



**VARBERGS
KOMMUN**

Dnr: SBK-2019-770

Laga kraft: 20xx-xx-xx § XXX



Plan- och genomförandebeskrivning

Detaljplan för Trönningenäsvägen

Trönningenäs, Varbergs kommun

Samrådshandling

Upprättad 2022-08-11

Sammanfattning

Trönningenäsvägen ligger utanför detaljplanelagt område och har därför förvaltats och driftats av en vägförening. I samband med att planerade utbyggnadsområden på Trönningenäs inre färdigställs och byggs ut har Trönningenäsvägen som tillfartsgata förändrats till en mer allmän karaktär inom tätbebyggt område.

Huvudregeln i plan- och bygglagen, PBL, anger att kommunen är huvudman för de allmänna platserna i en detaljplan. Alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel för att bygga ut och sköta gator.

För ett övertagande krävs att Trönningenäsvägen uppfyller teknisk handboks krav på allmän gatu- och allmän platsmark, inklusive belysning och vatten- och avloppsanläggningar. Detta för att säkerställa att anläggningarna uppfyller kommunens standard avseende funktionalitet och livslängd och för att underlätta drift och underhåll av anläggningarna.

Vägvattenutredningen visar att vägområdet behöver breddas för att kunna förses med svackdiken på vägen södra sida. Åtgärden kommer beröra enskilda fastigheter längs med vägen. Vägvattnet kommer från diken att avledas mot recipient via befintliga ledningar, men med ett lägre flöde eftersom utjämning sker i diken och inte medför någon negativ påverkan på befintliga fastigheter nedströms. Fördröjningen bidrar även till att vägvattnet renas och förbättrar föroreningsnivåerna utifrån dagens situation.

Trafikutredningen visar den totala exploateringens trafikökning resulterar i åtgärder med svängfält på Trönningenäsvägen vid utfarten till väg 845 samt hastighetsdämmande och hastighetssäkrande åtgärder vid passager. Där Kattegattleden korsar Trönningenäsvägen bör en förhöjd passage ordnas. Partier längs gång- och cykelvägen som saknar belysning ska förses med det. Bullerutredning visar att befintliga bostadsfastigheter inte överskrider infrastrukturpropositionens (1996/97:53) riktvärden för äldre bebyggelse.

Planhandlingar

Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling), 2022-08-11

Plankarta med bestämmelser, 2022-08-11

Fastighetsförteckning, 2022-08-11

Undersökning, 2022-05-06

Medverkande

Planförslaget har tagits fram av Planavdelningen, Stadsbyggnadskontoret.

Representanter från övriga förvaltningar i Varbergs kommun har deltagit i planarbetet.

Claus Pedersen
Planchef

Martina Wihäll
Planarkitekt

Innehåll

.....	1
Sammanfattning.....	2
Planhandlingar.....	2
Medverkande.....	2
Innehåll	3
Detaljplanens syfte	4
Förfarande.....	4
Genomförandetid	4
Planförslag.....	5
Planbestämmelser	8
Genomförandefrågor.....	9
Planeringsunderlag	16
Planeringsförutsättningar	19
Konsekvenser	29

Detaljplanens syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra kommunalt huvudmannaskap för Trönningenäsvägen från väg 845 till infarten Buaråsvägen. Detaljplanen syftar även till att säkerställa hantering av vägvatten och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Förfarande

När kommunen har fattat beslut om att ta fram ett förslag till detaljplan, och startar en planprocess, väljer kommunen vilket förfarande förslaget ska handläggas med. Kommunen tar då hänsyn till ett antal kriterier som regleras i plan- och bygglagen. Denna detaljplan upprättas med standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Planhandlingarna har tagits fram i enlighet med Boverkets föreskrifter om detaljplan (2020:5) och planbeskrivning (2020:8).

Standardförfarande

Standardförfarandet kan tillämpas om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande, inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Genomförandetid

Begreppet genomförandetid är en administrativ bestämmelse som anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan synnerliga skäl. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång men kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas. Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vunnit laga kraft.

Planförslag

Detta avsnitt beskriver vilka förändringar som möjliggörs när detaljplanen har vunnit lagakraft.

Detaljplanens omfattning och lokalisering

Planområdet ligger i Trönningenäs, ca 5-6 km norr om centrala Varberg. Planområdet omfattar Trönningenäsvägen mellan Bläshammarvägen och Buaråsvägen, en sträcka på ca 2 km. Detaljplanen berör ett flertal fastigheter och samfälligheter.

Fastigheter inom planområdet: Lindhov 1:1, 1:3, 1:7, 1:22, 1:23, 1:24, 1:31, 1:46, 1:47, 1:54, , 1:56, 1:76. Trönningenäs 1:2, 1:11, 1:14, 1:16, 1:17, 4:4, 4:5, 4:9, 5:2, 5:29, 5:73.

Marksamfälligheter inom planområdet: Lindhov s:1, Trönningenäs s:2, s:3, s:7 och s:13

Anläggningsamfälligheter inom planområdet: Trönningenäs ga:6.

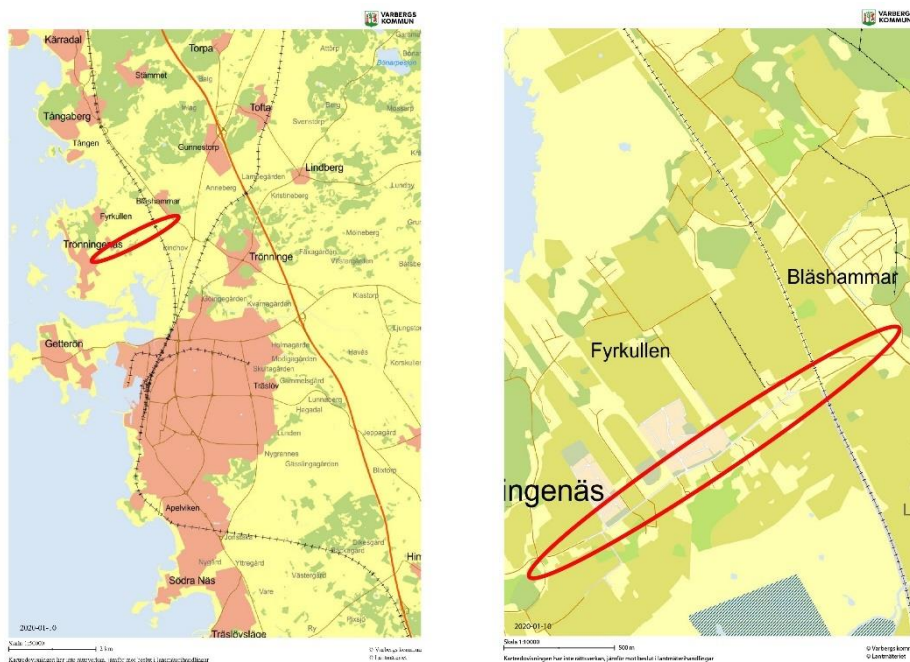


Bild 1. Översiktlig karta över Varberg och Trönningenäs med röd markering för Trönningenäsvägens lokalisering. Bild 2. Karta över Trönningenäsvägen planområdet sträckning inom röd markering.

Allmän plats

Huvudmannaskap

Vid ett genomförande av detaljplanen blir kommunen väghållare för Trönningenäsvägen och där med huvudman.

Grönstruktur

Längs med Trönningenäsvägen ska träd planteras, med fördel kan träden planteras i infiltrationsbäddarna för vägvattnet då träden har en positiv effekt på fördröjningen. Träd reducerar vattenmängderna genom så kallad interception, vilket innebär att vatten fäster på

bladytan och hålls kvar där. Man brukar räkna att blad fördröjer 1 mm vatten per kvadratmeter bladyta.

Trafik

Biltrafik

Pågående och planerade exploateringar i anslutning till Trönningenäsvägen kommer öka trafikmängderna på vägen. För prognosår 2050 beräknas årsdygnstrafiken (ÅDT) vara cirka 3400 fordon per dygn, vilket innebär cirka en fördubbling mot de uppmätta trafikmängderna 2020. För väg 845 beräknas exploateringen leda till ÅDT 12 900 fordon per dygn, att jämföra med cirka 11 200 fordon per dygn för prognosår 2050 utan genomförd exploatering. Ökningen kan leda till lindriga kapacitetsproblem på Trönningenäsvägen, som kan avhjälpas genom att anlägga svängfält på Trönningenäsvägen i korsningen mot väg 845.

För att skapa en säkrare trafikföring och hastighets säkring vid överfarten av Kattegattleden behöver en hastighetsdämpande passage ordnas. Mer om detta under avsnitt Gång- och cykel.

Gång- och cykel

För att uppnå ett hållbart resande genom att få fler att gå och cykla behöver tryggheten, trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter säkerställas där Kattegattleden korsar Trönningenäsvägen. En förhöjd passage bör ordnas, för att förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafikanter.

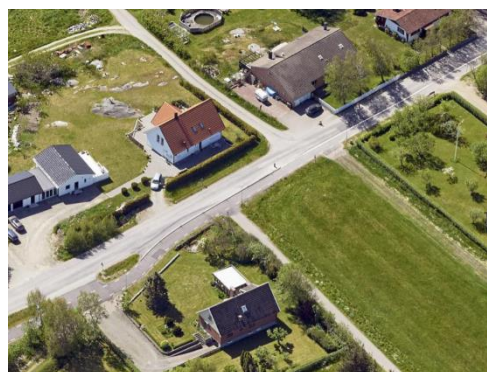
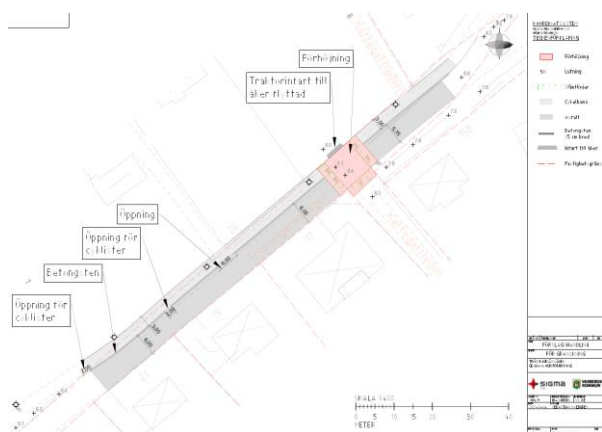


Bild 3 och 4. Hastighetsdämpande åtgärd vid Kattegattleden. Bild 4.

