



**VARBERGS  
KOMMUN**

Diarienummer:  
SBK 2019-770



## Planbeskrivning

Detaljplan för Trönningenäsvägen

Trönningenäs, Varbergs kommun

Laga kraft

2026-04-27

## Sammanfattning av detaljplanen

Trönningenäsvägen har idag enskilt huvudmannaskap och förvaltats och driftats av Trönningenäs vägsamfällighetsförening. 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.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra kommunalt huvudmannaskap för Trönningenäsvägen från väg 845 till infarten Buaråsvägen. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra utbyggnad av busshållplatser och vändplats för buss och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 3 § miljöbalken.

Planförslaget är förenligt med kommunens fördjupade översiktsplan för Stadsområdet och med länsstyrelsens granskningsyttrande över den fördjupade översiktsplanen.

## Ärendesinformation

|                                  |                                          |
|----------------------------------|------------------------------------------|
| Kommunens namn                   | Varbergs kommun                          |
| Detaljplanens namn               | Detaljplan för Trönningenäsvägen         |
| Kommunens diarienummer           | SBK 2019-770                             |
| Hänvisning till beslutsprotokoll | 2025-02-27 BN § 37 (beslut om antagande) |
| Detaljplan påbörjad              | 2019-06-20                               |
| Detaljplan laga kraft            | 2026-04-27                               |

## Planhandlingar

Planbeskrivning (denna handling), 2025-02-13

Plankarta, 2025-02-13

Grundkarta, 2024-09-23

Fastighetsförteckning (publiceras ej digitalt), 2024-09-23

Illustrationskarta, 2025-02-13

Samrådsredogörelse, 2024-10-10

Granskningsutlåtande, 2025-02-13

Undersökning, 2024-10-10

Utredningar och andra förutsättningar redovisas i avsnitten *Planeringsunderlag* samt *Planeringsförutsättningar*.

## 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 påbörjades 2019-10-11 och upprättas med standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Planhandlingarna har upprättats i enlighet med Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5) och planbeskrivning (BFS 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.

## Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av planavdelningen vid stadsbyggnadskontoret i Varbergs kommun. Representanter från andra kommunala förvaltningar och bolag har medverkat vid framtagandet.

## Innehåll

|                                                 |           |
|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sammanfattning av detaljplanen .....</b>     | <b>2</b>  |
| Ärendeinformation .....                         | 2         |
| Planhandlingar .....                            | 3         |
| Förfarande.....                                 | 3         |
| Medverkande .....                               | 3         |
| <b>Innehåll.....</b>                            | <b>4</b>  |
| <b>Detaljplanens syfte .....</b>                | <b>6</b>  |
| <b>Planförslag .....</b>                        | <b>7</b>  |
| Detaljplanens omfattning och lokalisering ..... | 7         |
| Genomförandetid .....                           | 8         |
| Befintligt.....                                 | 8         |
| Allmän plats .....                              | 8         |
| Kvartermark.....                                | 12        |
| <b>Planbestämmelser .....</b>                   | <b>13</b> |
| Användning av mark .....                        | 13        |
| Egenskapsbestämmelser för allmän plats.....     | 14        |
| <b>Genomförandefrågor.....</b>                  | <b>15</b> |
| Upplysningar .....                              | 15        |
| Fastighetsrättsliga frågor .....                | 15        |
| Mark- och utrymmesförvärv .....                 | 20        |
| Organisatoriska frågor .....                    | 21        |
| Tekniska frågor.....                            | 21        |
| Ekonomiska frågor .....                         | 22        |
| Planekonomisk bedömning.....                    | 23        |
| Prövning enligt annan lagstiftning .....        | 26        |
| <b>Konsekvenser .....</b>                       | <b>27</b> |
| Fastigheter och rättigheter .....               | 27        |
| Kulturmiljö .....                               | 29        |
| Natur .....                                     | 29        |
| Miljö .....                                     | 31        |
| Miljökvalitetsnormer.....                       | 32        |
| Hälsa och säkerhet .....                        | 32        |

---

|                                                          |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| Sociala .....                                            | 36        |
| Riksentresse .....                                       | 36        |
| Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken ..... | 37        |
| Trafik .....                                             | 37        |
| <b>Planeringsunderlag.....</b>                           | <b>38</b> |
| Kommunala planeringsunderlag .....                       | 38        |
| Utredningar .....                                        | 39        |
| <b>Planeringsförutsättningar .....</b>                   | <b>40</b> |
| Kommunala planeringsförutsättningar .....                | 40        |
| Regionala planeringsförutsättningar .....                | 43        |
| Nationella planeringsförutsättningar .....               | 43        |
| Riksentressen .....                                      | 44        |
| Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken ..... | 45        |
| Miljökvalitetsnormer .....                               | 45        |
| Geotekniska förhållanden .....                           | 46        |
| Hydrologiska förhållanden .....                          | 46        |
| Fysisk miljö .....                                       | 47        |
| Trafik .....                                             | 48        |
| Kulturmiljö .....                                        | 49        |
| Miljö .....                                              | 49        |
| Hälsa och säkerhet .....                                 | 51        |
| Sociala .....                                            | 53        |
| Teknik .....                                             | 54        |

## Detaljplanens syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra kommunalt huvudmannaskap för Trönningenäsvägen från väg 845 till infarten Buaråsvägen. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra utbyggnad av busshållplatser och vändplats för buss och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

## Planförslag

Detta avsnitt innehåller en redovisning av detaljplanens huvuddrag med vilka förändringar som möjliggörs i området när detaljplanen vunnit laga kraft, samt de överväganden som legat till grund för detaljplanens utformning.

### Detaljplanens omfattning och lokalisering

Planområdet ligger i Trönningenäs, ca 5 km norr om centrala Varberg. Planområdet omfattar Trönningenäsvägen mellan Bläshammar, väg 845 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, 1:15, 1:153, 1:22, 1:23, 1:24, 1:31, 1:46, 1:47, 1:54, 1:55, 1:56, 1:59. Trönningenäs 1:2, 1:11, 1:14, 4:4, 4:5, 4:9, 5:2, 5:29.

Marksamfälligheter inom planområdet: Lindhov s:1, Trönningenäs s:2, s:3, s:5, s:7 och s:13

Anläggningssamfälligheter inom planområdet: Trönningenäs ga:6



Bild 1. Röd streckad markering visar aktuellt planområde.

## Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 10 år från den dag då planen vunnit laga kraft. 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.

## Befintligt

Trönningenäsvägen sträckning och vägkropp 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 fortsatt rinna i befintliga diken.

## Allmän plats

Aktuell detaljplan består av allmän plats, gata och gång-och cykelväg.

### Huvudmannaskap

För allmän plats inom planområdet är huvudmannaskapet kommunalt.

### Grönstruktur

Befintlig grönstruktur är viktig att bevara längs med Trönningenäsvägen vid tidigare utbyggnad av gång- och cykelväg planterades träd, detaljplanen möjliggör för kompletterande sträckor där nya träd ska planteras. Trönningenäsvägen utformas inte med gatubelysning längs vägen utan enbart längs gång- och cykelväg för att minimera påverkan på natur- och djurliv. Minskad påverkan av ljusföroreningar regleras i plankartan.

### Natur

Längs med Trönningenäsvägen finns flera diken, de flesta är vägdiken längs med en cykelväg, men enstaka diken ligger i anslutning till jordbruksmark och klassas därmed som biotopskyddade objekt. Några diken kommer att kompletteras eller påverkas av utbyggnad av gata och busshållplatser. Bussvändplatsen kommer att placeras så att den bevarar befintlig vegetation och stenmurar.

### Ekosystemtjänster

Nya träd kommer ta begränsad yta av jordbruksmark i anspråk för att möjliggöra enhetlig trädplantering längs med gång- och cykelvägen samt vägen. Att bevara och komplettera grönytor längs med vägen är viktigt för att tillföra grönstruktur som är en brist i det öppna landskapet. Fler träd ger möjlighet till spridningskorridorer för växt-

och djurlivet och bidrar även till reducerade vattenmängder, tillskapande av skugga och minskade värmeöar. Genom att sköta grönytorna i anslutning till trädplanteringen som ängsytter kan en kantzon tillskapas som är värdefull för den biologiska mångfalden.

### Dispens

Alla sorts diken har viktiga funktioner för flödes- och näringsreglering samt vattenrening. I vägdiken renas bl.a. förorenat vägvatten som innehåller många miljögifter som fordonstrafik genererar och skyfall kan hanteras, medan diken i jordbrukslandskapet minskar näringsämnen och avvattnar marken. Diken har blivit viktiga biotoper även för den biologiska mångfalden på grund av brist på naturliga spridningskorridorer och vatten i landskapet. Diken i jordbrukslandskap omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken om de ligger i eller med någon sida direkt intill åker- eller betesmark som kan skada ett biotopskyddsområde, t.ex. att ta bort eller ändra på diken i jordbruksmark kräver dispens.

Dispens från biotopskyddsbestämmelserna för omläggning av dike på fastighet Lindhov 1:1 har erhållits från Länsstyrelsen i Halland. Arbetsföretaget får inte utföras under perioden 1 april - 30 juni med hänsyn till grod- kräldjur och fåglar. Ett nytt dike ska anläggas i enlighet med ansökan.

Dispensen gäller under förutsättning att förslaget till detaljplan vinner laga kraft.

### Trafik

#### Biltrafik



Bild 2. Förslagna åtgärder längsmed Trönningenäsvägen.

Korsningen Trönningenäsvägen /väg 845 (6). Trönningenäsvägen breddas och utformas med vänstersvängfält.

I anslutning till där Kattegattleden korsar Trönningenäsvägen (4) föreslås en breddning av vägen. Befintlig väg och gång- och cykelväg är idag 6,4 meter. Breddningen kommer möjliggöra 6,4 meter bred vägbana och 3 meter bred gång- och

cykelväg på en cirka 140 meter lång sträcka. Gång- och cykelbanan längs Trönningenäsvägen utformas upphöjd med kantsten. Befintlig väggkant på den södra sidan behålls vilket medför att Trönningenäsvägen breddas åt norr. Där den södra delen av Kattegattleden ansluter till Trönningenäsvägen föreslås en upphöjd passage.

#### Kollektivtrafik

Fyra busshållplatser, Norra Näs kvarnen (1), Norra Näs Hansavägen (2), Storehall (3) och Norra Näs vägen (5) planeras att byggas ut längs med Trönningenäsvägen. Norra Näs kvarnen är ändhållplats med rundkörning för buss. Övriga hållplatser föreslås utformas som timglashållplats, vilket medför att fordon i båda riktningar måste stanna när det står en buss vid hållplatsen.

