslutningar längs statliga vägar för att säkerställa trafiksäkerhet. Därför bör kommunen anlägga en väganslutning för hela planområdet för att minska antal konfliktpunkter inom området.

#### *Bullerstörning*

Kommunen måste säkerställa att planförslaget klarar bullerförordningar (SFS 2015:216) på alla punkter, även utomhusplatser.

#### *Vibrationer*

Vid byggnation i närheten av stora trafikled är det viktigt att tillse att riktvärden för vibrationer inte överstigs. I utrymmen där människor stadigvarande vistas ska 0,4 mm/s vägd RMS inte överstigas enligt Trafikverket och Boverket (TDOK 2014:1021).

#### *Dagvattenhantering*

Efter granskning av planförslaget för Torpa-Kärre 1:24 och 1:21 anses avvattningsåtgärderna vara tillräckliga för att säkerställa järnvägens funktion. Trafikverket vill att erosionsskyddet som föreslås placeras vid utloppet av dammen utformas så att utflödes sprids enligt förslag. Detta minskar risker för att nedströmsliggande fastighet i framtiden leder vidare ett koncentrerat utflöde till järnvägsdiket.

#### *Väghållning*

Varbergs kommun har varit expansiva under många år men någon ändring av väghållansvaret har inte skett. Trafikverket har i samråd med Riksförbundet enskilda vägar (REV) och Sveriges kommuner och landsting (SKL) genomfört

projektet och kommit fram till att staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort medan kommunen bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.

Med anledning kommunens ambition att utveckla Kärradal måste förutsättningarna för det framtida väghållarskapet utredas omgående. Trafikverket brukar till exempel generellt inte vara väghållare för vägar/gator där hastighetsbegränsningen sänks till 40 km/h.

Väghållningsområdets avgränsning ska ske så att väghållningen blir rationell och kommunen behöver därför ta över huvudansvar för väghållningen i Kärradal.

### Övrigt

Trafikverket noterar att ” I den fördjupade översiktsplanen för norra kusten antagen av kommunfullmäktige år 2017 anges planområdet vara beläget inom ett område där riktlinjerna säger att ny enstaka bebyggelse ska prövas med en restriktiv hållning och att ny sammanhållen bebyggelse inte är tillåten. Planförslaget är därmed inte förenligt med gällande översiktsplan.”

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar:

*Planhandlingarna föreslås uppdateras inför granskning med aktuella siffror kring trafikstringen som den förslagna exploateringen beräknas generera.*

*Plankartan uppdateras med ett utfartsförbud mot Kärravägen för att minska antalet väganslutningar mot väg 802, Kärravägen.*

*Trafikbillerutredningen uppdateras till granskningen.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 4. Kommunstyrelsens arbetsutskott, 2020-12-01

### Beslut

Arbetsutskottet beslutar att i samrådsskedet inte ha något att invända mot förslag till detaljplan för Torpa-Kärre 1:24.

### Övervägande

Byggnadsnämnden beslutade om ett positivt planbesked för fastigheten den 26 maj 2016, innan den fördjupade översiktsplanen för norra kusten antagits. Byggnadsnämndens beslut grundades på att planansökan var förenlig med då gällande fördjupade översiktsplanen för norra kusten, antagen år 2000, som angav att aktuell fastighet var lämplig för utveckling av ny bebyggelse.

I den fördjupade översiktsplanen för norra kusten, antagen av kommunfullmäktige år 2017, är planområdet beläget inom ett område där riktlinjerna säger att ny enstaka bebyggelse ska prövas med en restriktiv hållning samt att ny sammanhållen bebyggelse inte är tillåten. Planförslaget möjliggör exploatering av ny bebyggelse invid befintlig, vilket kan anses vara ett skäl för exploatering i det enskilda fallet.

Planområdet är beläget i utkanten av område utpekade för riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, riksintresse för friluftsliv och turism enligt 4 kap. 2 § miljöbalken, samt riksintresse för högexploaterad kustzon enligt 4 kap. 4 § miljöbalken. Bestämmelserna hindrar inte utveckling av befintliga tätorter. Väst kustbanan är således belägen cirka 150 meter öst om planområdet enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Föreslagen exploatering bedöms inte påverka något riksintresse negativt.