För att skapa mer trafiksäkra och trygga miljöer att cykla i behöver de delar av Trönningenäsvägen där belysning för gång- och cykeltrafikanter idag saknas få belysning.

Teknisk försörjning

Gatubelysning

För de delar av gång- och cykelvägen som saknar belysning ska det byggas ut för att säkerställa trafiksäkerhet. Det finns tomrör för belysningskablar nedlagda utmed hela sträckan.

För bilvägen ska ingen gatubelysning byggas ut med hänsyn till att vägen är av lantlig karaktär och naturlivet kan påverkas negativt av belysningen. Gång- och cykelvägen är separerad från bilvägen, få korsningspunkter med bilväg/oskyddade trafikanter kommer

uppstå därför bedöms dessa avsteg rimliga på en lantligare väg enligt VGU (riktlinje för vägar och gators utformning).

Dagvatten

Trönningenäsvägen är en teknisk anläggning som behöver hantera vägavvattning för att säkerställa en god teknisk funktion. En gemensam hantering för samtliga delavrinningsområden är inte hållbar då områdena lutar åt olika håll och därmed skulle pumpning av vägvattnet behövas. Detta medför att separata lösningar för respektive delområde föreslås.

Dagvatten från Trönningenäsvägen föreslås avledas till svackdiken likt befintlig dagvattenhantering. Befintliga utloppsledningar är av dimensioner 160mm samt 110 mm vilket medför att diken kommer dämmas upp och bidra med flödesutjämning vid intensiva regn.

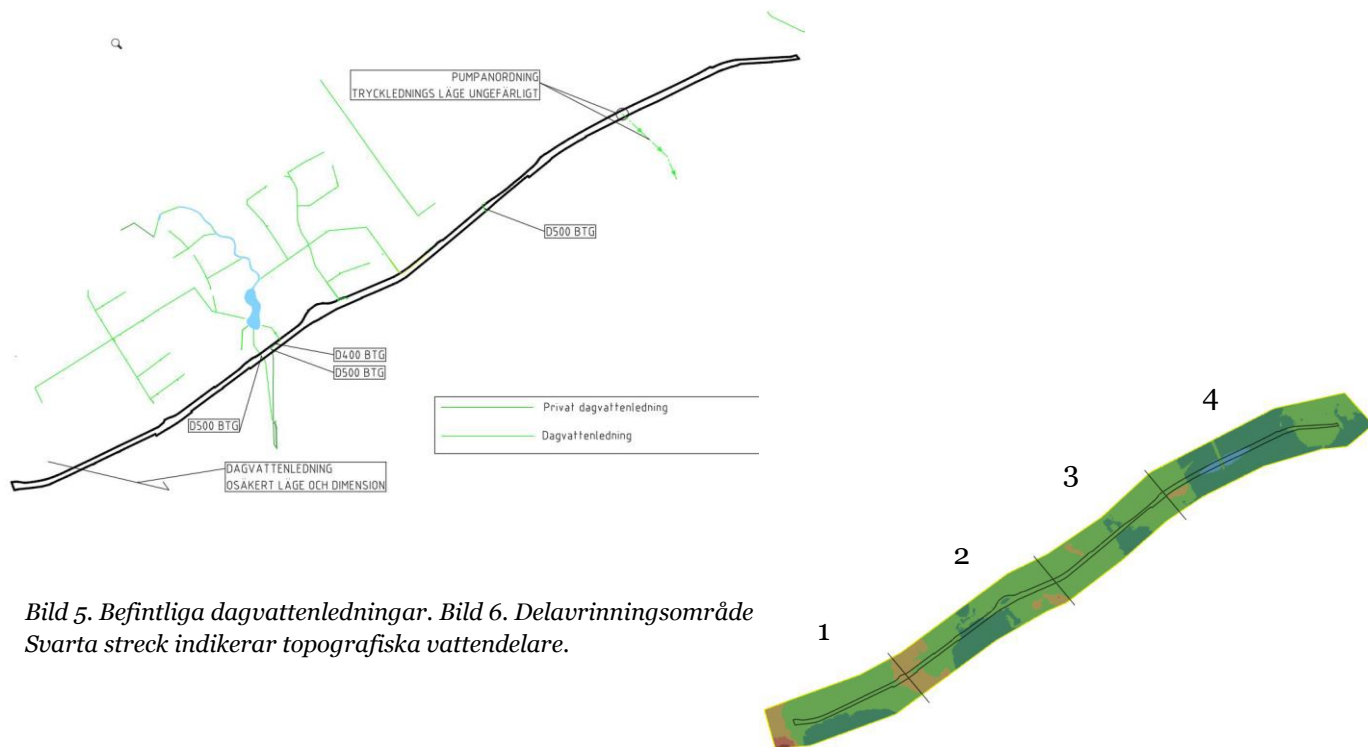


Bild 5. Befintliga dagvattenledningar. Bild 6. Delavrinningsområde Svarta streck indikerar topografiska vattendelare.

Svackdiken föreslås anläggas på Trönningenäsvägens södra sida där det i dagsläget saknas diken, vilket kan ge upphov till stillastående vatten vid vägens sidor. Dikena föreslås ha ett bottenutlopp vilket vid större regn medför att utloppsflödet stryps, och dikena dämms, och en flödesutjämning erhålls.

Efter fördröjning och rening i svackdiken avleds vägvattnet till befintliga ledningar för delområde 1 och 2. Delområde 3 avleds via kulvert under väg och därefter dike i åkermark. Delområde 4 avleds via pumpningsanordning för befintlig vägport och därefter släpps till dike. Befintliga anläggningar bedöms ha tillräcklig kapacitet för att omhänderta vägvattnet från detaljplaneområdet.

Befintligt

Trönningenäsvägen sträckning och väggropp kommer till stora delar vara kvar som befintligt. Alla säkerhets- och förbättringsåtgärder kommer utgå från den befintliga vägens lokalisering och placering. Detaljplanen syftar främst till Trönningenäsvägens huvudmannaskap vilket endast är en administrativ ändring. Detaljplanen ligger utanför verksamhetsområdet för dagvatten och vägens avrinning kommer med rådighet att fortsatt rinna i befintliga dagvattenledningar och kommer att förbättras genom ökad fördröjning.

Planbestämmelser

Detta avsnitt beskriver motiv till detaljplanens regleringar. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte och 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900). För att kunna tolka de regleringar som finns i en detaljplan är det viktigt att förstå motiven till dem.

Användning av mark

Allmän platsmark

Gata

Användningen gata ska tillämpas för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion. Trönningenäsvägen med tillhörande gång- och cykelväg samt svackdiken utgör idag ett vägområde. Det är motiverat att utifrån övertagande till kommunalt huvudmannaskap planlägga planområdet med användningen GATA.

Kvartersmark

T₁

Användningen trafik ska tillämpas för områden för väg- och spårtrafik med tillhörande anläggningar samt vägreservat. Här ingår spårrområden och liknande anläggningar samt stations- och servicebyggnader. Motivet till bestämmelsen är att järnvägen går över ny planbestämmelse av användning gata på allmän plats. Användning för Trafik för järnvägsbro mellan +4,5 meter över markplanet till +6,5 meter över markplanet.

(x)

Beteckning i kartan som omgärdas av parentes anger bestämmelse i annat plan än markplan.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år. Motivet till bestämmelsen är att ange den tidsrymd inom vilken detaljplanen är tänkt att genomföras.

Genomförandefrågor

Genomförandedelen har till uppgift att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Plan- och genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen av genomförandet av projektet är att den ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Berörda fastigheter

Fastigheter inom planområdet: Lindhov 1:1, 1:3, 1:7, 1:22, 1:23, 1:24, 1:31, 1:46, 1:47, 1:54, 1:56, 1:76. Trönningenäs 1:2, 1:11, 1:14, 1:16, 1:17, 4:4, 4:5, 4:9, 5:2, 5:29, 5:73.

Marksamfälligheter inom planområdet: Lindhov s:1, Trönningenäs s:2, s:3, s:7 och s:13.

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldighet inlösen, huvudman

Vid en lagakraftvunnen detaljplan har kommunen enligt PBL 6 kap § 13, 2 stycket skyldighet att lösa in mark som planläggs som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Rätt till inlösen, huvudman

Kommunen har även rätt enligt PBL 6 kap 1 punkten samt expropriationslagen 2 kap, 1 §, att lösa in allmän platsmark som planläggs med kommunalt huvudmannaskap.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Ett flertal fastighetsregleringar kommer att genomföras efter att detaljplanen har vunnit laga kraft för att säkerställa att privat mark som planläggs med GATA, överförs till kommunal mark.

Rättigheter

Gemensamhetsanläggningar

Inga nya gemensamhetsanläggningar kommer att tillskapas genom planförslaget.

Befintlig gemensamhetsanläggning, Trönningenäs ga:6, kommer att omprövas enligt anläggningslagen, genom Lantmäterimyndigheten i Varberg kommun. Detta för att del av Trönningenäsvägen kommer att planläggas med GATA med kommunalt huvudmannaskap.