#### Gång- och cykel



Bild 3. Korsningen vid Kattegattleden och nuvarande gång- och cykelbana behöver byggas om.

För att uppnå ett hållbart resande genom att få fler att gå och cykla behöver tryggheten, trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter säkerställas. Åtgärder för ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter är en förhöjd passage där Kattegattleden korsar Trönningenäsvägen för att sänka hastigheten. Samt en helt separerad gång och cykelbana med belysning från Buaråsvägen till Blåshammarskola.

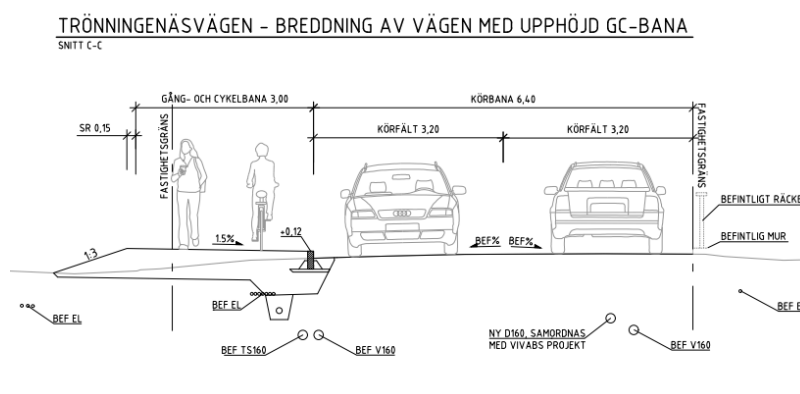


Bild 4. Trönningenäsvägen breddas för att två bilar ska kunna mötas och gång- och cykel ska vara separerade.

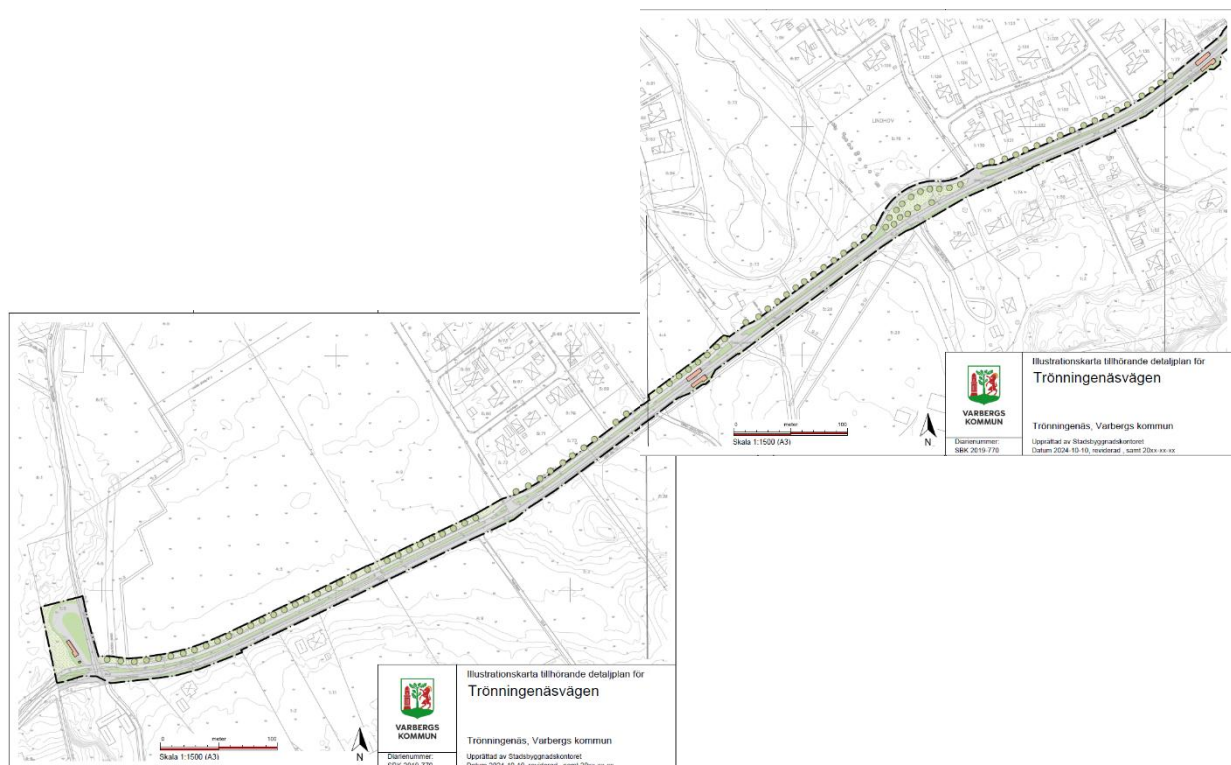
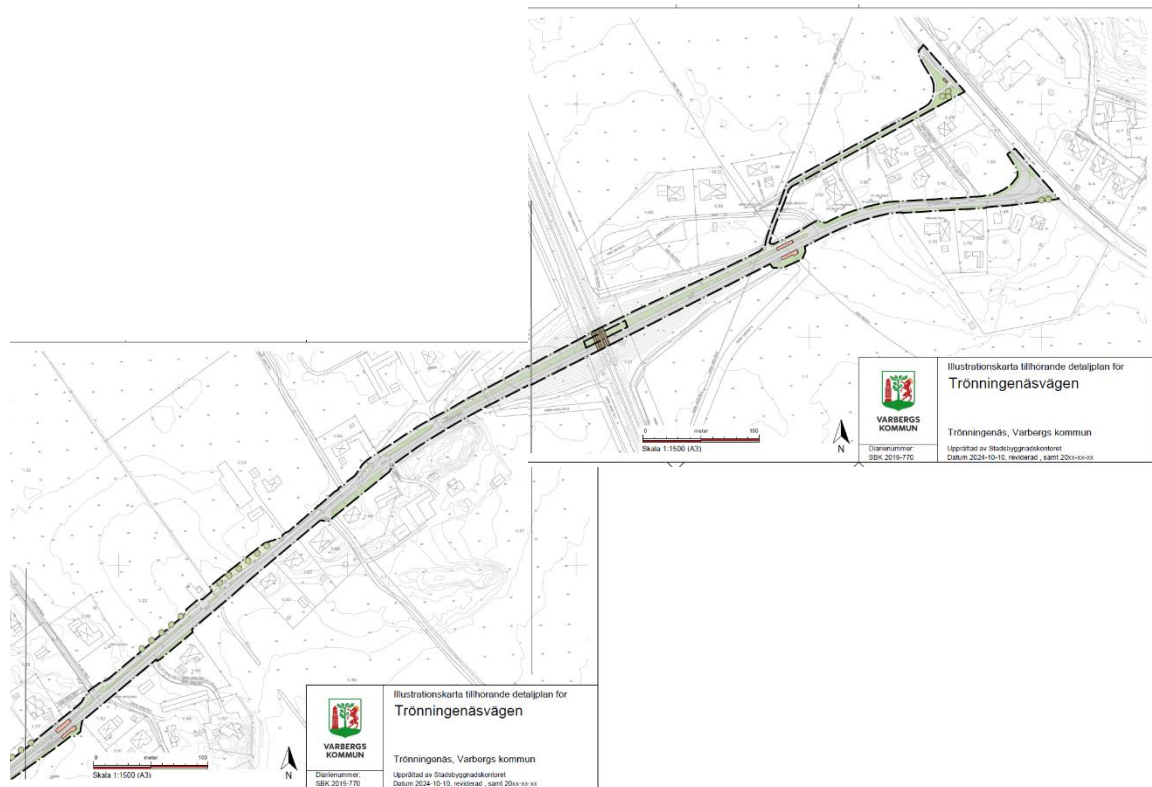


Bild 5. Illustrationskarta av planförslag för Trönningenäsvägen.

## Teknisk försörjning

### Vatten, spill- och dagvatten

Dagvattenhanteringen för befintlig väg kan behållas som den är. En exploatering enligt detaljplan innebär att bara små ytor kommer att hårdgöras. Det generella kravet på dagvattenhanteringen för ytor som hårdgörs föreslås därför vara att hanteringen ska motsvara befintlig dagvattenhantering. Kantsten och rännstensbrunnar bör undvikas där det är möjligt. Vid ny vändplats finns möjlighet att anlägga en ny dagvattenåtgärd för rening och fördröjning av dagvatten. Vägdagvatten föreslås därför ledas till ett nytt biofilter för rening och fördröjning. Förprojektering visar på lämpliga dagvattenåtgärder vid tillkommande busshållplatser.

### Telefoni

De telefonledningar som kommer i konflikt med föreslagna åtgärder kan rivas. Entreprenör river kablar och Skanova forslar bort dem. Telia planerar ingen ny förläggning av fiber i området.

### Fiber

Varbergs Energi är intresserade av ny förläggning av fiber i anslutning till området där järnvägen korsar Trönningenäsvägen. En förutsättning är att ny förläggningen då kan samordnas med andra markarbeten.

## Kvartersmark

### Trafik

Spårtrafik med tillhörande anläggningar över Trönningenäsvägen planläggs med järnväg. Trafikverkets fastighet Lindhov 1:31 påverkas inte fysiskt. Varbergs kommuns fastighet för Trönningenäsvägen och Lindhov 1:31 kommer att planläggas som två tredimensionella områden där kommunens fastighet bildas under fastigheten för järnvägsbron.

## Planbestämmelser

Detta avsnitt beskriver motiv till detaljplanens regleringar. Redovisningen sker 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 används för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller som har sitt mål vid gatan. Det ingår även komplement som behövs för gatans funktion. Trönningenäsvägen med tillhörande gång- och cykelväg samt svackdiken och trädplanteringar utgör idag ett vägområde. Det är motiverat att utifrån övertagande till kommunalt huvudmannaskap planlägga hela planområdet med användningen GATA.

**(GATA<sub>1</sub>)** - Användningen Gata används för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller som har sitt mål vid gatan. Det ingår även komplement som behövs för gatans funktion. Beteckning i kartan som omgärdas av parentes anger bestämmelse i annat plan än markplan. Det är motiverat att utifrån övertagande till kommunalt huvudmannaskap planlägga Trönningenäsvägen samt vägren med användningen (GATA<sub>1</sub>) vilken bildar ett 3D område under järnvägsbron. Användningen gäller från -2,4 meter under nollplanet till +4,8 meter över nollplanet i RH 2000.

**GC VÄG** - Användningen gång- och cykelväg ska tillämpas för områden avsedda för gång-, cykel- och mopedtrafik. I användningen ingår även komplement som behövs för vägens funktion. Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra för befintlig gång- och cykelväg från Trönningenäs till Bläshammar skola samt busshållplats för kollektivtrafik på väg 845.