Planområdet ligger väster om Kärravägen, i direkt anslutning av Kulturmiljöprogrammets avgränsning. Relevanta rekommendationer som tagits i beaktning i samband framtagandet av planförslag är bland annat att ny bebyggelse ska prövas individuellt, placering av byggnader bör ta stor hänsyn till befintligt bebyggelsemönster. Nya byggnader bör utformas med utgångspunkt från den äldre bevarade bebyggelsen beträffande skala, proportioner, färg och materialval. Med beaktande av ovanstående är ett av syftena med planförslaget att byggnaderna ska gå i stil med den befintliga.

I planområdets sydöstra del på en höjd finns fornlämning Raä Torpa 44:1, beskriven som en domarring. Denna domarring, bestående av 6 klumpstenar med kringliggande skyddsområde, ska bevaras.

Kommunen har bedömt att genomförandet av planförslaget inte medför någon betydande miljöpåverkan. Ingen strategisk miljöbedömning bedöms därmed behövas tas fram för detaljplanen.

En utbyggnad enligt planförslaget innebär en god hushållning med mark- och vattenområden. Det finns ett stort bostadsbehov i Varbergs kommun och planområdet ligger i anslutning till befintlig infrastruktur.

Samhällsutvecklingskontoret har i övrigt inte något att invända mot föreslagen detaljplan.

Kommentar: *Synpunkterna noteras.*

## **5. Förskole- och grundskolenämnden, 2020-12-14**

### **Beslut**

Förskole- och grundskolenämnden beslutar

1. tillstyrka detaljplanen för Torpa-Kärre 1:24
2. förskole- och grundskoleplatser behöver säkras inför byggnation av bostäder.

3. paragrafen justeras omedelbart

### Övervägande

Förvaltningen bedömer att detaljplanens innehåll kan komma att påverka Förskole- och grundskolenämndens verksamheter.

Detaljplanen ligger inom Bläshammarskolans upptagningsområde för förskola och grundskola F-5. Grundskoleelever i åk. 6-9 går på Trönninge skola.

Förskoleverksamheten i upptagningsområdet bedrivs idag på två förskolor, Skeppets förskola som är närmast (1,5 km fågelvägen) och Siers förskola. Behovet av platser i området är mycket högre än tillgången. Enligt kommunens befolkningsprognos är underskottet av platser till förskolan ca 100 HT 20 och vid en utblick mot 2030 är underskottet av platser runt 150 st.

Barnen från detta upptagningsområde som inte får en placering i det egna området har fått placering någon annanstans i kommunen, mestadels i Trönningeskolans upptagningsområde. I kommunens planering ligger det med två nya förskolor i Bläshammarskolans upptagningsområde, en i Trönningenäs och en i Bläshammar. Det är därför viktigt att inte fler bostäder färdigställs i området förrän minst en, helst båda de nya förskolorna är driftsatta, detta för att inte öka på problematiken med för få förskoleplatser i upptagningsområdet.

Bläshammar skola har en organisatorisk maxkapacitet på 306 elever och i oktober 2020 var 288 elever inskrivna i skolan, vid en utblick mot 2028 kommer skolans maxkapacitet vara nådd enligt kommunens befolkningsprognos för området. Utifrån elevgruppernas sammansättning finns det redan idag utmaningar att nå skolans maximala organisationskapacitet.

Trönninge skola har en organisatorisk maxkapacitet på 675 elever och i oktober 2020 var 709 elever inskrivna i skolan. Kapacitetshöjande åtgärder behövs för att möta elevutvecklingen i området.

Förskole- och grundskoleförvaltningen har skrivit fram en behovsanalys för hela område Nordväst och dess kapacitet utifrån de utbyggnadsplanerna som ses i bland annat Trönninge och på Trönningenäs. Denna behovsanalys gäller både förskole och grundskoleplatser.

Förskole- och grundskoleförvaltningen ser utifrån utbyggnadsplanerna att det är viktigt att tillgodose behovet av platser i förskola och skola och att det ligger i fas med utbyggnad av bostäder.

Vidare anser förskole- och grundskoleförvaltningen att det är viktigt att det finns infrastruktur i form av säkra gång- och cykelvägar till våra verksamheter.

Kommentar:

*Planförslaget föreslås uppdateras med information om förutsättningarna för kommunal service i form av skola. Synpunkterna noteras men föranleder ingen förändring av planförslaget.*

## 6. Hamn- och gatunämnden, 2020-12-03

### Beslut

Hamn och gatunämnden beslutar

1. tillstyrka samrådshandling till detaljplan för Torpa-Kärra 1:24, förutsatt att synpunkterna under övervägandet tas i beaktning
2. Översända förvaltningens yttrande och övervägande till byggnadsnämnden.