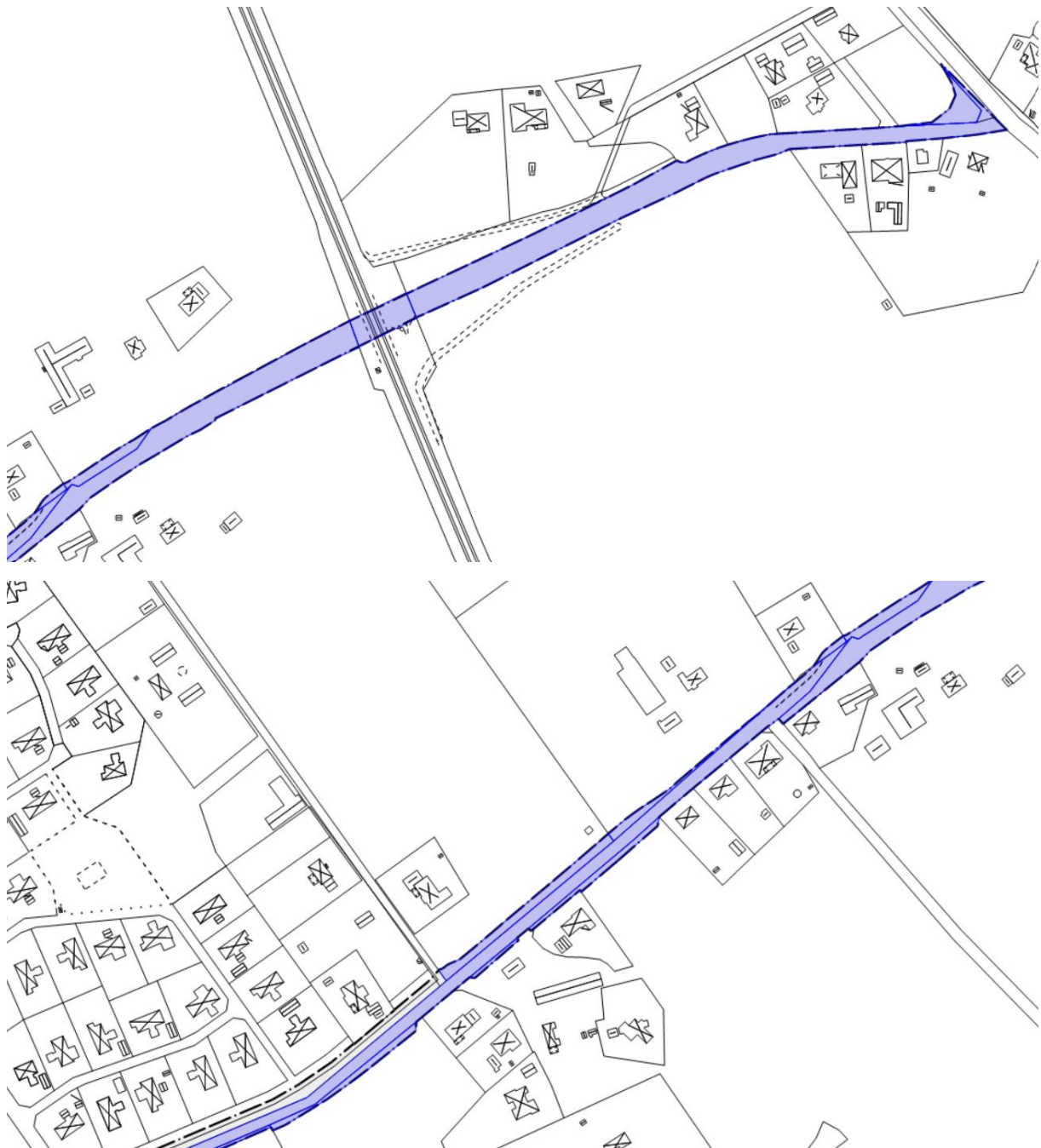
Ledningsrätter

Befintliga ledningar kan hamna i konflikt och behöva flyttas på grund av lösning för vägavvattning.

Övriga rättigheter

- Avtalsservitut för el får finnas kvar, utfartsservitut kan finnas kvar eller tas bort.

- Oregistrerade servitut för väg eller vatten och avlopp kan komma att upphävas i och med kommunalt huvudmannaskap att upphävas.
- Nyttjanderätter som är tecknade med fastighetsägare avseende befintlig gång- och cykelväg behöver sägas upp.



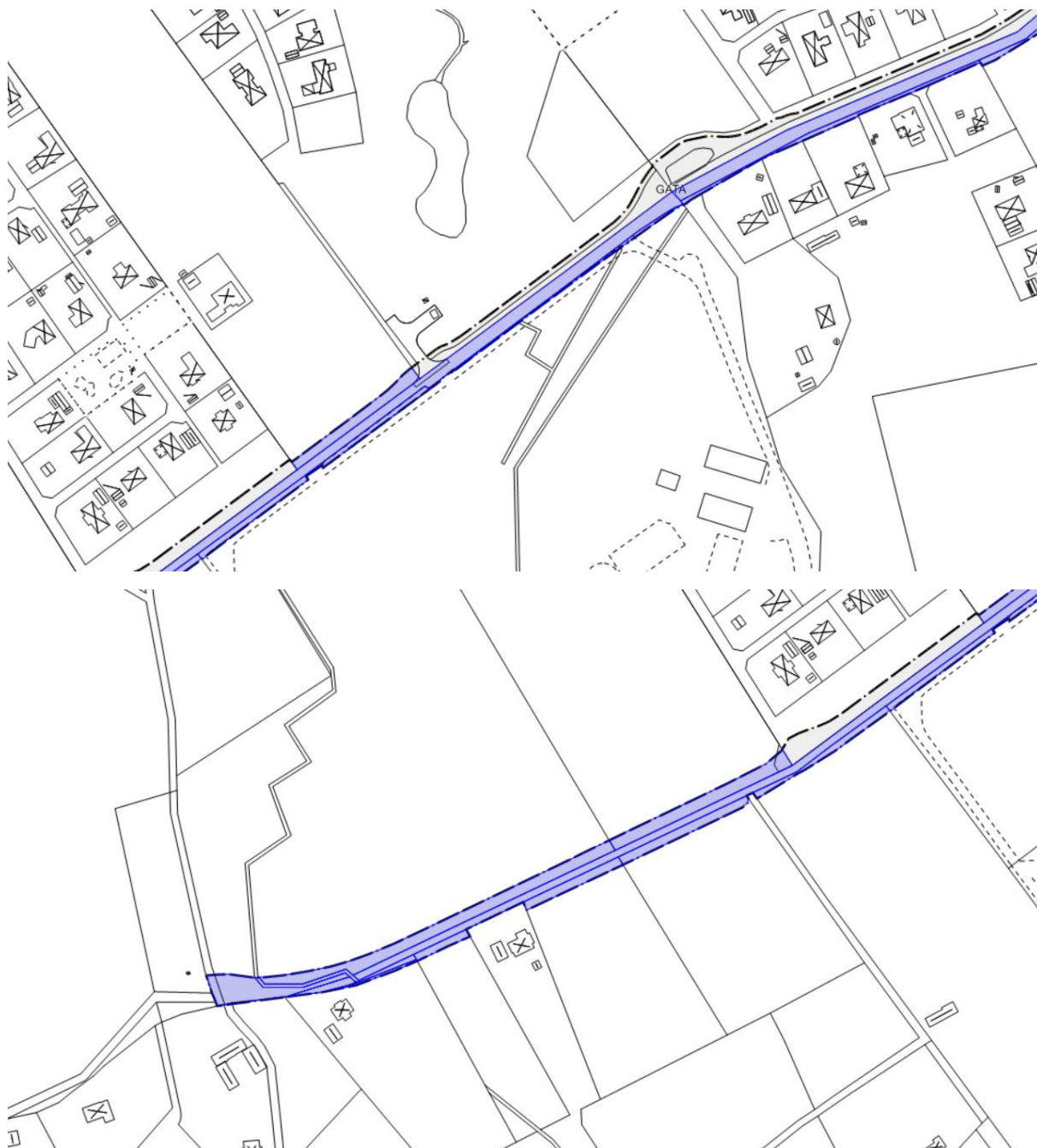


Bild 7 - 10. Blå områden visar vägens markintrång på befintliga fastigheter.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Inget exploateringsavtal kommer att tecknas. Detta eftersom kommunen blir fastighetsägare och avser bygga ut allmän platsmark, GATA, med tillhörande svackdiken enligt detaljplanen.

Tidplan

Kommunen har en ambition att påbörja projektering av vägen så fort detaljplanen har vunnit laga kraft. När godkända projekteringshandlingar finns framme avser kommunen påbörja

anläggningen av vägen enligt kommunens standard och detaljplanens intentioner, utefter plankarta med tillhörande planbestämmelser.

Övriga avtal

En överenskommelse om överlåtelse av väganläggning och omprövning av Trönningenäs ga:6 ska tecknas mellan kommunen och Trönningenäs vägförening. Detta för att del av Trönningenäsvägen kommer att utgå ur Trönningenäs ga:6 och Lantmäterimyndigheten i Varbergs kommun kommer att ompröva gemensamhetsanläggningen.

För fastighetsägare som påverkas av markintrång gällande planläggning för GATA och/eller svackdike, finns möjlighet att teckna en överenskommelse om fastighetsregleringar med kommunen. Att teckna en överenskommelse om fastighetsreglering med kommunen är inget tvång. Läs mer under avsnitt **Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare** samt avsnitt **Upplysningar**, längre ned.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

El

Belysningsstolpar för gc-väg kommer anläggas vid de delar som idag saknar.

Ledningar

Befintliga ledningars placering behöver ses över.

Varberg Energi AB är huvudman för fiber och Varbergsortens elkraft är huvudman för el.

Utbyggnad allmän plats

Kommunen kommer att bygga ut allmän platsmark.

Utbyggnad dagvatten

Kommunen bygger ut ökad kapacitet för vägvatten för att säkerställa god teknisk funktion.

Ekonomiska frågor

Planavgift

Planeringen bekostas av Varbergs kommun och planavgift tas inte ut.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kommunstyrelsens förvaltning, som är beställare av detaljplanen, kommer att få kostnader för planarbetet, kostnader för utbyggnad av gata och svackdiken.

Kommunstyrelsens förvaltning kommer även att få förrättningskostnader gällande fastighetsbestämning, omprövning av Trönningenäs ga:6 samt fastighetsbildning gällande fastighetsregleringar som kommer att genomföras för att säkerställa att privat mark som planläggs med GATA, överförs till kommunal mark.

Inlösen

Kommunstyrelsens förvaltning kommer även att få kostnader för inlösen av privat mark som kommer att utgöra allmän platsmark, GATA, med kommunalt huvudmannaskap.

Drift allmän plats

Kommunen, genom hamn- och gatuförvaltningen kommer att få ökade drifts- och underhållskostnader gällande skötsel och ansvar för vägområdet enligt detaljplanen.

Drift dagvatten

Kommunen, genom hamn- och gatuförvaltningen, kommer även att få ökade driftkostnader gällande dagvattenanläggningar, svackdiken, inom vägområdet.