**(GC VÄG<sub>1</sub>)** - Användningen gång- och cykelväg ska tillämpas för områden avsedda för gång-, cykel- och mopedtrafik. I användningen ingår även komplement som behövs för vägens funktion. Beteckning i kartan som omgärdas av parentes anger bestämmelse i annat plan än markplan. Det är motiverat att utifrån övertagande till kommunalt huvudmannaskap planlägga gång- och cykelväg samt tillhörande funktion med användningen (GCVÄG<sub>1</sub>) vilken bildar ett 3D område under järnvägsbron. Användningen gäller från -1,3 meter under nollplanet till +4,8 meter över nollplanet i RH 2000.

#### Kvartersmark

**T<sub>1</sub> (Järnvägsbro)** - Användningen trafik ska tillämpas för områden för väg- och spårtrafik med tillhörande anläggningar samt vägreservat. Här ingår spårområden och liknande anläggningar samt stations- och servicebyggnader. Motivet till bestämmelsen är att järnvägen går över ny planbestämmelse av användning gata på allmän plats.

## Egenskapsbestämmelser för allmän plats

### Avgränsad via användningsgräns

#### *Utformning av allmän plats*

**Skydd om störning** – Användningen reglerar åtgärder som ska skydda mot störning.

Belysningsarmaturer ska undvikas alternativt utformas och styras så att ljusföroreningar minskar. Motivet till bestämmelsen syftar till att minska ljusföroreningars påverkan på växt-, men framförallt djurlivet.

## Genomförandefrågor

Detta avsnitt 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.

### Upplysningar

Kommunen har skickat ut brev till samtliga fastighetsägare som påverkas av markintrång med upplysningar om möjlighet att teckna en överenskommelse om fastighetsreglering. Vidare dialog kring överenskommelser kommer att ske efter att detaljplanen antagits.

Om man inte vill underteckna en överenskommelse om fastighetsreglering med kommunen, kommer frågan om ersättning i stället att prövas av Lantmäterimyndigheten. En sådan tvångsvis fastighetsreglering kan genomföras först efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

## Fastighetsrättsliga frågor

### Förändrad fastighetsindelning

I kartan och tabellen nedan redogörs för de fastighetsrättsliga konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen innebär.

| Fastighet     | Fastighetskonsekvens                                                                                          |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lindhov 1:1   | Avstår ca 9905 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata. |
| Lindhov 1:15  | Avstår ca 1556 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata. |
| Lindhov 1:153 | Avstår ca 26 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.   |
| Lindhov 1:22  | Avstår ca 916 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.  |
| Lindhov 1:23  | Avstår ca 790 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.  |
| Lindhov 1:24  | Avstår ca 370 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.  |

|                   |                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lindhov 1:3       | Avstår ca 360 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Lindhov 1:31      | Två 3D-områden kommer bildas för Trönningenäsvägen med tillhörande GC-väg under järnvägsbron inom fastighet Trönningenäs 5:73. Bron och dess funktion kvarstår i Trafikverkets fastighet Lindhov 1:31. |
| Lindhov 1:46      | Avstår ca 312 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Lindhov 1:47      | Avstår ca 3120 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                          |
| Lindhov 1:54      | Avstår ca 100 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Lindhov 1:55      | Avstår ca 66 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                            |
| Lindhov 1:56      | Avstår ca 562 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Lindhov 1:59      | Avstår ca 108 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Lindhov 1:7       | Avstår ca 220 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Trönningenäs 1:11 | Avstår ca 58 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                            |
| Trönningenäs 1:14 | Avstår ca 86 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                            |
| Trönningenäs 1:2  | Avstår ca 58 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                            |
| Trönningenäs 4:4  | Avstår ca 990 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Trönningenäs 4:5  | Avstår ca 3590 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                          |
| Trönningenäs 4:9  | Avstår ca 1610 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                          |
| Trönningenäs 5:2  | Avstår ca 140 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |
| Trönningenäs 5:29 | Avstår ca 380 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Planläggs som allmänplats gata.                                                                                           |

|                   |                                                                                                                  |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lindhov s:1       | Avstår ca 46 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73.<br>Planläggs som allmänplats gata.   |
| Trönningenäs s:2  | Avstår ca 4095 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73.<br>Planläggs som allmänplats gata. |
| Trönningenäs s:3  | Avstår ca 152 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73.<br>Planläggs som allmänplats gata.  |
| Trönningenäs s:5  | Avstår ca 2110 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73.<br>Planläggs som allmänplats gata. |
| Trönningenäs s:7  | Avstår ca 420 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73.<br>Planläggs som allmänplats gata.  |
| Trönningenäs s:13 | Avstår ca 5 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73.<br>Planläggs som allmänplats gata.    |

Tabell 1 ovan redovisar fastighetsrättslig konsekvens för respektive fastighet. För ekonomiska frågor kopplade till ovan nämnda fastigheter vid genomförandet av detaljplanen se avsnitt *Ekonomiska frågor*.



Bild 6: Fastigheter som berörs av markintrång. Fastigheterna illustrerade i olika färger.



Bild 7. Fastigheter som berörs av markintrång. Fastigheterna illustrerade i olika färger.



Bild 8. Fastigheter som berörs av markintrång. Fastigheterna illustrerade i olika färger.

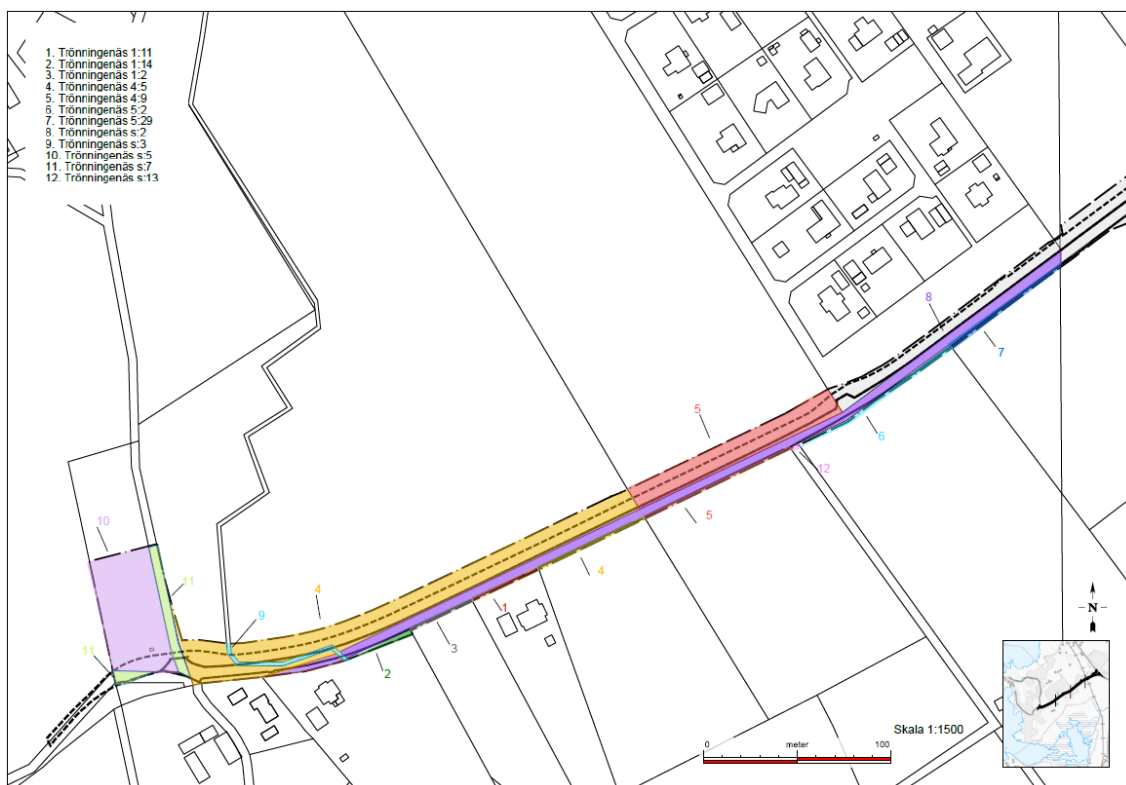


Bild 9. Fastigheter som berörs av markintrång. Fastigheterna illustrerade i olika färger.

### Fastighetsindelningsbestämmelser

Kommunen bedömer att det inte krävs fastighetsindelningsbestämmelser för att kunna genomföra detaljplanen. Om behov uppstår, kan fastighetsindelningsbestämmelser införas senare genom ändring av detaljplan.

### Fastighetsbildning

Befintliga fastigheter inom planområdet kommer att ombildas. I tabellen ovan under rubriken *Förändrad fastighetsindelning* redogörs för vilka fastighetsrättsliga konsekvenser det blir för de olika fastigheterna inom detaljplanen.

Varbergs kommun ansöker om och bekostar erforderlig fastighetsbildning för genomförandet av detaljplanen.

### Rättigheter

#### Gemensamhetsanläggningar

Inga nya gemensamhetsanläggningar kommer att tillskapas genom planförslaget.

Befintlig gemensamhetsanläggning, Trönningenäs ga:6, kommer genom lantmåteriförrättning att omprövas och tas bort inom de delar som planläggs som gata. Det får till följd att de fastigheter som endast har utfart mot den kommunala gatan utträder ur gemensamhetsanläggningen. Samt att alla fastigheter mellan Buaråsvägen

och väg 845 kommer få sina andelstal ny beräknade eftersom deras väglängd ut till allmän väg blir kortare. Kommunen ansöker och bekostar omprövning av Trönningenäs ga:6.

#### Ledningsrätter

Befintliga ledningar kan komma att påverkas i samband med utbyggnad av kompletterande anläggningar till gatan. Ingen ledningsrätt tillskapas inom allmän plats, gata.

Varbergs kommun bekostar eventuell flytt av ledningar.

#### Officialservitut

Officialservitut som påverkas i den mån att tjänande fastighet kommer ändras från befintlig fastighet till blivande kommunal fastighet (Trönningenäs 5:73).

#### Övriga rättigheter

- Avtalsservitut för el får finnas kvar, utfartservitut kan finnas kvar eller tas bort.
- Oregistrerade servitut för väg kan komma att upphävas i och med kommunalt huvudmannaskap.
- Nyttjanderätter som är tecknade med fastighetsägare avseende befintlig gång- och cykelväg kommer sägas upp.

Kommunen ansöker och bekostar.