Beslutet är taget enligt punkt 4a) i nämndens delegeringsförteckning.

### Övervägande

#### *Trafik och hållbart resande*

Enligt trafikstrategin och ÖP 2010 ska det vid exploatering av nya bostadsområden vara enkelt att resa hållbart och det ska finnas god tillgång till gång- och cykelvägar till skola, arbete och service samt en attraktiv kollektivtrafik. Planområdets läge medför dock ett relativt stort avstånd till funktioner som arbete, service och kollektivtrafik, vilket riskerar att motverka hamn- och gatunämndens mål om att öka andelen hållbara resor och transporter.

Detaljplanen innehar inget utfartsförbud. Som planen är utformad kan utfarter ske från hela planområdet och bakom befintlig byggnad kan det uppkomma siktproblem. Backparkeringar är inte lämpligt ut mot Kärravägen. För att få säkrare och tydligare utfarter föreslås ett utfartsförbud mot Kärravägen där utfart från parkering inte förekommer, även sikttrianglar bör studeras.

Planområdet omfattas endast av kvartersmark och kommunen är inte väghållare. Trafikverket är väghållare på Kärravägen.

#### *Grönstruktur*

I plan- och genomförandebeskrivningen beskrivs området med lövskog öster om planområdet. Den består bland annat av gamla ekar som bedöms ha ett högt naturvärde och ge upphov till ett flertal biotoper. Lövskogen sköts genom gallring och det finns klippta gångstigar som möjliggör vistelse. Det konstateras att lövskogen ger upphov till en del rekreations- och sociala upplevelsevärden och därför bör bevaras som natur. Området är dock inte detaljplanlagt och inte heller en del av den aktuella detaljplanen och har därmed inget formellt skydd som innebär att ett bevarande av natur- och

vistelsevärdena säkerställs. Man bör överväga att inkludera området i detaljplanen som allmän plats "natur" med enskilt huvudmannaskap. Enskilt huvudmannaskap bör kunna motiveras då övrig planlagd allmän plats i Kärradal har enskilt huvudmannaskap. Lövskogen har, via detaljplanelagda grönsläpp, en viss koppling med andra större detaljplanelagda naturområden i östra delen av Kärradal.

### **Ekonomi och verksamhet**

Detaljplanen omfattas endast av kvartersmark. Angränsande väg är Trafikverket väghållaren på, därmed förväntas detaljplanen inte leda till några tillkommande kostnader för hamn- och gatuförvaltningen.

Kommentar:

*Planförslaget kompletterats med information om befintlig kollektivtrafik samt tillgången till gång- och cykelväg.*

*Plankartan uppdateras med ett utfartsförbud mot Kärravägen för att minska antalet väganslutningar mot väg 802, Kärravägen.*

*Det nämnda grönområdet ingår inte längre i planområdet och är en privatägd fastighet, att anlägga den som allmän plats – natur är därför inte aktuellt.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **7. Kultur- och fritidsnämnden, 2020-12-07 (inkom för sent)**

### **Beslut**

Kultur- och fritidsnämnden beslutar att tillstyrka förslaget till detaljplan för Torpa-Kärre 1:24

### **Övervägande**

Kultur- och fritidsförvaltningen bedömer att föreslagen detaljplan inte påverkar nämndens verksamheter. Rekommendationerna för området Kärradal som finns i kulturmiljöprogrammet bör beaktas, vilket också anges i planförslaget. Förvaltningen överlämnar därför ärendet utan några synpunkter.

Kommentar: *Synpunkterna noteras.*

## **8. Lantmäterimyndigheten, 2020-10-15**

### **Plankarta och planbestämmelser**

Planbestämmelsen f<sub>3</sub> är tvetydig. Det kan antingen tolkas som att det betyder att om man gör takkupor får dessa ha en avvikande färg på 1/3 av fasadens

längd eller som att man endast får ha takkupor på 1/3 av fasadens längd och att dessa takkupor får ha avvikande färg. Tvetydigheten bör undanröjas.

### **Plan- och genomförandebeskrivning**

Planhandlingarna är otydliga med var dagvattnet ska hanteras. Det är oklart vad som är tänkt att hanteras inom planområdet och vad som är tänkt att hanteras öster om planområdet.