Gatukostnader

Kommunen kommer inte att ta ut några gatukostnader i samband med övertagandet av huvudmannaskapet, och kommer därmed inte att få in några intäkter av Trönningenäs vägförening i samband med detaljplanen.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

I samband med planläggning av GATA och dike kommer de fastighetsägare som påverkas av markinträng att få en ersättning.

Vid fall man som privat fastighetsägare tecknar en överenskommelse om fastighetsreglering kommer intrångsersättningen att bedömas utifrån fastighetens marknadsvärdeminskning som uppkommer genom expropriationen (expropriationslagen Kap 4, 1§ 1-2 stycket). PBL 14 kap 23–24 §. Därutöver ska ytterligare intrångsersättning betalas med 25 procent av marknadsvärdet respektive marknadsvärdeminskningen.

Om man som privat fastighetsägare inte undertecknar en överenskommelse om fastighetsreglering med kommunen innan detaljplanens antagande, kommer istället Lantmäterimyndigheten i Varbergs kommun att pröva frågan om ersättning. Detta genom en så kallad tvångsvis fastighetsreglering som genomförs efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Fastighet	Ekonomisk konsekvens
Trönningenäs 1:2	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 1:11	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 1:14	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 1:16	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 1:17	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 4:4	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 4:5	avstår mark till kommunal fastighet, får

	ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 4:9	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 5:2	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Trönningenäs 5:29	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:1	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:3	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:7	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:22	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:23	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:24	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:46	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:47	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:54	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:56	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.
Lindhov 1:76	avstår mark till kommunal fastighet, får ersättning för markinlösen.

Ekonomiska konsekvenser övriga

Gemensamhetsanläggningar

Befintlig gemensamhetsanläggning, Trönningenäs ga:6, kommer inte att få några kostnader på grund av detaljplanen. Får betala ut till delägarna som träder ur, utträdesersättning.

Gatukostnader

Inga gatukostnader kommer att tas ut. Väg med tillhörande anläggningar, som är vägföreningens, överläts utan ersättning till kommunen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Dispenser och tillstånd under genomförandeskede

Biotopskyddade diken ska sökas dispens för.

Dispens/tillstånd/prövning	Lag	Ansvarig
Biotopskydd	Miljöbalken (1971:948)	Varbergs kommun
Lantmäteriförrättning	Fastighetsbildningslagen (1970:988)?	Varbergs kommun

Upplysningar

Ett informationsbrev gällande detaljplanen har skickats ut till alla som har en del i Trönningenäs ga:6. Dialog har även skett med Jan Rodén, ordförande i Trönningenäs vägförening. Ett förslag på en "överenskommelse om överlåtelse av väganläggning och omprövning av Trönningenäs ga:6" har skickats till Jan för granskning och framtida underskrift. Överenskommelsen kommer att ligga till grund för ansökan om omprövning som kommer att genomföras av Lantmäterimyndigheten i Varbergs kommun.

Kommunen kommer att kontakta varje fastighetsägare via ett ytterligare brev för att ta reda på om man som fastighetsägare vill bli kontaktad för mer information gällande ett eventuellt tecknande av en överenskommelse om fastighetsreglering. Denna kontakt kommer att tas när detaljplanen har varit ute på samråd.

Om man som fastighetsägare vill underteckna en överenskommelse om fastighetsreglering med kommunen behöver detta göras innan detaljplanen tas upp för ett antagande.

Om man som privat fastighetsägare inte vill underteckna en överenskommelse om fastighetsreglering med kommunen innan detaljplanens antagande, kommer istället Lantmäterimyndigheten i Varbergs kommun att pröva frågan om ersättning. Detta genom en så kallad tvångsvis fastighetsreglering som genomförs efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Planeringsunderlag

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa en sammanställning av de planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning. Kommunen ska även redovisa en sammanfattning av innehållet i dessa och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning och omfattning.

Utredningar

Nedanstående utredningar har legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning.

- VA-utredning för detaljplan Trönningenäsvägen, Sweco 2022-08
- Trafikbulerutredning, Akustikverkstan 2022-05-20
- Trafikutredning, Sigma 22-05-18
- Trafikanalys, Sigma 21-04-15
- Körspårsanalyser för svängfält korsningen Trönningenäsvägen och väg 845.
- Detaljprojektering av fartdämpning vid utfart för Kattegattleden.

Utredning av skyfall och hantering av vägdagvatten

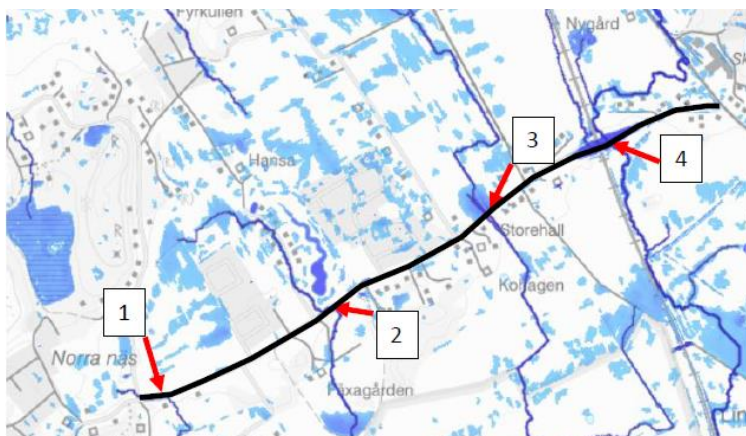


Bild 11. Lågpunktsområden. Planområdet markerat med svart.

Resultatet från analys av skyfallstråk och instängda områden baserad på höjderna inom planområdet och omkringliggande mark visar att planområdet är beläget i ett avrinningsområde som avleds till en sjö i Getteröns naturreservat. Vid analys av avrinningsområdet och rinnvägar i ett mindre perspektiv har fyra delavrinningsområde identifieras utifrån befintlig terräng. Tillrinning till planområdet vid ett kraftigt regn förväntas ske norrifrån sett till befintlig höjdsättning. En översiktlig lågpunktsanalys har utförts för att få en uppfattning om var det finns risk för att vatten kan bli stående vid händelse av kraftiga regn. Vid 90 mm regn, ungefär motsvarande en återkomsttid på 100 år med en varaktighet på 6 timmar, har inga instängda områden inom planområdet identifierats. Lågpunktsanalysen visar fyra lågpunktsområden inom planområdet.

Trönningenäsvägens dagvattenhantering omfattas av både privata och allmänna dagvattenledningar. Vägen avvattnas huvudsakligen genom längsgående svackdiken främst på vägens norra sida. Vid vägkorsningar är diket sammankopplat med dagvattenledningar av

dimension 160 mm och 110 mm. Dagvattenledningar och trummor av dimension 400 mm och 500 mm är anlagda vinkelrätt mot Trönningenäsvägen, vilka är anslutna till de längsgående svackdiken. Dessa ledningar är belägna i området lågpunkter som avleder dagvatten från svackdiken till recipient. I planområdets norra del finns två öppna diken som ligger vinkelrätt mot vägen, diket avvattnas även till recipient.

Grundvattennivån i området påverkar infiltrationsmöjligheterna. En hög grundvattennivå minskar tillgängligt markmagasin, eftersom hålrum då är fyllda med grundvatten. Vid hög grundvattennivå riskerar det även att ske inläckage av grundvatten till svackdiken som då kan orsaka dränering av grundvatten. Att diken för vägvatten inte dränerar grundvatten behöver säkerställas vid utbyggnad.

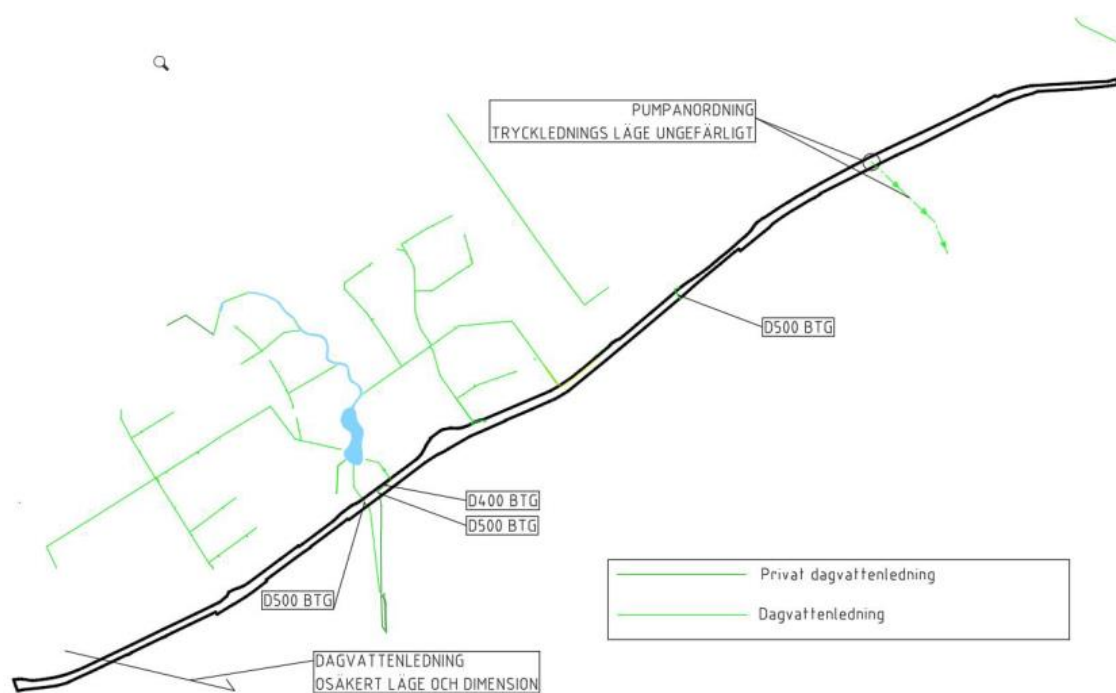


Bild 12. Befintliga dagvattenledningar.