## Mark- och utrymmesförvärv

### Skyldighet inlösen, kommun

Enligt PBL 14 kap. 14 § är kommunen, i egenskap av huvudman för den allmänna platsen, skyldig att lösa in den mark som planläggs med någon av de användningar som listas under "Allmän platsmark" i plankartan, på fastighetsägarens begäran.

I den aktuella detaljplanen innebär det att flertalet fastigheter avstår mark till kommunen, se tabell ovan.

### Rätt till inlösen, kommun

Enligt PBL 6 kap. 13 § har kommunen rätt att lösa in mark som ska användas för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

I den aktuella detaljplanen innebär det att flertalet fastigheter avstår mark till kommunen, se tabell ovan.

Ersättning utgår och redovisas under avsnittet *Planekonomisk bedömning*.

## Rätt till inlösen av rättighet, kommun

Enligt PBL 6 kap. 16 § har kommunen rätt att lösa in rättigheter på mark som ska användas för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, i samband med att marken löses in.

## Organisatoriska frågor

### Exploateringsavtal

Exploateringsavtal ska inte tecknas. Detta eftersom kommunen blir fastighetsägare och ansvarig för kostnader som uppstår för utbyggnad av allmän platsmark, GATA, enligt detaljplanen.

### Tidplan

Kommunen har en ambition att påbörja detaljprojektering av vägen så fort detaljplanen har vunnit laga kraft. När godkända projekteringshandlingar finns framme avser kommunen påbörja utbyggnad av de anläggningar som behövs för att vägen ska uppfylla kommunal standard. Utbyggnad av busshållplatser kommer påbörjas efter beslut om trafikering från Hallands Trafiken.

### Övriga avtal

En överenskommelse om överlåtelse av väganläggning och omprövning av Trönningenäs ga:6 kommer om möjligt upprättas mellan kommunen och Trönningenäs vägsamfällighetsförening. Detta för att del av Trönningenäsvägen kommer att utgå ur Trönningenäs ga:6 och Lantmäterimyndigheten kommer att ompröva gemensamhetsanläggningen.

Fastighetsägare som påverkas av markintrång gällande planläggning för GATA, kommer ges möjlighet att teckna en överenskommelse om fastighetsreglering 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 gång- och cykelväg 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 enligt kommunala riktlinjer.

### **Utbyggnad vatten, spill- och dagvatten**

Kommunen kompletterar befintlig dagvattenhantering med fördröjande åtgärder vid nya hårdgjorda ytor.

Söder om Trönningenäsvägen finns VA-utbyggnadsområdet Norra Näs-Storehall. Där har det konstaterats att det finns problem med omhändertagandet av spillvatten för fastigheter med enskilda avlopp. Fastigheterna kommer därför att anslutas till det kommunala VA-ledningsnätet. Detaljprojekteringen pågår under åren 2024 och 2025. Utbyggnaden planeras att genomföras under 2026. Projektet behöver samordnas med ombyggnaden av Trönningenäsvägen.

## **Ekonomiska frågor**

### **Planavgift**

Planeringen bekostas av Varbergs kommun och planavgift tas inte ut.

### **Drift allmän plats**

Varbergs kommun, genom hamn- och gatuförvaltningen, är ansvarig för drift och underhåll av den allmänna platsen.

### **Drift vatten, spill och dagvatten**

Varbergs kommun, genom hamn- och gatuförvaltningen, är ansvarig för drift och underhåll av anläggningarna dagvatten.

VA-huvudmannen är ansvarig för drift och underhåll av anläggningarna för vatten-, spillvatten.

### **Gatukostnader**

Kommunen står kostnaderna för utbyggnad av gata och gatukostnadsersättning tas inte ut och kommer därmed inte att få in några intäkter av Trönningenäs vägförening i samband med detaljplanen.

### **Ersättningsanspråk**

Den som lider skada på grund av detaljplanen kan bli berättigad till ersättning av kommunen. Bestämmelser om detta finns i 14 kapitlet plan- och bygglagen. Den som vill ha ersättning för skador på grund av detaljplanen måste väcka talan om det vid

Mark- och miljödomstolen inom två år. Tiden räknas från det datum planen fick laga kraft. Om skadan rimligen inte kunde förutses inom den tiden får talan väckas senare.

## Planekonomisk bedömning

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

Om man som privat fastighetsägare väljer att teckna en överenskommelse med kommunen kommer en ersättning utifrån en oberoende värderares bedömning att erbjudas.

Vill man inte teckna en överenskommelse kommer i stället Lantmäterimyndigheten att pröva frågan om ersättning. Detta genom en så kallad tvångsvis fastighetsreglering som genomförs efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Oavsett om en frivillig överenskommelse tecknas eller om lantmäterimyndigheten får avgöra frågan så är det fastighetens marknadsvärdeminskning + 25 % som ska ersättas (expropriationslagen Kap 4, 1§ 1-2 stycket). PBL 14 kap 23–24 §.

Vid omprövning av Trönningenäs ga:6 kommer lantmäterimyndigheten pröva om det blir aktuellt att ersättning ska utgå till de fastigheter som utträder ur eller får minskad andel i gemensamhetsanläggningen. Lantmäterimyndigheten kommer även pröva huruvida de fastigheter som inte längre belastas av gemensamhetsanläggningen ska betala ersättning till övriga delägare. Reglerna för hur ersättning ska bedömas vid utträde, minskat andelstal samt då en fastighet som belastas av en gemensamhetsanläggning frigörs från sådan belastning finns i anläggningslagen 38–40 a §§. En sådan prövning kommer göras först efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Tabell 2 nedan redovisar ekonomisk konsekvens för respektive fastighet. För beskrivning av fastighetsrättsliga konsekvenser se avsnitt *Förändrad fastighetsindelning*.

| Fastighet     | Ekonomisk konsekvens                                                                                                                                                                                            |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lindhov 1:1   | Avstår ca 9905 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintligt vägområde och jordbruksmark, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.     |
| Lindhov 1:15  | Avstår ca 1556 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg, planläggs som allmänplats gång- och cykelväg. Får ersättning för markinlösen. |
| Lindhov 1:153 | Avstår ca 26 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                 |

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lindhov 1:22 | Avstår ca 916 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                |
| Lindhov 1:23 | Avstår ca 790 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig trädgård, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                          |
| Lindhov 1:24 | Avstår ca 370 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                |
| Lindhov 1:3  | Avstår ca 360 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig vägren, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                            |
| Lindhov 1:31 | Kommunen bekostar fastighetsbildning för 3D-område för gata och gång- och cykelväg. Användningen GATA gäller från -2,4 meter under nollplanet till +4,8 meter över nollplanet i RH 2000. Användningen GC VÄG gäller från -1,3 meter under nollplanet till +4,8 meter över nollplanet i RH 2000. |
| Lindhov 1:46 | Avstår ca 312 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig vägren och jordbruksmark, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                          |
| Lindhov 1:47 | Avstår ca 3120 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintligt vägområde, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                       |
| Lindhov 1:54 | Avstår ca 100 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                |
| Lindhov 1:55 | Avstår ca 66 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                                                                                                     |
| Lindhov 1:56 | Avstår ca 562 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintligt impediment, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                       |
| Lindhov 1:59 | Avstår ca 108 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg, planläggs som allmänplats gång- och cykelväg. Får ersättning för markinlösen.                                                                                  |
| Lindhov 1:7  | Avstår ca 220 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintligt vägområde, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                                                        |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trönningenäs 1:11 | Avstår ca 58 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig trädgård, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                               |
| Trönningenäs 1:14 | Avstår ca 86 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintligt vägområde, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                             |
| Trönningenäs 1:2  | Avstår ca 58 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig vägren och jordbruksmark, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                               |
| Trönningenäs 4:4  | Avstår ca 990 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg och jordbruksmark, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                  |
| Trönningenäs 4:5  | Avstår ca 3590 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Får ersättning för markinlösen. Till största del från befintlig gång- och cykelväg och jordbruksmark, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen. |
| Trönningenäs 4:9  | Avstår ca 1610 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg och jordbruksmark, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                 |
| Trönningenäs 5:2  | Avstår ca 140 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig vägren, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                |
| Trönningenäs 5:29 | Avstår ca 380 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig vägren, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                                |
| Lindhov s:1       | Avstår ca 46 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintligt vägområde, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                             |
| Trönningenäs s:2  | Avstår ca 4095 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintligt vägområde, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                                           |
| Trönningenäs s:3  | Avstår ca 152 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg och vägområde, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                      |
| Trönningenäs s:5  | Avstår ca 2110 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg och jordbruksmark, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                                 |

|                   |                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trönningenäs s:7  | Avstår ca 420 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig gång- och cykelväg och vägområde, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen. |
| Trönningenäs s:13 | Avstår ca 5 m <sup>2</sup> mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del från befintlig vägren, planläggs som allmänplats gata. Får ersättning för markinlösen.                             |

### Prövning enligt annan lagstiftning

Nedan följer en redogörelse över av detaljplanen aktualiserade prövningar mot annan lagstiftning än plan- och bygglagen. Avsnittet beskriver också vem som ansvarar för att dessa prövningar kommer till stånd.

#### Prövning enligt miljöbalk (1998:808)

Diken i jordbrukslandskap omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken om de ligger i eller med någon sida direkt intill åker- eller betesmark som kan skada ett biotopskyddsområde, t.ex. att ta bort eller ändra på diken i jordbruksmark kräver dispens. Beslut om dispens från biotopskyddsbestämmelserna har erhållits från Länsstyrelsen i Halland (30689954).

#### Prövning enligt fastighetsbildningslag (1970:988)

Fastighetsbildningsåtgärder prövas enligt fastighetsbildningslagen när detaljplanen ska genomföras.

#### Prövning enligt expropriationslag (1972:719)

Markåtkomst för allmän plats, allmännyttiga anläggningar ersätts enligt expropriationslagens ersättningsbestämmelser.

## Konsekvenser

I detta avsnitt redogörs för de konsekvenser av olika slag som ett genomförande av detaljplanen kan innebära.