### **Genomförande av projektet**

Den föreslagna fastighetsbildningen ser ut att gå onödigt nära den befintliga byggnaden. Byggnader på fastigheter bör som utgångspunkt kunna underhållas från egen mark.

Nödvändig dagvattenhantering behöver ske inom planområdet. Lantmäterimyndigheten kan inte utläsa om det är tänkt att hanteras inom planområdet eller även utanför på naturområdet öster om planen. Planhandlingarna bör heller inte föreslå gemensamhetsanläggning för naturområde utanför planområdet.

Kommentar:

*Planbestämmelsen  $f_3$  formuleras om och tydliggörs inför granskningen.*

*Dagvattenutredningen uppdateras till granskningen.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **9. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, 2020-12-10 (inkom för sent)**

### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka förslaget till detaljplan under förutsättning att;

1. Trafikbullerutredningen uppdateras till granskningsskedet för detaljplanen och att det då visar att riktvärdena för uteplats kan klaras även med den nya placeringen av byggnaderna.
2. Dagvattenutredningen uppdateras till granskningsskedet för detaljplanen.

Kvarstår dessa brister kan miljö- och hälsoskyddsnämnden komma att avstyrka i granskningsskedet.

### **Övervägande**

#### *Trafikbuller*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden delar uppfattningen så som framförts i plan- och genomförande-beskrivningen att Trafikbullerutredningen behöver

uppdateras eftersom byggnadernas placering har ändrats sedan den nu gällande trafikbuller-utredningen gjordes. Den uppdaterade trafikbullerutredningen som görs behöver kunna visa att ljudnivåerna för uteplatser kan klara gällande riktvärden, 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå.

I plan- och genomförandebeskrivningen framgår att uteplatser föreslås anordnas mellan byggnaderna samt att skärmar uppförs i anslutning till dessa för att på så vis nå nivåer enligt gällande riktvärden. Visar det sig att skärmar eller liknande bullerdämpande åtgärder behövs för ljudnivåerna vid uteplatser även i den uppdaterade trafikbullerutredningen ska detta framgå i plankartan.

#### *Dagvatten*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden delar uppfattningen så som framförts i plan- och genomförandebeskrivningen att Dagvattenutredningen behöver uppdateras eftersom planområdet minskats sedan den nu gällande dagvattenutredningen gjordes. Placeringen av dagvattendamm har ändrats sedan dagvattenutredningen gjordes. Föroreningsberäkningarna behöver också uppdateras och jämföras med de målsättningsvärden som anges i dagvattenanvisningarna för Varberg och Falkenbergs kommuner.

I uppdaterad dagvattenutredning behöver följande framgå/utvecklas:

- En redovisning om vart dagvatten efter dammen ska ledas till, dvs recipienten? Grundvattennivån varierar mycket och infiltrationsmöjligheten påverkas. En damm utan utlopp känns därmed osäkert.
- Rådighet att släppa till recipienten bör också vara klart.
- En bedömning över miljö kvalitetsnormerna för vatten bör göras.

Det vore bra om det framgår i plankartan var dagvattendammen ska vara belägen.

#### **Beslutsunderlag**

De handlingar som finns tillgängliga för detaljplanen på [www.varberg.se](http://www.varberg.se). Beslutsförslag daterad 3 november 2020.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens arbetsutskotts protokoll från den 16 november § 95.

Kommentar:

*Trafikbullerutredningen uppdateras till granskningen.*

*Dagvattenutredningen uppdateras till granskningen.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### **10. Räddningstjänsten, 2020-11-19**

Räddningstjänsten har tagit del av aktuella samrådshandlingar och har följande att erinra.

I Plan- och genomförandebeskrivning för Torpa-Kärra 1 :24 står det att ett alternativsystem för brandvatten ska användas. Den grundläggande standarden är VAV P83 *Allmänna vattenledningsnät*, och ger anvisningar för dimensionering av en vattenförsörjning som Räddningstjänsten Väst bedömer vara en skälig miniminivå. Från det aktuella planområdet finns närmaste lämpliga brandpost på ca. 800 meters avstånd vid korsningen mellan Cafévägen och Kärravägen. Det flöde som behövs på brandplatsen är 600 l/min kontinuerligt över tid. För att räddningstjänsten ska kunna leverera detta flöde med hjälp av tankfordon bör brandpostens flödeskapacitet uppgå till 1 100 l/min.