Trafikbullerutredning, Akustikverkstan

För att bedöma inomhusnivån har alla byggnaders fasaddämpning antagits enligt Trafikverkets rapport Fasaddåtgärder som bullerskydd – Ett branschgemensamt utvecklingsprojekt. Dämpningen avser skillnaden mellan beräknat frifältsvärde vid fasad från biltrafik i stadsmiljö eller hastighet lägre än 80 km /h och ljudnivån i ett standardrum. Då ingen inventering har utförts i området har alla byggnader längs Trönningenäsvägen antagits vara bostadshus samt att dessa är 6 m höga och har två våningsplan. I urvalet har det kontrollerats så att den antagna höjden inte riskerar att skärma någon bakomliggande byggnad. Byggnader, järnväg, vägar och markmodell utgår från underlag inköpt från SeSverige, metria.se. Utredningen omfattar ljudnivå från vägarna Väg 845 och Trönningenäsvägen samt järnvägen Västkustbanan. Bedömning om åtgärdsnivån uppfylls vid uteplats och inomhus utgår från beräknad ljudnivå vid den mest utsatta fasaden.

I bullerutredningen jämförs beräknade trafikbullernivåer mot Trafikverkets åtgärdsnivåer längs befintlig infrastruktur enligt riktlinjerna i Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021 version 3.0, daterad: 2021-01-01).

Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq,24h}$, avser A-vägd ljudnivå som ett medelvärde under ett trafikårsmedeldygn.

Maximal ljudnivå, L_{max} , avser A-vägd ljudnivå i samband med en enskild bullerhändelse med tidsvägning F (Fast; 0,125 sekunder).

Trafikutredning

Trafikanalys

Pågående och planerade exploateringar i anslutning till Trönningenäsvägen kommer öka trafikmängderna på vägen. För prognosår 2050 beräknas årsdygnstrafiken (ÅDT) vara cirka 3400 fordon per dygn, vilket innebär cirka en fördubbling mot de uppmätta trafikmängderna 2020. För väg 845 beräknas exploateringen leda till ÅDT 12 900 fordon per dygn, att jämföra med cirka 11 200 fordon per dygn för prognosår 2050 utan genomförd exploatering.

Biltrafik

Enligt trafikmätning utförd 2020 i höjd med hållplats Lillehall uppmättes en årsdygnstrafik (ÅDT) på 1 478 fordon per dygn. Hastighetsbegränsningen på största delen av Trönningenäsvägen är 50 km/tim. I den västligaste delen, där vägen är smalare och kurvigare, är hastighetsbegränsningen 30 km/tim.

På väg 845 finns svängkörväg in mot Trönningenäsvägen från båda hållen medan Trönningenäsvägen är reglerad med stopplikt mot väg 845 men utan svängväg.

Kollektivtrafik

Den anropsstyrda kollektivtrafik som finns i Trönningenäs idag har konkurrenskraftiga restidskvoter i förhållande till biltrafiken, men går för sällan för att vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Med fler boende i Trönningenäs ökar underlaget för reguljära kollektivtrafiklinjer till Trönningenäs. Kollektivtrafikens linjedragning eller turtäthet regleras inte av detaljplan, men frågan bör tas i beaktning i framtida kollektivtrafikplanering. För att säkerställa möjligheten för framtida utbyggnad bör utrymme för timglashållplats eller enkelstopphållplats avvaras i anslutning till Travvägen, och i anslutning till den pågående exploateringen nordost om Fyrstrandsvägen.

Planeringsförutsättningar

Detta avsnitt har för avsikt att beskriva en sammanfattning av de värden och hänsyn som idag finns inom och i närheten av planområdet och som planförslaget utgår från.

Kommunala

Planbesked

Bakgrund till ärendet är ett positivt planbesked beslutat av byggnadsnämnden den 20 juni 2019. Ursprunglig ansökan avsåg möjligheten att detaljplanelägga del av Trönningenäsvägen för att möjliggöra kommunalt huvudmannaskap.

Detaljplan

Aktuellt planområde omfattas idag inte av detaljplan och vägen har enskilt huvudmannaskap och sköts av en förening.

Planprogram

Aktuellt planområde omfattas av program för Trönningenäs inre som antogs 14 juni 2005. Programmets togs fram för att möjliggöra 400 nya bostäder längs med Trönningenäsvägen norra sida. Hittills har ca 100 av dessa bostäder uppförts i olika etapper. Programmet anger att trafik till området ska ske från ett från ett antal uppsamlade lokalvägar som ansluter till Trönningenäsvägen. Det anger också att belysning, fartdämmande åtgärder och fullständig gång- och cykelanslutning till Bläshammarskolan behöver byggas ut för att klara exploateringen. Vägen ska förbli småskalig.

Programmet anger också att kollektivtrafiken bör öka på lång sikt när utbyggnadsområdena byggs ut och att kapaciteten i korsningen Trönningenäsvägen och väg 845 kan behöva ses över.

För utbyggnadsområdena bedöms bullernivåer bli under riktvärden men att befintlig bebyggelse längs med Trönningenäsvägen behöver utredas närmare för eventuella bulleråtgärder.

Undersökning enligt 6 kap. 6 § plan- och bygglagen (2010:900)

Kommunen har gjort en undersökning av betydande miljöpåverkan i enlighet med 5 kap 11 a § plan- och bygglagen och 6 kap MB för det aktuella planförslaget. Kommunen har bedömt att genomförandet av planförslaget inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan.

Tidigare ställningstagande

Översiktsplan

Den fördjupade översiktsplanen för stadsområdet som antogs av kommunfullmäktige 15 juni 2010 anger att Trönningenäs inre är ett utbyggnadsområde för bostäder och pekar ut att det bör finnas gång- och cykelbana längs med Trönningenäsvägen från Buaråsvägen fram till Bläshammars skola.

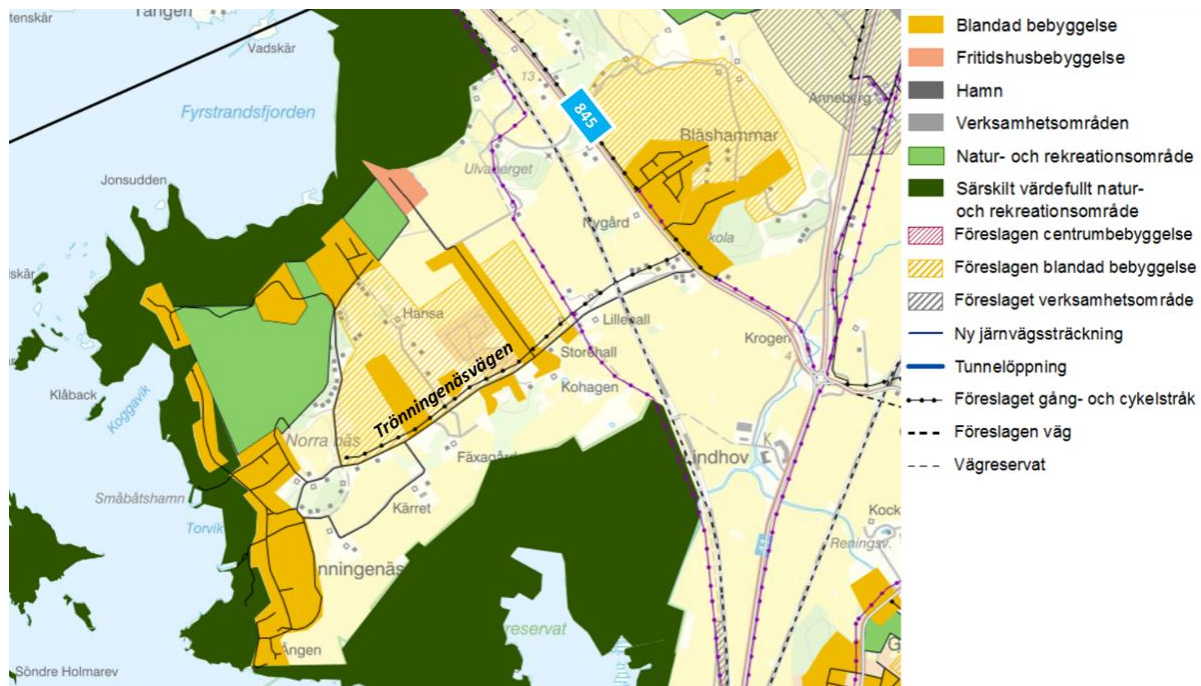


Bild 13. Markanvändningskarta från den fördjupade översiktsplanen för Trönningenäs.

Trafikstrategi

Trafikstrategi 2030 innehåller ett antal ställningstaganden i tre kategorier: hållbart resande, hållbara godstransporter och hållbart stadsrum. Med hållbara transportsätt avses gång, cykel och kollektivtrafik. För Trönningenäsvägen är de framför allt de fem första punkterna under hållbart resande som är i fokus.

- Det skall vara enkelt och attraktivt att resa hållbart
- Ett trafiksystem för alla
- Barn ska enkelt kunna ta sig till och från skolan på ett tryggt och trafiksäkert sätt
- Samhällsplaneringen skall inriktas på att minska transportbehoven
- Vid exploatering av nya bostadsområden ska det vara enkelt att resa hållbart

Regionala

Trafikförsörjningsprogram

Regionala trafikförsörjningsprogrammet för åren 2021 till 2025 fastställdes av regionfullmäktige den 9 december 2020. Sträckan Varberg – Värö – (Åsa) visar att pendlingsflödena i större grad utgörs av trafik från tätorter i Varbergs kommun till Varbergs kommunhuvudort än till Göteborg. Ringhals och Väröbruk är stora arbetsplatser i stråket.

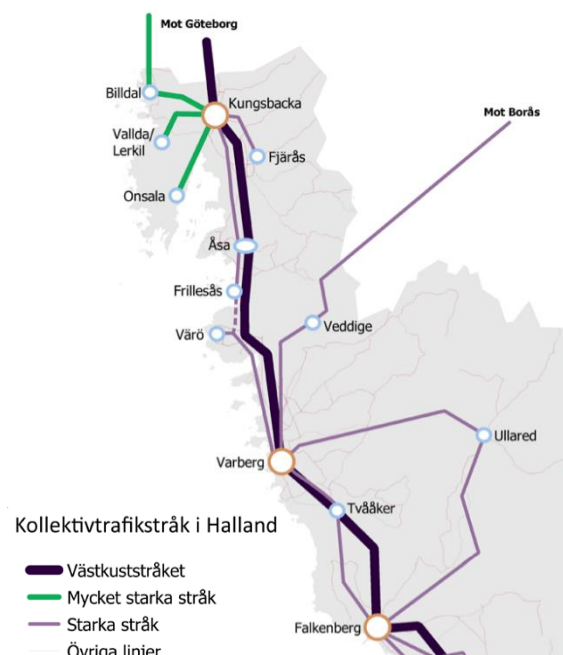


Bild 6. Kollektivtrafikstråk i Halland visar på starka stråk med förbindelser till planområdet.