### Fastigheter och rättigheter

I tabell 3 nedan redovisas för de konsekvenser som planens genomförande innebär för respektive berörd fastighet. För utförligare redovisning av hur förändringar avseende fastigheter och rättigheter se avsnitt under rubrik *Genomförandefrågor*.

| Fastighet     | Fastighetskonsekvens                                                                                                                                                            |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lindhov 1:1   | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintligt vägområde och jordbruksmark anläggs med upphöjdpassage för Kattegattsleden samt busshållplats Norra Näsvägen. |
| Lindhov 1:15  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg som kvarstår och kompletteras med belysning.                                                |
| Lindhov 1:153 | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del befintlig gång- och cykelväg som kvarstår.                                                              |
| Lindhov 1:22  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg som kvarstår.                                                                               |
| Lindhov 1:23  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig trädgård kommer anläggas med gång- och cykelväg samt belysning.                                                |
| Lindhov 1:24  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Till största del befintlig gång- och cykelväg som kvarstår.                                                              |
| Lindhov 1:3   | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig vägren kvarstår.                                                                                               |
| Lindhov 1:31  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig järnvägsbro kvarstår. Befintlig gata under järnväg kvarstår.                                                   |
| Lindhov 1:46  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gata och vägren kvarstår. Befintlig jordbruksmark anläggs med busshållplats Storehall.                         |
| Lindhov 1:47  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintligt vägområde och gång- och cykelväg kvarstår. Belysning byggs ut längs gång- och cykelväg.                       |
| Lindhov 1:54  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg kvarstår.                                                                                   |
| Lindhov 1:55  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg kvarstår, belysning byggs ut.                                                               |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lindhov 1:56      | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Impediment tas i anspråk för utbyggnad av vänstersvängfält i korsningen Trönningenäsvägen och väg 845.                                                                  |
| Lindhov 1:59      | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg kvarstår, belysning byggs ut.                                                                                                              |
| Lindhov 1:7       | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintligt vägområde kvarstår.                                                                                                                                          |
| Trönningenäs 1:11 | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Del av befintlig trädgård anläggs som gata och vägren.                                                                                                                  |
| Trönningenäs 1:14 | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintligt vägområde kvarstår.                                                                                                                                          |
| Trönningenäs 1:2  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig vägren och jordbruksmark anläggs som gata och vägren.                                                                                                         |
| Trönningenäs 4:4  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg kvarstår, belysning byggs ut. Befintlig jordbruksmark planteras med träd. Befintligt vägområde anläggs busshållplats Norra Näs Hansavägen. |
| Trönningenäs 4:5  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg kvarstår, belysning byggs ut. Befintlig jordbruksmark planteras med träd.                                                                  |
| Trönningenäs 4:9  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg kvarstår belysning byggs ut. Befintlig jordbruksmark planteras med träd.                                                                   |
| Trönningenäs 5:2  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gata och vägren kvarstår.                                                                                                                                     |
| Trönningenäs 5:29 | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig vägren och gata kvarstår.                                                                                                                                     |
| Lindhov s:1       | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintligt vägområde kvarstår.                                                                                                                                          |
| Trönningenäs s:2  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintligt vägområde kvarstår, busshållplats Norra Näs Hansavägen anläggs.                                                                                              |
| Trönningenäs s:3  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg och vägområde kvarstår, belysning byggs ut.                                                                                                |
| Trönningenäs s:5  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg kvarstår. Jordbruksmark anläggs med bussvändplats och busshållplats Norra Näs Kvaren.                                                      |

|                   |                                                                                                             |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trönningenäs s:7  | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig gång- och cykelväg och vägområde kvarstår. |
| Trönningenäs s:13 | Avstår mark till kommunal fastighet Trönningenäs 5:73. Befintlig vägren kvarstår.                           |

## Kulturmiljö

Planförslaget påverkar inte kulturmiljön, vägens förhållande i landskapet blir den samma. Nya ytor för buss har anpassats för att inte påverka stenmurar. Arkeologin har stämts av med länsstyrelsen och ingen arkeologisk utredning bedöms behövas utifrån de tidigare utredningar som genomförts på Trönningenäs.

## Natur

### Grönområde

Grönområden längsmed vägen bevaras och nya träd ska planteras. Nyplantering kommer ta begränsad yta av jordbruksmark i anspråk för att möjliggöra enhetlig trädplantering längs med gång- och cykelvägen samt vägen. Att bevara och komplettera grönytor längs med vägen är viktigt för att tillföra grönstruktur som är en brist i det öppna landskapet.

Gatubelysningen inom området ska minimeras alt. anpassas och styras för att minska ljusföroreningarna som kan påverka natur- och djurliv.

### Ekosystemtjänster

Nya träd kommer ta begränsad yta av jordbruksmark i anspråk för att möjliggöra enhetlig trädplantering längs med gång- och cykelvägen samt vägen. Fler träd ger möjlighet till spridningskorridorer för växt- och djurlivet och bidrar även till reducerade vattenmängder, tillskapande av skugga och minskade värmeöar. Genom att sköta grönytorna i anslutning till trädplanteringen som ängsytor kan en kantzona tillskapas som är värdefull för den biologiska mångfalden.

### Landskapsbild

Vid busshållplatserna kommer väderskydd att uppföras, vilket kommer förändra landskapsbilden i det flacka kustlandskapet. Landskapet bedöms som flackast och mest vidsträckt vid busshållplatserna Norra Näs vägen och Norra Näs Hansavägen. Idag finns belysning och träd längs med del av gång- och cykelvägen de delar som saknar belysning och plantering ska kompletteras. Detta kommer förändra landskapsbilden.



Bild 10. Busshållplats Norra Näsvägen



Bild 11. Busshållplats Storehall



Bild 12. Busshållplats Norra Näs Hansavägen



Bild 13. Busshållplats Norra Näs Kvarnen

## Miljö

### Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Kommunen har gjort en undersökning i enlighet med 5 kap 11 a § plan- och bygglagen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om en betydande miljöpåverkan inte kan antas enligt det beslut som avses i 5 kap. 11 a § tredje stycket, ska skälen för bedömningen i den frågan anges. En sammanvägning av konsekvenserna visar att planens genomförande ej bedömts medföra betydande miljöpåverkan.

Ställningstagandet grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen;

- inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken
- inte negativt påverkar möjligheterna att uppfylla nationella eller regionala miljömål, klimatmål och folkhälsomål
- inte ger upphov till risker för människors hälsa och säkerhet
- inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids
- inte på ett betydande sätt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus såsom riksintressen eller naturreservat

### Dagvatten

Dagvatten från Trönningenäsvägen bedöms i hög grad kunna infiltrera i vägslänt och i vägens närhet och mycket lite dagvatten leds vidare till recipient. Brister finns i vägens avvattningssystem, men trots det bedöms avvattning av vägen generellt fungera väl avseende rening, fördröjning och avledning av dagvatten. Inga kända problem med dagvatten finns från vägen idag.

Beräkningar på föroreningshalter ligger långt under samtliga av kommunens riktvärden utom kvicksilver som överskrider något. Halten av kvicksilver beräknas inte försämra statusen i recipienten. Föroreningsberäkningarna utgår från vägytan och inte från hela planområdet med grönytor och gång- och cykel och tar inte hänsyn till att många sträckor hanteras med full infiltration vilket innebär att simulerade föroreningshalter är överskattade.

Tidigare föreslagen åtgärd med svackdiken och utlopp samt brunnsfiter innebär en försämring av flöde och rening av dagvatten som når recipienten, markåtkomst och utbyggnad av en mer avancerad dagvattenhantering bedöms inte skälig utifrån vad som är ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

För de tillkommande busshållplatser och yta för svängfällt redovisas dagvattenhantering med rening i biofilter och diken.

---

## Miljökvalitetsnormer

### Luft

Miljökvalitetsnormen för luft bedöms inte påverkas negativt som en följd av planförslaget.

### Vatten

Miljökvalitetsnormen för vatten bedöms inte påverkas negativt som en följd av planförslaget.

### Buller

Miljökvalitetsnormen för buller gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare. I samtliga nybyggnadsprojekt finns dock alltid en strävan att begränsa buller och förordningen om trafikbuller (2015:216) gäller.

## Hälsa och säkerhet

### Översvämning

Ingen förändring av möjlighet att hantera skyfall sker. Inga bostadshus har idag problem vid skyfall.

### Olyckor

Separerad gång- och cykelväg med belysning och upphöjdpassage över Kattegattleden minskar risken för olyckor.

När kollektivtrafiken byggs ut minskar antal bilresor vilket bidrar till färre potentiella konflikter i trafiken.

### Beräkning av omgivningsbuller

Kommunens möjlighet att agera med större hänsyn för vägbuller för boende på Trönningenäs begränsas av allmänna principer om bland annat principen om likabehandling, även kallad likställighetsprincipen. Likställighetsprincipen innebär att kommunmedlemmar eller grupper av kommunmedlemmar i samma situation ska behandlas lika. Kommunen följer de riktvärden som anges i ovan nämnda infrastrukturproposition (1996/97:53) samt naturvårdsverkets riktvärden för buller från väg och spår.

Eftersom detaljplanen inte planlägger bostadsfastigheter regleras inte buller i plankartan. Alla eventuella klagomål av vägbuller blir en tillsynsfråga för miljö- och hälsoskyddsnämnden och hamn- och gatunämnden som får bedöma varje enskilt fall och om åtgärd är motiverad och utifrån vilka riktvärden som gäller för den aktuella fastigheten.

Längs med Trönningenäsvägen är de flesta bostadshus byggda innan år 1997, några få är byggda efter 1997. Tabellen redovisar vilka bullernivåer som är riktvärde för bebyggelse utifrån byggår av bostadshus.

Tabell 4. Nivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas (frifältsvärden).

|                                          | ~2015 och framöver<br>”nya bostadsbyggnader” <sup>IV</sup> | 1997 - ~2015 ”nyare<br>befintlig miljö”                                           | - 1997 ”äldre<br>befintlig miljö”                    |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Buller från<br>väg, vid fasad            | Se planbeskrivning<br>eller bygglov                        | 55 dBA Leq <sub>24h</sub>                                                         | 65 dBA Leq <sub>24h</sub>                            |
| Buller från<br>spår, vid fasad           | Se planbeskrivning<br>eller bygglov                        | 60 dBA Leq <sub>24h</sub>                                                         | 55 dBA <sup>I</sup> L <sub>max</sub><br>inomhus natt |
| Buller från<br>väg och spår,<br>uteplats | Se planbeskrivning<br>eller bygglov                        | 55 dBA <sup>II</sup> Leq <sub>24h</sub><br>70 dBA <sup>III</sup> L <sub>max</sub> | -                                                    |

- I Tidsvägning Fast. Värdet inomhus får överskridas maximalt 1-5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila (sovrum), kl. 22-065 . II Varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för ekvivalent nivå för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljö kvalitet 55 dBA Leq<sub>24h</sub> (samma som för spår samt ambitionsnivå enligt anknytande dokument från centrala myndigheter<sup>6</sup>). Det kan även noteras att 50 dBA Leq bör underskridas vid en uteplats vid nya bostadsbyggnader för att undvika olägenhet för människors hälsa enligt trafikbullerförordningen. III Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, dag och kväll (kl. 06-22)<sup>7</sup> IV Se 26 kap. 9a§ miljöbalken.