För att underlätta släckangrepp och minimera insattiden bör räddningsfordon komma så nära byggnadens entré att man inte behöver dra slang och transportera materiel mer än 50 meter. För mer information finns PM tillgängliga på Räddningstjänsten Västs hemsida, PM4 Brandvattenförsörjning och PM7 Tillgänglighet och framkomlighet räddningsvägar.

Kommentar:

*Planbeskrivningen uppdateras med information kring brandvattenförsörjningen samt undersöker möjligheten till ett alternativsystem för brandvatten.*

### **11. Varberg Energi AB, 2020-11-30**

Vi har tagit del av planhandlingar samt utredningar och har utöver detta inget att erinra.

Kommentar: *Noteras.*

### **12. Ellevio, 2020-12-03**

Ellevio har inget att erinra, området ligger utanför Ellevios koncessionsområde.

Kommentar: *Noteras.*

### **13. Vatten & Miljö i Väst AB, 2020-12-03**

**Vatten och avlopp**

Om fastighetsbyggnation efter avstyckning av fastighet Torpa-kärre 1:24 blir aktuellt ska en VA-anmälan lämnas till VIVAB. Anmälan lämnas minst tre månader före önskad inkoppling till det allmänna ledningsnätet.

I övrigt inget att erinra.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

#### **14. Telia Company AB, 2020-10-05**

Telia Infra har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.

Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område är redovisade på bifogad lägeskarta. Angivna lägen är ungefärliga.

Eventuell undanflyttning av Skanovas anläggningar på privat fastighet, bekostas av fastighetsägare/exploatör. För digitala kartor samt utsättning hänvisas till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se)

Kommentar:

*Planbeskrivningen kompletteras med information om befintliga ledningar samt vem som ansvarar för flytt och dess kostnader.*

#### **15. PostNord Sverige AB, 2020-11-16**

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på [utdelningsforbattringar@postnord.com](mailto:utdelningsforbattringar@postnord.com) för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: *Synpunkterna noteras.*

## Sakägare

### 1. Fastighetsägare, 2020-12-03, rad 51

Undertecknad är granne som gränsar direkt till planområdet och en stor markägare i närheten av rubricerat detaljplaneområde. Därav vill undertecknad framföra följande synpunkter läggas till föreslagen detaljplan:

#### Parkering

Denna bör anordnas på angränsade mark på Torpa Kärra 15:9 öster om området. Orsaken är dels att förslaget antal P-platser inte anses räcka för en boende miljö på 2800m<sup>2</sup> BTA och att parkeringen kommer mitt i blickfånget för alla boende i stället för lek och grönytor, vilket ger en bättre och säkrare boendemiljö.

Dels att utfarten direkt till Kärravägen av denna nya trafikvolym inte ger en trafiksäker miljö. Respekt för Trafikverkets önskemål om att anlägga en raksträcka i området har också tagits hänsyn till.

Väg och parkeringsyta grusas bara för att ianspråktaga befintlig ängsmark miljömässigt och för att kunna återställa denna vid behov. Avsedd mark avstyckas från Torpa Kärra 15:9 och sammanförs med Torpa Kärra 1:24, så att parkering kan anordnas på kvartersmark. Lådvägen breddas och asfalteras.

Arrendatorn av Torpa-Kärra 15:9 har också krav på att sköta åkermarken modernt maskinellt och då krävs en viss bredd på Lådvägen, då detta är enda anslutningsvägen med rätt bredd för åkermarken på ca 20 ha som gränsar till detaljplaneområdet.

#### Dagvattenutredning uppdateras

Det noteras att föreslagen dagvattendamm/fördröjningsmagasin inte kommer att fungera särskilt väl, då den inte är föreslagen på lägsta nivån i området. Denna lägstanivå är vid bäcken på Torpa Kärra 15:9 norr om omnämnda stenrös, vid trekanten mellan fastigheterna Torpa Kärra 15:9, 1:24 och 1:21. Vårt förslag är därför att anlägga en dagvattendamm på Torpa Kärra 15:9 på nämnd plats med ett utlopp på ca 200mm ledning som drages hela vägen ned till järnvägsdikedet i öster. Görs inte detta kommer nämnda åkermark att översvämmas av alla hårdgjorda ytor och omöjliggöra åkerbruk.