Det kommer byggas mycket nya bostäder i den del av stråket som ingår i Varbergs kommun, inte minst i samband med en ny station i Väröbacka. Med ny station i Väröbacka kommer flödena i stråket troligen att förändras och fler kommer att pendla norrut än idag.

Riksintressen

Rörligt friluftsliv

Planområdet omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv och turism enligt 4 kap 2 § MB. Bestämmelserna hindrar inte utveckling av befintlig tätort.

Högexploaterad kust

Planområdet omfattas av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap 4 § MB. Bestämmelserna hindrar inte utveckling av befintlig tätort.

Natura 2000

Planområdet har avrinning av väg-dagvatten inom riksintresse för Natura 2000 enligt fågeldirektivet, 4 kap 1 och 8 § MB och enligt art- och habitatdirektivet, 4 kap 1 och 8 § MB.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Jordbruksmark

Brukningsvärd jordbruksmark får enligt miljöbalken (MB) 3 kap 4§ tas i anspråk för byggande eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och att detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Jordbruksmark kommer tas i anspråk för att möjliggöra väg-dagvattenhantering längs med Trönningenäsvägen.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Miljökvalitetsnormen för luft har bedömts utifrån en objektiv skattning som ger en preliminär bedömning av halter av partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂) i gatumiljö. Luftkvaliteten är under utvärderingsströskeln och planen kommer inte innebära en ökad risk för luftföroreningar.

Vatten

Miljökvalitetsnormen omfattar ytvatten i sjöar, vattendrag och kustvatten samt grundvatten. Vattenförekomsten får inte påverkas av en verksamhet på så sätt att kvalitén blir sämre än den status som anges i normen. Recipienten för väg-dagvattnet uppnår ej god kemiskstatus pga bromerad difenyleter och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Kviksilver och PBDE härleds till långväga luftburen spridning och atmosfärisk deposition och generellt sänker statusen för samtliga Sveriges vattenförekomster till statusen uppnår ej god.

Koncentrationer för PBDE och kvicksilver har jämförts även med Havs och vattenmyndighetens miljökvalitetsnormer för ytvatten. Halten kvicksilver från planområdet efter förbättringsåtgärder med svackdiken uppskattas till (0,065 µg/l) och överskrider miljökvalitetsnormen från vattendirektivet på 0,05 µg/l som årsmedel och underskrider Havs

och vattenmyndighetens gränsvärde på 0,07 µg/l för maximal tillåten koncentration för ytvatten.

Tillståndet i vattenförekomsterna ska inte försämrats, det så kallade icke-försämringskravet (förordning 2015:516). Miljökvalitetsnormerna (MKN) för vattenkvalitet gäller för vattenförekomsten som helhet. Åtgärder vid genomförandet av detaljplanen visar på att befintliga föroreningsnivåer förbättras och att det inte försämrats tillståndet i vattenförekomsten. Detta ser vi som tillräcklig åtgärd då detaljplanen inte tillför något nytt utan enbart förbättrar befintligt.

Geotekniska förhållanden

Eftersom vägen är befintlig och inte ska ändras har en geoteknisk utredning inte genomförts.

Enligt SGU:s jordartskarta utgör utredningsområdet av huvudsakligen postglacial finsand. I utredningsområdet finns även platser med postglacial lera, urberg, sandig morän samt svallsediment.

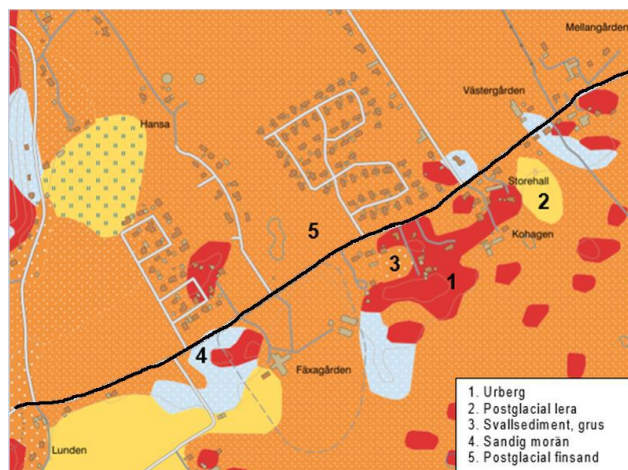


Bild. 14 Översikt av jordartslager i utredningsområdet. Svart linje markerar ungefärligt planområdets gränser. (SGU Jordartskarta, 2021)

SGU:s kartvisare anger att postglacial finsand har hög genomsläpplighet. Sandig morän och urberg har medelhög genomsläpplighet. Områden med dessa jordarter innebär goda infiltrationsmöjligheter och är därför lämpliga platser för infiltrationsanläggningar. Postglacial lera har låg genomsläpplighet vilket innebär begränsade infiltrationsmöjligheter (SGU Jordartskarta, 2021).

Hydrologiska förhållanden

Skyfall

En översiktlig lågpunktsanalys har utförts för att få en uppfattning om var det finns risk för att vatten kan bli stående vid händelse av kraftiga regn.

Grundvatten

Grundvattennivå i området är inte känd.

Fysisk miljö

Befintlig bebyggelse

Längs med Trönningenäsvägen, angränsande till planområdet, finns flertalet nya och gamla bostadsfastigheter, den äldre bebyggelsen ligger närmre inpå vägen med tomtgräns i vägkant framför allt på vägens södra sida.



Bild 15. Befintlig bebyggelse i höjd med Potatisvägen.

Grönstruktur

Trönningenäsvägen är till stora delar omgiven av åkrar och öppna fält. Vissa delar har trädvegetation som bör bevaras. Det finns i området fladdermöss som behöver tas hänsyn till vad gäller utbyggnad av belysning. Längs med befintlig väg biotopskyddade diken.



Bild 16. Öppet jordbrukslandskap med viss trädstruktur.

Trafik

Gång- och cykel

Gång- och cykelväg finns utmed Trönningenäsvägens norra sida mellan ungefär 100 meter väster om planområdet och fram till väg 845. Järnvägen passeras planskilt. Ungefär 250 meter sydväst om Trönningenäsvägens korsning med väg 845 avviker gång- och cykelvägen norrut från Trönningenäsvägen mot en hastighetssäkrad passage över väg 845 vid skolan och hållplatsen i Bläshammar. Belysning saknas på både Kattegattleden, utmed väg 845 och delar av Trönningenäsvägen.

Varbergs centrum, med dess utbud av service och nöjen, ligger ungefär sex kilometer söderut via Kattegattleden. Från planområdet går det även att cykla västerut till Trönningenäs småbåtshamnar och badplats på fem minuter. Det finns i dagsläget ingen sammanhängande och gen gång- och cykelväg till Trönninge skola.

Kollektivtrafik

Utmed Trönningenäsvägen går linje 83 mellan Varbergs bussterminal och Norra näs. Linjen är anropsstyrd och det går en resa i vardera riktningen på onsdagar och lördagar.

Hållplatsen Bläshammar skola ligger utmed väg 845, ungefär en kilometer öster om den östra delen av exploateringsområdet utmed Trönningenäsvägen. Hållplatsen trafikeras med halvtimmestrafik vid högtrafik.

Biltrafik

Trönningenäsvägen ansluter till väg 845 vid Bläshammar. Väg 845 ansluter i sin tur till väg 41 knappt en kilometer sydöst därom. Trönningenäsvägen har i dagsläget enskilt väghållarskap men kommunen är väghållare för gatorna inom de genomförda exploateringarna utmed Trönningenäsvägen. Trafikverket är väghållare för väg 845 och väg 41.

Parkering

Allmän parkering saknas i anslutning till planområdet och parkeringsbehovet för all privat exploatering i närområdet ska lösas inom kvartersmark.

Miljö

Trafikbuller

Trafikalstring

Trönningenäsvägen har under flera år av exploatering på inre Trönningenäs förändrats i trafikbelastning och då även tillkommande buller för boende längs med vägen.

Tabellen visar Årsdygnstrafiken för Trönningenäsvägen (ÅDT) för de olika scenarierna.

ÅDT	Nuläge	Nollalternativ 2050	2050 inkl exploatering
Trönningenäsvägen	1500	1500	3400

Exploateringen antas alstra 1578 fordonsrörelser/dygn, vilket innebär en dryg fördubbling på Trönningenäsvägen. Andelen tungtrafik beräknas till 3,5 % vilket är 54 fordon av 1578.

Äldre befintlig bebyggelse före 1997

För att beräkna hur de befintliga bostäderna längs med Trönningenäsvägen påverkas av trafikbuller har riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder som utgår från riktvärdena i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 använts.

Enligt praxis från Mark- och miljööverdomstolen och tidigare Miljööverdomstolen (MÖD) hanteras buller vid bostäder i normalfallet på olika sätt beroende på om boendemiljön kan hänföras till vad som här benämns "äldre befintlig miljö" respektive "nyare befintlig miljö". Enligt praxis tillämpas infrastrukturpropositionens "åtgärdsnivåer" för att avgöra om åtgärder i normalfallet behöver övervägas i "äldre befintlig miljö". Med äldre befintlig miljö avses bostäder byggda före våren år 1997 samt att den störande vägen eller spåret inte byggts eller väsentligt byggts om efter nämnda tidpunkt.

Tabell. Nivåer för buller när åtgärder i normalfallet behöver övervägas enligt praxis i äldre befintlig miljö, de s.k. åtgärdsnivåerna.