Kommunen som blivande väghållare bedömer inte att en väsentlig ombyggnad av Trönningenäsvägen genomförs enligt Trafikverkets riktlinje TDOK 2016:0246 om buller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik (daterad 2024-05-15 version 3.0). 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.

Kommunen bedömer inte att detaljplanen och föreslagna åtgärder för ett genomförande innebär en väsentlig ombyggnad av Trönningenäsvägen.

- Alla förändringar som byggs ut längs med Trönningenäsvägen syftar till trafiksäkerhet och standardhöjande åtgärder. Se bild 15.
- Vänstersvängfält ut på väg 845 byggs ut för minskad köbildning (6).
- tidigare utbyggnad av gång- och cykelväg justeras så att den följer riktlinjer för vägar och gators utformning för skötsel och trafiksäkerhet (4).
- hastighetsdämpande åtgärder och utbyggnad av hållplatslägen för kollektivtrafik ses inte som väsentlig ombyggnad. Dessa åtgärder ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten samt minskar trafikbelastningen (1, 2, 3, 4, 5).



Bild 14. Trafiksäkerhet och standardhöjande åtgärder längs Trönningenäsvägen.

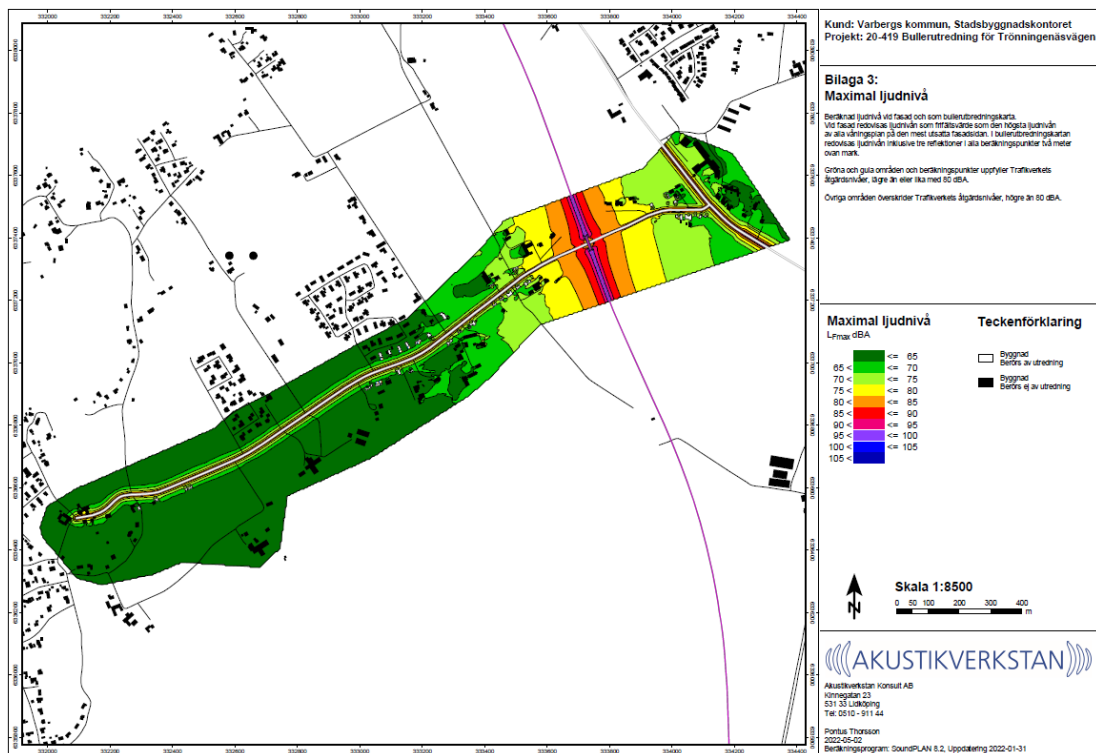


Bild 15. Maximal ljudnivå. Gröna och gula områden och beräkningspunkter uppfyller Trafikverkets åtgärdsnivåer, lägre än eller lika med 80 dBA. Övriga områden överskrider Trafikverkets åtgärdsnivåer, högre än 80 dBA. För högre detaljeringsgrad se utredning.

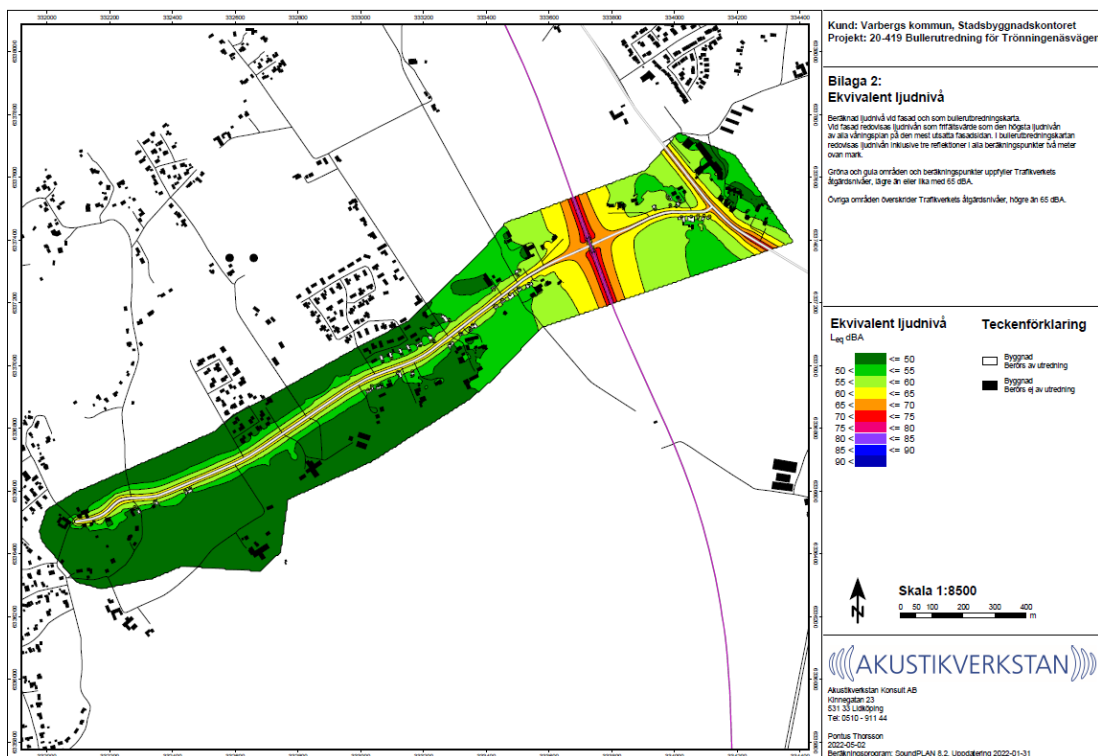


Bild 16. Ekvivalent ljudnivå. Gröna och gula områden och beräkningspunkter uppfyller Trafikverkets åtgärdsnivåer, lägre än eller lika med 65 dBA. Övriga områden överskrider Trafikverkets åtgärdsnivåer, högre än 65 dBA. För högre detaljeringsgrad se utredning.

## Sociala

### Barn

Identifierade konsekvenser för barn vid ett genomförande av detaljplanen är säkrare skolväg till Bläshammarskola då gång- och cykelväg byggs ut i sin helhet med belysning hela sträckan. Fortfarande finns brister säkra och gena cykelkopplingar till Trönningeskolan, utanför detaljplanen. Att kollektivtrafiken byggs ut och möjliggör kommunikation med buss till centrum ökar möjligheten att delta i ungdomsverksamhet på egen hand utan hjälp från vuxna.

### Demografi

Tillgänglighet utan bil möjliggör till en varierad sammansättning av boende på Trönningenäs.

### Jämlikhet

Identifierade konsekvenser för jämliket vid ett genomförande av detaljplanen är att gång- och cykelbana som är helt skild från övrig trafik med belysning samt kollektivtrafik byggs ut. Möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt möjliggör för fler att bo på Trönningenäs oavsett ålder, funktion och tillgång till bil. Kollektivtrafik öppnar upp för möjligheten för boende på Trönningenäs att vara delaktiga i aktiviteter i centrum och även andra målpunkter längre bort. Kollektivtrafiken öppnar även upp för fler av kommunens invånare att ta del av naturen, parkerna, gröna stråken, stränderna och havet som är viktiga rekreations- och mötesplatser på Trönningenäs. I Varberg ska alla ha tillgång oavsett exempelvis ålder, kön, etnicitet och sexualitet.

### Trygghet

Ökad trafiksäkerhet och belysning av gång- och cykelväg kommer bidra till ett tryggare vägområde.

## 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 eller det lokala näringslivet.

### Högexploaterad kust

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

## Natura 2000

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

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

## Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

### Jordbruksmark

Nya träd kommer ta begränsad yta av jordbruksmark i anspråk för att möjliggöra enhetlig trädplantering längs med gång- och cykelvägen. Att bevara och komplettera grönytor längs med vägen är viktigt för att tillföra grönstruktur som är en brist i landskapet. Fler träd ger möjlighet till spridningskorridorer för växt- och djurlivet och bidrar även till reducerade vattenmängder, tillskapande av skugga och minskade värmeöar.

## 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.

Trafikmängderna understiger vägens kapacitet. Vid genomfört planförslag kommer vänstersvängfält att byggas ut för att minska eventuell köbildning vissa tidpunkter vid utfart mot väg 845. Korsningen idag (2024) har en belastningsgrad på 0,23 och vid ett fullt utbyggt planprogram 2050 är belastningsgraden beräknad till 0,69. 0,8 eller lägre brukar räknas som acceptabel belastningsgrad vid befintlig korsning av denna typ. Först vid belastningsgrad närmare 1 skapas allvarliga kapacitetsproblem i korsning och trafikmängderna är inte i närheten av den nivån. Utförandet av svängfältet är beräknad till år 2030 för att främja en god trafikmiljö för boende på Trönningenäs. Enligt beräkning och simulering kommer belastningsgrad 0,6, vilken förordas vid nybyggnad av väg och korsning, överskridas cirka år 2044.

### Gång- och cykeltrafik

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

## Planeringsunderlag

Detta avsnitt redovisar en sammanställning av de planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning.