Kommentar:

*Synpunkterna gällande parkering noteras.*

*Dagvattenutredningen uppdateras till granskningen.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## Övriga

### 1. Fastighetsägare, 2020-11-21, rad 43

Gällande planens tänkbara effekter ökade fordonstrafik/ändrade trafikförhållande anser avsändaren att risker inte är tillräckligt beaktade. Bredvid detaljplanen finns Kärravägen. Det är en kurvig och smal väg. Den har dålig sikt både norrgående och södergående riktning. Två bilar kan knappt mötas utan att en farlig situation uppstår. Möte med till exempel en buss och en personbil resulterar på flera ställen att man kör ner i diket för att få plats. I södergående riktning (mot Tångaberg) finns det på ena sidan vägen en smal streckad avskiljning för gång och cykeltrafikanter. När två bilar mötes måste ena bilen köra ut i detta område. I norrgående riktning (mot Espevik) finns ingen avgränsning alls för gång- och cykeltrafikanter. Detta gör att även gångtrafikanter och cykeltrafikanter använder den smala vägen. Framför allt sommartid är vägen högt trafikerad med biltrafik samtidigt som den populära Kattegattleden även ska få plats på vägen. Att bygga bostäder precis där vägen är som farligast utan att se över risker förknippat med ökad trafik (bil, gång och cykel) på Kärravägen anses farligt.

Kärravägen har egentligen en hastighetsbegränsning på 40 km/h utanför detaljplan, men denna hastighet överskrids konstant vilket många kärradalbor kan bevittna. Ex har NN NN kärradalsbo gjort flera hastighetsmätningar på kärravägen 2019 för att belysa problemet tidigare.

Detaljplanen ger även än ännu sämre utsikt för trafikanter på Lådvägen att köra ut på Kärravägen vilket gör situationen kring Kärravägen ännu farligare. Det finns inga skolor, inga butiker, inga återvinningscentraler, inga vårdcentraler eller träningslokaler i området kring Kärradal heller vilket ökar trafiken på Kärravägen betydande om fler bostäder byggs i anslutning till vägen. Avsändarens största farhåga med ökat bygge längs Kärravägen är att ingen hänsyn har tagits berörande barns säkerhet och framkomlighet kring den trafikerade vägen. Detta strider bland annat mot barnkonventionen. Om man ska bygga mer måste man se över säkerheten på Kärravägen.

Enda lösningen som skulle motverka en övertrafikerad och farlig situation på Kärravägen är om man bygger en gång och cykelbana ut längs med Åsklostervägen (gamla E6) från Espevik till Tångaberg eller breddar Kärravägen. Detta projekt bör ses över innan bygglov beviljas till Torpa-Kärre 1:24.

Utöver att det saknas lokala faciliteter i Kärradal saknas även basala strukturer så som papperskorgar förutom på få utvalda platser. Det orsakar nedskräpning och även felanvändning av folks privata sopkärl. Detta måste också ändras på innan fler bostäder byggs. Minsta möjliga vore att ha papperskorgar i höjd med lokala busshållplatser. Det är även beklagligt att de få gröna ytor som finns kvar i Kärradal försvinner. Att vår utsikt över grönområden kommer ersättas med bostäder är inget vi hade räknat med. Anledningen att vi köpte ett hus i Kärradal var att vi ville omges av grönområden.

Nedan följer bilder från Kärravägen:



Kärravägen norrifrån (från Espevik) visar på hur dålig sikt man har på mötande trafik i kurvorna innan detaljplan.



Kärravägen efter kurvan i höjd med detaljplan visar hur smal vägen är för att mötas två bilar och all gång och cykeltrafik som förekommer på vägen i och med Kattegattledens passage.



Kärravägen utanför detaljplan där man kan tänka sig att byggnation kommer göra en försämrad sikt från utfarten från Lådvägen.

Nedan följer bilder på den grönskan och utsikt som kommer försvinna i och med detaljplan:



Kommentar:

*Trafikverket är väghållare för Kärravägen. Utbyggnad av ny väg ryms inte inom aktuellt detaljplanearbete.*

*Efter samrådet har planområdet förändrats och fastigheten Torpa-Kärra 1:21, som består av natur, är inte lägre med i detaljplanen.*

*Planbeskrivningens föreslås uppdateras med en beskrivning av trafiksäkerheten och konsekvenser för barn.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## **2. Fastighetsägare, 2020-12-02, rad 48**

Som framgår av samrådsförslaget förväntas både fler transporter och mer buller. Som boende utmed Kärravägens norra del, konstaterar avsändaren att vägsträckningen är mycket farlig, inte minst för cyklister och gående i avsaknad av gång/cykelbana. Dessutom finns flera utfarter utmed den aktuella delen. Den tyngre trafiken, daglig busstrafik och lastbilstransporter, gör vägen ännu farligare. Med det höga exploateringsstryck som råder i området märker avsändaren att trafiken på senare år ökar allt mer.