Buller från väg utomhus, fasad (Leq 24h)	Buller från spår inomhus, natt (Lmax) ¹
> 65 dB A	> 55 dB A

1, Tidsvägning Fast. Värdet inomhus motsvarar en utomhusnivå vid fasad på ca 85 dBA Lmax (frifältsvärde, varierar beroende på fasadens isolering). Värdet inomhus får överskridas maximalt 1-5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila (sovrum), kl. 22-06.

Trafikbullerberäkningar har utförts för att bedöma hur den framtida trafikmängden och vägutformning påverkar trafikbullernivåer vid befintliga bostäder i området kring Trönningenäsvägen. Vilka byggnader som berörs av den framtida trafikmängden och vägutformning av Trönningenäsvägen har bedömts från Trafikverkets Bilaga E3.10.

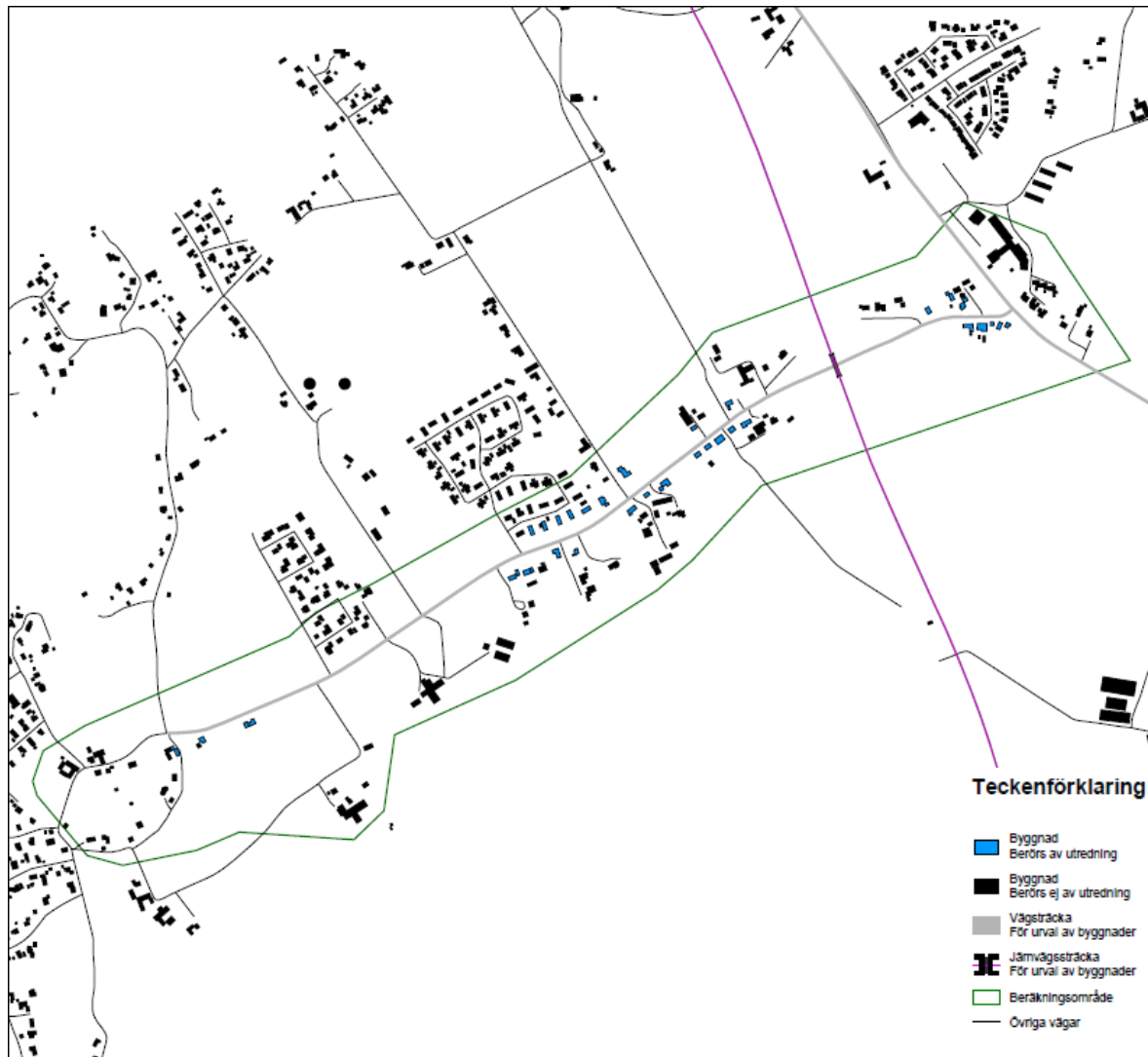


Bild 17. Byggnader och infrastruktur för urval.

Strandskydd

Detaljplanen berörs inte av strandskydd.

Väg-dagvatten

Recipienten för planområdets väg-dagvatten är en sjö inom Getteröns naturreservat som omfattas både av Natura 2000 för art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet.

Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten är att god ekologisk ytvattenstatus ska uppnås till år 2027, med undantag för näringsämnen, samt god kemisk ytvattenstatus ska uppnås, med mindre stränga krav för bromerade difenyletrar (PBDE) samt kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Vattenförekomsten har vid senaste bedömning (2021-05-31, förvaltningscykel 3) bedömts ha måttlig ekologisk status. God status uppnås ej med anledning av förhöjda halter fosfor, där den mest betydande källan till utsläpp anges bero på enskilda avlopp och jordbruk.



Bild 18. Recipient, sjö inom Getteröns naturreservat.

Hälsa och säkerhet

Sociala

Barn

Barnkonventionen inkorporerades i svensk lagstiftning den 1 januari 2020. Enligt barnkonventionen ska barnets rättigheter beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i mål och ärenden som rör barn. GC-väg är inte separerad från bilarnas körbanor hela sträckan. Belysning på GC-väg saknas vissa sträckor.

Jämlikhet

Den gestaltade livsmiljön påverkar människornas vardag utifrån bland annat hälsa och välbefinnande. Arkitektur, form, design, konst och kulturarv har därför en avgörande betydelse i samhällsbyggandet. Människans och platsens identitet kan stärkas och tryggheten öka med en jämlik tillgång till väl gestaltade och omhändertagna miljöer.

Teknik

Vatten, spill- och dagvatten

Trönningenäsvägen ingår inte i antaget verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten.

Energiförsörjning

Eldfördelning i området är Varbergsortens elkraft, men för belysningsstolpar vid gata är Varbergs energi ansvarig eldistributör.

Bredband

Fibernätet i området ägs av Varbergs energi.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Här redovisas de fastigheter som påverkas fastighetsrättsligt av planen. Kan påverkas i form av att privat mark blir allmän platsmark, att en fastighet skall ges del i gemensamhetsanläggning, belastas av ledningsrätt, arealförändringar m.m.

Fastighet/Rättighet	Konsekvens
Trönningenäs 1:2	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 1:11	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 1:14	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 1:16	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 1:17	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 4:4	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 4:5	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 4:9	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen

	har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen har en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 5:2	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 5:29	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs 5:73	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Ägs redan av Varbergs kommun, marken behöver därmed inte lösas in.
Lindhov 1:1	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:3	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:7	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:22	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:24	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:31	Planläggs med användning järnväg samt gata (Trönningenäsvägen) i 3D. En så kallad 3D-fastighet kommer att bildas av Lantmäterimyndigheten i Varbergs kommun där Trafikverket fortsatt kommer att äga marken ovan jord där järnvägen går

	och kommunen kommer att äga marken under jord, under viadukt.
Lindhov 1:46	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:47	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:54	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:56	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov 1:76	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Lindhov s:1	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs s:2	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs s:3	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
Trönningenäs s:7	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.

Trönningenäs s:13	Behöver till viss del planläggas som allmän plats Gata. Vid ett genomförande av planen har fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst av kommunen och kommunen en skyldighet att lösa in densamma.
-------------------	--

Natur

Tillkommande träd längs med Trönningenäsvägen kommer planteras.

Miljö

Trafikbuller

Utifrån genomförd bullerkartläggning visar resultaten att ingen av de befintliga byggnaderna beräknas överskrida infrastrukturpropositionens (1996/97:53) riktvärden för äldre bebyggelse, då alla ljudnivåer beräknats lägre än 65 dBA ekvivalent respektive 80 dBA maximal ljudnivå vid den mest utsatta fasadsidan och våningsplan.

Om man bedömer att åtgärderna för vägen är att betrakta som väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur ska infrastrukturpropositionens riktvärden för den situationen tillämpas vid >55 dBA utomhus vid fasad, 30 dBA inomhus, 45 dBA inomhus nattetid och 70 dBA max vid uteplats.

Väsentlig ombyggnad räknas enligt Trafikverkets definition ”sådana åtgärder som är så omfattande att det åtminstone är fråga om omläggning av väg i delvis ny sträckning, dvs fråga om väsentliga justeringar av vägen i plan och profil. Även en väsentlig breddning, t.ex tillbyggnad av breda vägrenar eller av ytterligare körfält bör i detta fall betraktas som väsentlig ombyggnad. Oftast är det i sådana fall fråga om så omfattande åtgärder att nybyggnadsstandard i huvudsak uppnås. Kommunen som blivande väghållare bedömer inte att en väsentlig ombyggnad av Trönningenäsvägen genomförs.

Därtill gäller för Varberg, enligt kommunens riktlinjer för vägtrafikbuller, att syftet med åtgärden ska beaktas vid bestämmande av om denna innebär en väsentlig ombyggnad. Om åtgärden syftar till att möjliggöra ökad trafikmängd ska riktvärdena för nybyggnation och väsentlig ombyggnad övervägas.