### Kommunala planeringsunderlag

#### Detaljplan

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

I anslutning till aktuellt planområde gäller följande detaljplaner och som för tidigare planläggning av gång- och cykelväg ersätts med nu aktuell detaljplan:

- *Aktuellt planområde ersätter del av detaljplan för del av Trönningenäs 5:29 (1383K-P2008/15, Lantmäteriets beteckning)*
- *Aktuellt planområde ersätter del av detaljplan för Trönningenäs 5:29, A4 (1383K-P2018/12, Lantmäteriets beteckning)*
- *Aktuellt planområde ersätter del av ändring av detaljplan för Trönningenäs inre C1 och CA Lindhov 1:22 (1383K-P2022/13, Lantmäteriets beteckning)*
- *Aktuellt planområde ersätter del av detaljplan för Bläshammar skola, Bläshammar 1:4 m.fl. (1383K-P2002/15, Lantmäteriets beteckning)*

I anslutning till aktuellt planområde angränsar även:

- *Detaljplan för Lindhov 1:22 m.fl. etapp C6 (1383K-P2024/9)*

Detaljplanerna är lagrade i kommunens arkiv och finns tillgängliga på kommunens webbplats.

#### Planprogram

*Planprogram för Trönningenäs inre* godkänt av kommunfullmäktige 2005-06-14 gäller för aktuellt planområde. Planprogrammet är lagrat i kommunens arkiv och finns tillgängligt på kommunens webbplats.

#### Grundkarta

*Grundkarta tillhörande detaljplan för Trönningenäsvägen* daterad 2024-09-23. Grundkartan är lagrad i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

#### Översiktsplan

*Översiktsplan för Varbergs kommun* antagen av kommunfullmäktige 2010-06-15 gäller för aktuellt planområde. Översiktsplanen är lagrad i kommunens arkiv och finns tillgängligt på kommunens webbplats.

---

### Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)

Till detaljplanen hör undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1988:808) upprättad 2024-10-10. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

### Utredningar

#### Trafikbullerutredning

*Trafikbuller i området kring Trönningenäsvägen.* Framtagen av Akustikverkstan och daterad 2022-05-20. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

#### Dagvattenutredning

*PM Dagvatten Trönningenäsvägen förprojektering med bilagor.* Framtagen av Sigma och daterad 2024-06-07. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

#### Förprojektering

*PM Förprojektering Trönningenäsvägen.* Framtagen av Sigma och daterad 2024-07-01. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

#### Biotopskyddsinventering

*PM kartläggning biotopskydd Trönningenäsvägen.* Framtagen av Varbergs kommun och daterad 2024-09-19. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

#### Trafikutredning

*Trafikutredning Trönningenäsvägen.* Framtagen av Sigma och daterad 2022-05-18. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

#### Trafikanalys

*PM Trafikanalys Trönningenäsvägen.* Framtagen av Sigma och daterad 2021-04-15. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontorets diariesystem.

## Planeringsföresättningar

Detta avsnitt innehåller en redovisning av de föresättningar på platsen och i omgivningarna som har haft betydelse för planens utformning och omfattning. Avsnittet innehåller också en sammanfattning av innehållet i de planeringsunderlag som använts och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning och omfattning.

### Kommunala planeringsföresättningar

#### Planbesked

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

#### 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.

Detaljplanen är förenlig med kommunens fördjupning av översiktsplan för Stadsområdet och med länsstyrelsens granskningsyttrande.

#### Planprogram

Aktuellt planområde omfattas av program för Trönningenäs inre som antogs 14 juni 2005. Programmets togs fram för att möjliggöra 250 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 lokalgator 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.

#### Detaljplan

Aktuellt planområde omfattas till största del inte av detaljplan och vägen har enskilt huvudmannaskap och sköts av Trönningenäs vägsamfällighetsförening. Angränsande

detaljplaner kommer till viss del att överlappas av den aktuella detaljplanen. Den senast framtagna detaljplanen är den som gäller.

Befintliga detaljplaner 1383K-P2008/15, 1383K-P2022/13 och 1383K-P2022/13 ersätts till viss del av den aktuella detaljplanen.



Bild 17. Befintliga detaljplaner längs detaljplanen för Trönningenäsvägen.

### Hållbarhetsmål

Hållbarhetsmålen 2017-2025, antagen 20 december 2016, ger vägledning i hållbarhetsarbetet i Varbergs kommun. "Varberg visar vägen" är den övergripande inriktningen som anger Varbergs ambitionsnivå om att bli ett föredöme och en inspirationskälla i hållbarhetsarbetet. "Livskraftiga ekosystem", "hållbar resursanvändning" och "välmående samhälle" pekar ut områden där Varberg måste fokusera för att nå en hållbar utveckling och därmed leva upp till visionen.

Viktiga inriktningar för planområdet ökat resande utan bil och tillskapande av trädstruktur.

### Riktlinjer för ekosystemtjänster

Riktlinjer för ekosystemtjänster och kompensationsåtgärder är beslutade av kommunfullmäktige den 12 december 2023. Riktlinjerna styr kommunkoncernernas arbete med att främja ekosystemtjänster från fysisk planering till förvaltning av mark, till exempel i samband med exploatering i tätortsnära natur.

Riktlinjer för ekosystemtjänster och kompensationsåtgärder anger hur Varbergs kommun ska bevara, integrera, utveckla och tillskapa ekosystemtjänster för att trygga en långsiktigt hållbar tillväxt, från översiktsplan till förvaltning av den byggda miljön. Riktlinjerna anger också hur kommunen ska agera i de fall ekosystemtjänster påverkas negativt.

Ytterst handlar riktlinjerna om att lämna vidare välfungerande ekosystem och en rik biologisk mångfald till kommande generationer, vilket också är ett av kommunens

förhållningssätt för att nå visionen om Västkustens kreativa mittpunkt: ”Vi ska tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov socialt, ekonomiskt och ekologiskt”.

Riktlinjen bygger på 5 övergripande principer som handlar om att främst bevara och utveckla ekosystemtjänster samt vid förlust kompensera för dem.

1. Ekosystemtjänster ska bevaras och utvecklas
2. Negativ påverkan på ekosystemtjänster ska undvikas
3. Förlust av ekosystemtjänster ska kompenseras
4. Helhetssyn och långsiktighet ska präglar arbetet med ekosystemtjänster
5. Kommunens nämnder och bolag ska vara förebilder i arbetet med ekosystemtjänster

För den aktuella detaljplanen bevaras och utvecklas grönstruktur längs Trönningenäsvägen. Viss jordbruksmark tas i anspråk för andra gröna värden.

### Trafikstrategi

Trafikstrategin antagen av kommunfullmäktige 2015 pekar ut kommunens inriktning för att uppnå ett effektivt, säkert och hållbart trafiksystem, med ett horisontår på 2030. Trafikstrategin är uppbyggd kring ett antal ställningstaganden, vilket är ett beslut om vad vi ska åstadkomma och strategier för hur vi uppnår våra ställningstaganden. De tre kategorierna som ställningstagandena och strategierna delas in i är: hållbart resande, hållbara godstransporter och hållbart stadsrum.

För aktuell detaljplan 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 planeringsförutsättningar

### Trafikförsörjningsprogram 2021-2025

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. 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.

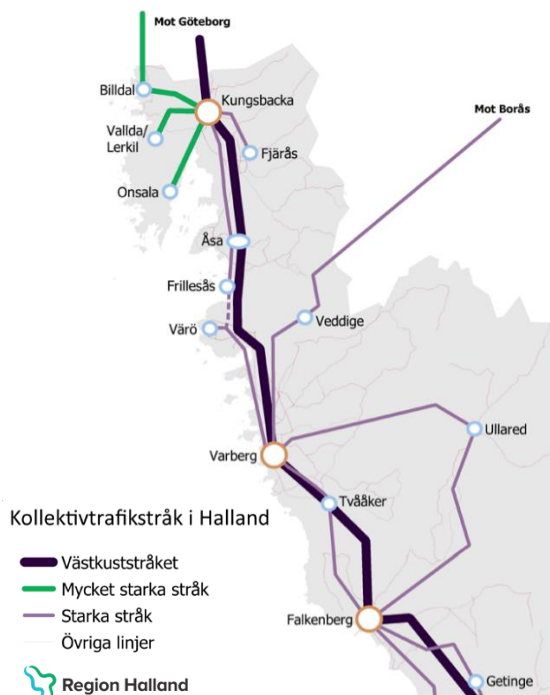


Bild 18. Kollektivtrafikstråk i Halland visar på starka stråk med förbindelser till planområdet.

## Nationella planeringsförutsättningar

### Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

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) <sup>1</sup> |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| > 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.

Om 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 riktlinje TDOK 2016:0246 om buller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik (daterad 2024-05-15 version 3.0) ”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.

## Riksintressen

### Rörligt friluftsliv

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

### Högexploaterad kust

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

### Natura 2000

Planområdet omfattas av riksintresse för Natura 2000 enligt fågeldirektivet, 4 kap 1 och 8 § MB.

Planområdet omfattas av riksintresse för Natura 2000 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. Trönningenäs består till stora delar av jordbruksmark.

## Miljökvalitetsnormer

### Luft

Miljökvalitetsnormen för luft har bedömts utifrån en objektiv skattning som ger en preliminär bedömning av halter av partiklar (PM<sub>10</sub>) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) i gatumiljö. Luftkvaliteten är under utvärderingströskeln 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 kvaliteten blir sämre än den status som anges i normen.

Recipienten, Gettrövik, för väg-dagvattnet uppnår ej god kemisk status 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.

Tillståndet i vattenförekomsterna ska inte försämrats, det så kallade icke-försämringskravet (förordning 2015:516). Miljökvalitetsnormerna (MKN) för vattenkvalitet gäller för vattenförekomsten som helhet. Vägens befintliga avvattning och infiltration samt med dagvattenlösningar för nya hårdgjorda ytor visar på att befintliga föroreningsnivåer förbättras och att det inte försämrar tillståndet i vattenförekomsten. Bedömningen är att den befintliga vägavvattningen utan diken ger större rening och minskat flöde till recipient.

### Buller

Miljökvalitetsnormen för buller gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare. I samtliga nybyggnadsprojekt finns dock alltid en strävan att begränsa buller och förordningen om trafikbuller (2015:216) gäller.

## 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.

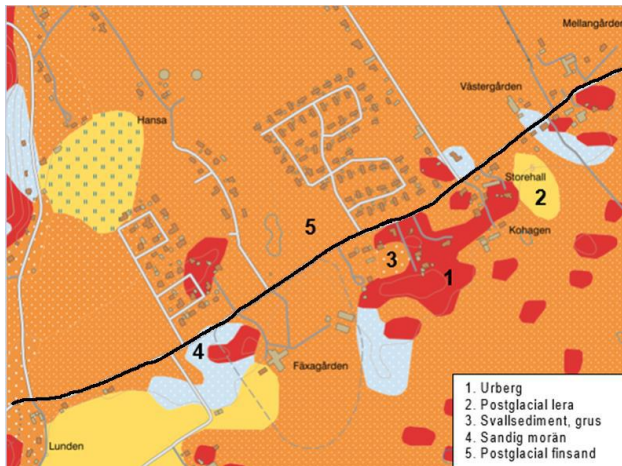


Bild 19. Översikt av jordartslager i utredningsområdet. Svart linje markerar ungefärligt planområdets gräns. (SGU Jordartskarta, 2021)

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. Vid 90 mm regn, ungefär motsvarande en återkomsttid på 100 år med en varaktighet på 6 timmar, har inga instängda områden inom planområdet identifierats.