Med den föreslagna utbyggnaden av bebyggelsen kommer trafiken att öka ännu mer. Med hänsyn till ovan nämnda trafiksituation vore det synnerligen olyckligt, om den föreslagna etableringen kommer till stånd, utan att en ny

vägsträckning av Kärravägens norra del planeras och genomförs. Avsändaren anser därför att en förutsättning för vidare utbyggnad av Kärra kräver en ny vägsträckning av Kärravägen till exempel en anslutning från Lådvägen till Espeviksvägen. Den norra delen kan komma till användning för gång- och cykeltrafik och för Kattegattleden och sparas av både estetiska och historiska skäl. Här gick "riksvägen" redan på medeltiden.

Kommentar:

*Trafikverket är väghållare för Kärravägen. Utbyggnad av ny väg ryms inte inom aktuellt detaljplanearbete.*

*För vidare kommentarer till yttrandet se svar tillhörande yttrande nr 1, från Fastighetsägare, rad 43.*

### 3. Fastighetsägare, 2020-12-02, rad 49

Fastighetsägaren är boende vid Kärravägens norra del och deras utfart är mycket farlig på grund av dålig sikt. I korsningen Kärravägen – Duvelslättsvägen har det till och med skett en dödsolycka. Vägen är smal och krokig och absolut inte trafiksäker. Redan nu innan föreslagen byggnation är vägen hårt belastad, särskilt sommartid. Ibland har vi med småbarn verkligen haft "hjärtat i halsgropen" många gånger när vi gått utmed Kärravägens norra del på grund av att det knappast finns utrymme att gå utmed den smala vägrenen. Sikten är på vissa ställen närmast obefintlig. Med ovanstående beskrivning hävdas med det bestämdaste att en ny vägsträckning av norra delen av Kärravägen är en förutsättning för vidare exploatering med ökad trafik på Kärravägen som följd. Det vore mycket olyckligt om en säker trafiklösning för boende och turister läggs på framtiden.

Kommentar:

*Trafikverket är väghållare för Kärravägen. Utbyggnad av ny väg ryms inte inom aktuellt detaljplanearbete.*

*För vidare kommentarer till yttrandet se svar tillhörande yttrande nr 1, från Fastighetsägare, rad 43.*

### Förslag till ändringar

- Undersök om planområdet omfattas av biotopskydd. Om så är fallet, ange skydd i plankartan samt en gränsmarkering.
- Uppdatera planbeskrivningen med information gällande ansökan om dispens för biotopskydd.

- Uppdatera dagvattenutredningen inför granskningskedet.
- Uppdatera Trafikbullenutredningen inför granskningskedet.
- Anpassa bebyggelsen så att planförslaget klarar riktlinjerna för buller enligt bullerförordningar (SFS 2015:216).
- Ange skydd i plankartan för fornlämningen *L1996:1491* (tidigare Torpa 44:1), som är lokaliserad i den södra delen av planområdet.
- Uppdatera planhandlingarna med aktuella siffror gällande trafikallstringen som den planerade exploateringen förväntas generera.
- Lägga in ett utfartsförbud mot Kärravägen för att minska antalet väganslutningar.
- Komplettera planbeskrivningen med information om befintlig kollektivtrafik samt tillgången till gång- och cykelväg.
- Omformulera planbestämmelsen  $f_3$  inför granskningskedet.
- Tydliggör i planbeskrivningen gällande brandvattenpost samt undersök möjligheten till alternativsystem.
- Komplettera planbeskrivningen med information gällande befintliga ledningar samt vem som ansvarar för flytt och dess kostnader.
- Lägga till del av fastigheten Torpa-Kärre 15:9 för att möjliggöra för parkering och dagvattenhantering
- Uppdatera planbeskrivningen med information kring trafiksäkerheten och konsekvenser för barn längsmed Kärravägen.

## Förslag till beslut

Byggnadsnämnden föreslås godkänna planförslaget för granskning efter ovanstående ändringar.

Stadsbyggnadskontoret

Matilda Alsterberg  
Handläggare