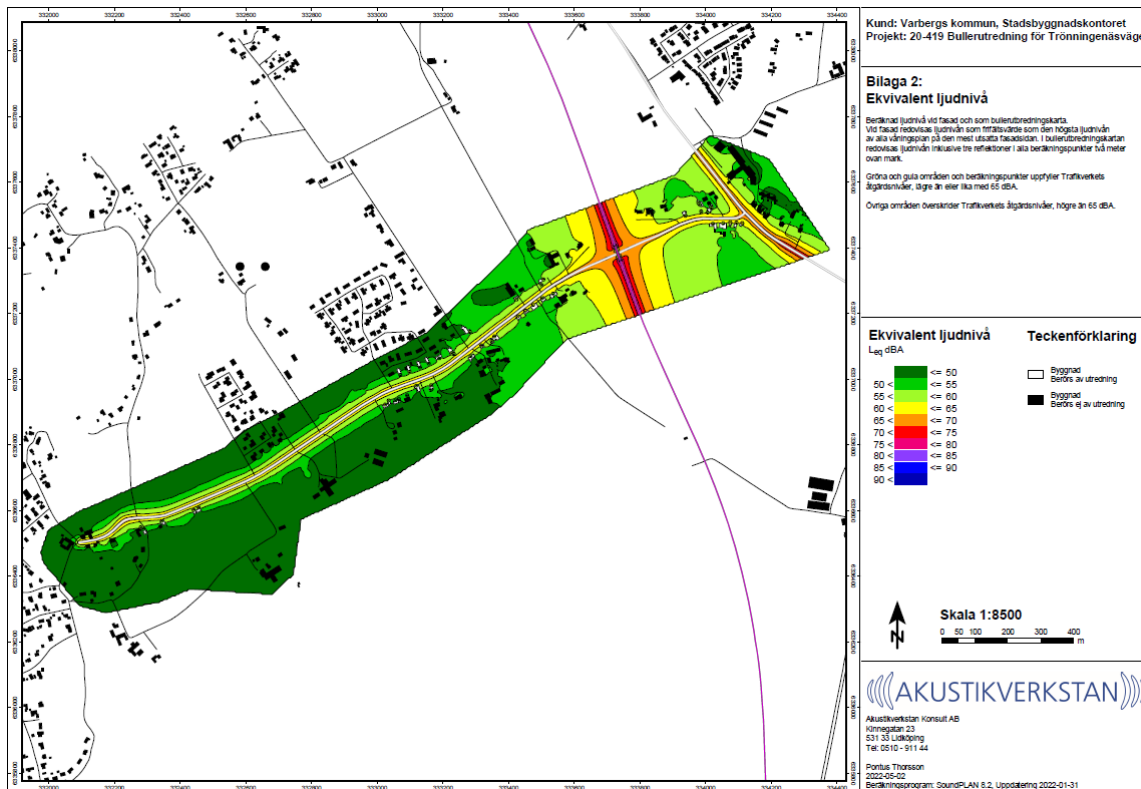


Bild 19. Ekvivalent ljudnivå. Gröna och gula områden och beräkningspunkter uppfyller Trafikverkets åtgärdsnivåer, lägre än eller lika med 65 dBA. Övriga områden överskrider Trafikverkets åtgärdsnivåer, högre än 65 dBA. För högre detaljeringsgrad se utredning.

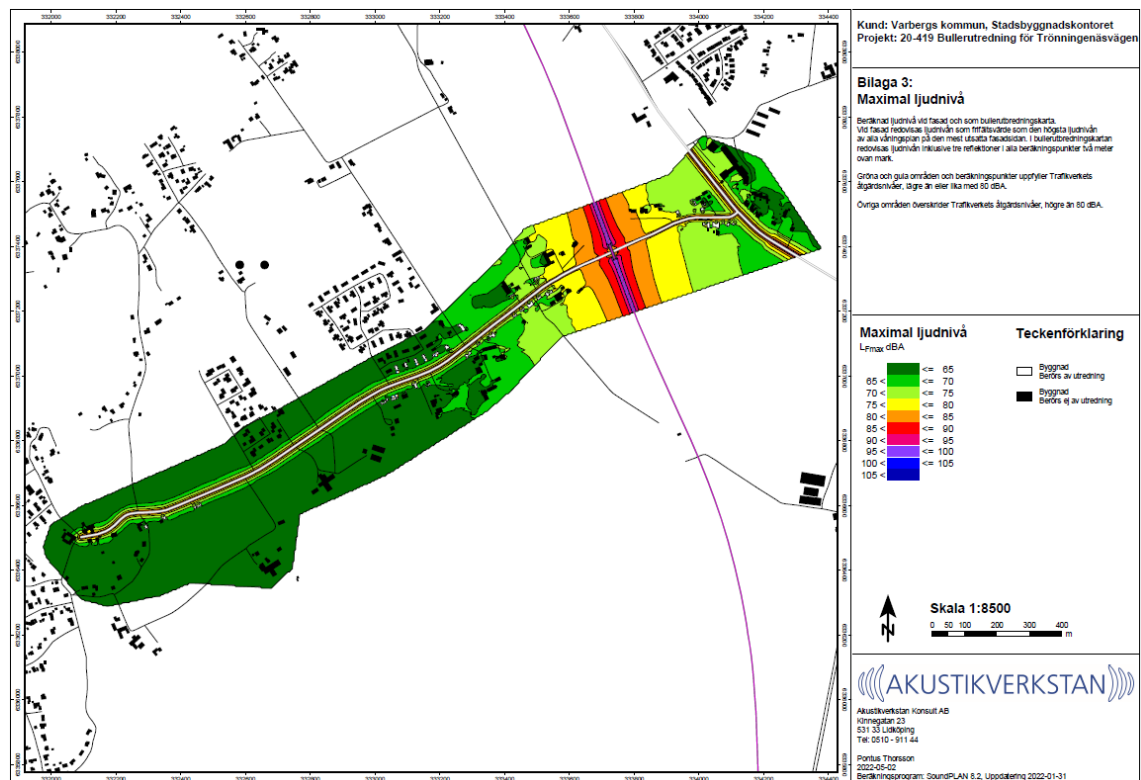


Bild 20. Maximal ljudnivå. Gröna och gula områden och beräkningspunkter uppfyller Trafikverkets åtgärdsnivåer, lägre än eller lika med 80 dBA. Övriga områden överskrider Trafikverkets åtgärdsnivåer, högre än 80 dBA. För högre detaljeringsgrad se utredning.

Dagvatten

Föroreningsnivåer för vägvatten förbättras genom ökad fördröjning och rening i svackdiken. Halten för kvicksilver uppfyller inte målen för vattenförekomster i Varbergs Kommun eller för vattenkvalitetsnormen från vattendirektivet på 0,05 µg/l. Denna beräkning är högst osäker och överskridandet är 0.015 µg/l. Åtgärder vid genomförandet av detaljplanen visar på att befintliga föroreningsnivåer förbättras och att det inte försämrar tillståndet i vattenförekomsten.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Miljö kvalitetsnormen för luft uppfylls.

Vatten

Miljö kvalitetsnormen omfattar ytvatten i sjöar, vattendrag och kustvatten samt grundvatten. Vattenförekomsten får inte påverkas av en verksamhet på så sätt att kvalitén blir sämre än den status som anges i normen. Recipienten för dagvattnet uppnår ej god kemiskstatus pga bromerad difenyleter och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Kvicksilver och PBDE härleds till långväga luftburen spridning och atmosfärisk deposition och generellt sänker statusen för samtliga Sveriges vattenförekomster till statusen uppnår ej god.

Koncentrationer för PBDE och kvicksilver har jämförts även med Havs och vattenmyndighetens miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Halten kvicksilver från planområdet efter förbättringsåtgärder med svackiken uppskattas till (0,065 µg/l) och överskrider miljö kvalitetsnormen från vattendirektivet på 0,05 µg/l som årsmedel och underskrider Havs och vattenmyndighetens gränsvärde på 0,07 µg/l för maximal tillåten koncentration för ytvatten.

Tillståndet i vattenförekomsterna ska inte försämrans, det så kallade icke-försämringskravet (förordning 2015:516). Miljö kvalitetsnormerna (MKN) för vattenkvalitet gäller för vattenförekomsten som helhet. Åtgärder vid genomförandet av detaljplanen visar på att befintliga föroreningsnivåer förbättras och att det inte försämrar tillståndet i vattenförekomsten. Detta ser vi som tillräcklig åtgärd då detaljplanen inte tillför något nytt utan enbart förbättrar befintligt.

Hälsa och säkerhet

Sociala

Barn

Identifierade konsekvenser för barn vid ett genomförande av detaljplanen är säkrare skolväg till Bläshammarskola då GC-väg byggs ut i sin helhet med belysning hela sträckan. Fortfarande finns brister säkra och gena cykelkopplingar till Trönningeskolan, utanför detaljplanen.

Jämlikhet

Identifierade konsekvenser för jämnlighet vid ett genomförande av detaljplanen är att gång- och cykelbana som är helt skild från övrig trafik med belysning bidrar till ett jämlikt utrymme i trafiken.

Riksintresse

Rörligt friluftsliv

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka rörligt friluftsliv och turism enligt 4 kap 2 § MB. Bestämmelserna hindrar inte utveckling av befintlig tätort.

Högexploaterad kust

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka högexploaterad kust enligt 4 kap 4 § MB. Bestämmelserna hindrar inte utveckling av befintlig tätort.

Natura 2000

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka Natura 2000 enligt fågeldirektivet, 4 kap 1 och 8 § MB eller Natura 2000 enligt art- och habitatdirektivet, 4 kap 1 och 8 § MB.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Jordbruksmark

Jordbruksmark kommer tas i anspråk för att möjliggöra väg-dagvattenhantering längs med Trönningenäsvägen. Eftersom Trönningenäsvägen till stora delar är belägen i ett jordbrukslandskap är bedömningen att åkermarken är mest lämpad för att bredda vägområdet för att inte till lika stor del behöva ta befintliga bostadsfastigheter i anspråk.

Trafik

Motortrafik

Pågående och planerade exploateringar i anslutning till Trönningenäsvägen kommer medföra trafikmängder som för prognos år 2050 är cirka 3400 fordon per dygn, vilket ungefär motsvarar en fördubbling av trafikmängderna som uppmätts för 2020. Mängderna förväntas väl understiga vägens kapacitet.

Gång- och cykeltrafik

Då planförslaget medför vissa förbättringar för cykeltrafiken förväntas förutsättningarna för gång- och cykel förbättras.

Nollalternativ

Ett nollalternativ innebär att inga av det i detaljplanen redovisade förslagen genomförs. Det betyder att enskilt huvudmannaskap för vägen kvarstår och att inga nya vägvattningdiken anläggs eller att belysning längs med gång- och cykelbanan byggs ut.