### 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 väggkant framför allt på vägens södra sida.



Bild 20. Befintlig bebyggelse i höjd med Potatisvägen.

### Grönområde

I anslutning till Trönningenäsvägen finns naturområden med höga naturvärden. Forskning har visat att så kallade ljusföroreningar påverkar växt-, men framförallt djurlivet på ett allvarligt sätt genom ändrade beteenden, orienteringsproblem, sämre immunförsvar mm. Ljus från belysning skapar spillljus som sprider sig långt utanför lampans omkrets och även skapar i stora sammanhängande områden, så kallat himlaglim där stjärnorna inte syns längre. Runt lampor ansamlas insekter som fastnar hela natten i lampans sken och slutligen kan dö av utmattning, den så kallade dammsugareffekten. Både fåglar, kräldjur, insekter och fladdermöss är bland de arterna som påverkas som mest. Dessa djur behöver mörker för att kunna orientera sig efter månen och stjärnorna eller för att våga sig ut i naturen.

### Ekosystemtjänster

Den befintliga vägen har begränsat med ekosystemtjänster, de viktigaste i aktuell detaljplan är:

Försörjande: Vägkanter med vegetation, trädstruktur

Reglerande: Vägkanter med vegetation, trädstruktur

Kulturella: Gång- och cykelväg



Bild 21. 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.

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.

### 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.

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, avhjälpas genom att anlägga svängfält på Trönningenäsvägen i korsningen mot väg 845.

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 svängkörfält in mot Trönningenäsvägen från båda hållen medan Trönningenäsvägen är reglerad med stopplikt mot väg 845 men utan svängfält.

### Parkering

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

## Kulturmiljö

### Fornlämningar

Inga identifierade fornlämningar inom eller i angränsning till planområdet.

## Miljö

### Dagvatten

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

Miljökvalitetsnormer 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 22. Recipient, sjö inom Getteröns naturreservat.

## Natur

Alla sorts diken har viktiga funktioner för flödes- och näringsreglering samt vattenrening. I vägdiken renas bl.a. förorenat vägvatten som innehåller många miljögifter som fordonstrafik genererar och skyfall kan hanteras, medan diken i jordbrukslandskapet minskar näringsämnen och avvattnar marken. Diken har blivit viktiga biotoper även för den biologiska mångfalden på grund av brist på naturliga spridningskorridorer och vatten i landskapet. Diken i jordbrukslandskap omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken om de ligger i eller med någon sida direkt intill åker- eller betesmark.

Längs med Trönningensjövägen finns många diken, de flesta är vägdiken längs med en cykelväg, men enstaka diken ligger i anslutning till jordbruksmark och klassas därmed som biotopskyddade objekt. För kartläggning av Naturvårdsverket karta över diken använts.

## Hälsa och säkerhet

### Omgivningsbuller

Förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger de riktvärden som gäller för trafikbuller utomhus från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader. Riktvärdena berör endast buller utomhus och påverkar inte befintliga regelverk gällande ljudnivåer inomhus.

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

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.

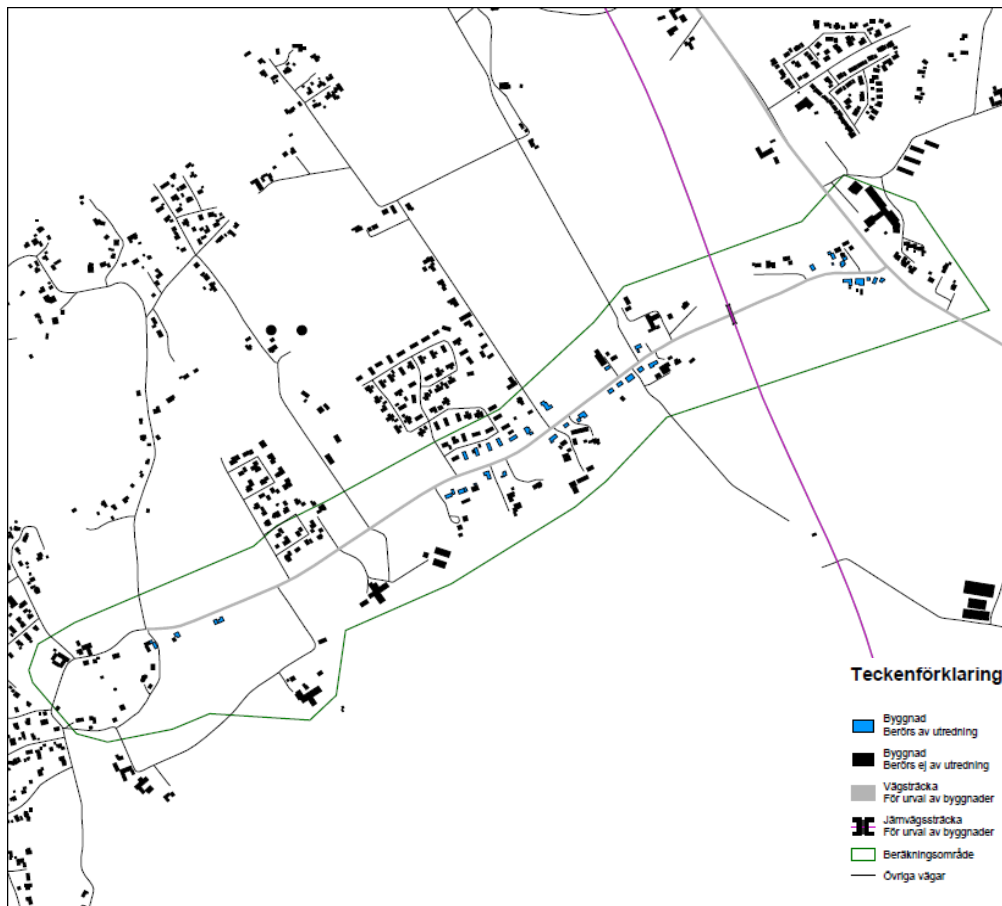


Bild 23. Urval av byggnader och infrastruktur som berörs av bullerutredning.

### 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.

### Underlag i bullerutredning

Tabell 5. Visar Årsdygnstrafiken för Trönningenäsvägen (ÅDT) för de olika scenarierna.

| ÅDT (Års dygns trafik) | Nuläge | Nollalternativ 2050 | 2050 inkl exploatering |
|------------------------|--------|---------------------|------------------------|
| Trönningenäsvägen      | 1500   | 1500                | 3400                   |

Exploateringen antas alstra 1578 fordon rörelser/dygn, vilket innebär en dryg fördubbling på Trönningenäsvägen. I trafikutredningen beräknas ÅDT (Års dygns trafik) till 3400 år 2050 med en utbyggnad av 400 bostäder på Trönningenäs inre. I bullerutredningen har man beräknat utifrån ÅDT 4000 för att ta höjd för ytterligare framtida trafik.

Andelen tung trafik beräknas till 3,5 % vilket är 54 fordon av 1578. Andelen tung trafik på en väg i storlek med Trönningenäsvägen är normalt 2%, i trafikutredning och bullerutredning har en högre andel tung trafik antagits för att ta höjd för långsiktig byggtrafik. Även en framtida trafikering av kollektivtrafik med 4 bussar i timmen ryms inom det beräknade 3,5 % för tung trafik. Totalt vid fullt utbyggt förslag ger 3,5% tung trafik vid morgon och kväll 12 resor med tung trafik beräknat för maxtimmen.

### Risk för olyckor

Befintlig gång- och cykelväg vid Kattegattleden är inte separerad från bilvägen vilket skapar risk för olyckor.

### Risk för översvämning

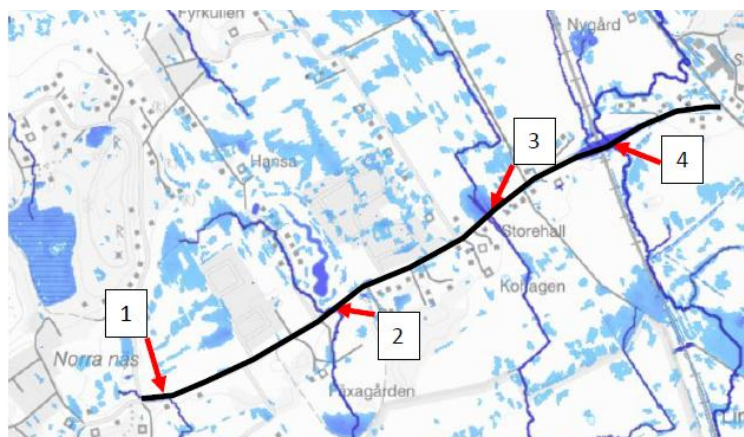


Bild 24. Lågpunktsområden. Planområdet markerat med svart.

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.

### **Risk för erosion**

Ingen känd.

### **Risk för skred**

Ingen känd.

### **Risk för ras**

Ingen känd.

## **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. Till denna plan har en inte tagits fram. Barnperspektivet har beaktats utifrån trafiksäker gång- och cykelväg samt möjlighet till kollektivtrafik.

Befintligt vägområde och möjlighet till kollektivtrafik är inte tillfredställande ur ett barnperspektiv.

### **Demografi**

Trönningenäs har under 2000-talet genomgått en utveckling från landsbygd till villabebyggelse på stora tomter. Befolkningssammansättning är familjer och äldre som bor i villa eller på gårdar med en eller två bilar. Den tillkommande bebyggelsen har ökat andel barn och en ny förskola har byggts i området. Längre ner i Trönningenäs finns fritidshusbebyggelse som även den till stor del blivit permanentbostäder.

### 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.

### Trygghet

Avsaknad av belysning längs gång- och cykelväg bidrar till otrygghet och minskad resande utan bil den mörka delen av året.

### Teknik

#### Vatten, spill- och dagvatten

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

#### Energiförsörjning

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

#### Bredband

Fibernätet i områdets ägs av Varbergs energi.

#### Telefoni

Telefonnätet i området ägs av Skanova.

#### Fjärrvärme

Varbergs energi har fjärrvärmeledning som korsar under Trönningenäsvägen.