



**VARBERGS
KOMMUN**

Diarienummer:
SBK 2022-344



Planbeskrivning

Detaljplan för del av Torpa-Kärre 8:33 m.fl.

Tångaberghsskolan

Laga kraft 2025-08-26

Sammanfattning av detaljplanen

Planområdet ligger i Tångaberg cirka 8 kilometer norr om centrala Varberg. Planområdet omfattar en yta om ungefär 9 hektar och består av fastigheterna Torpa-Kärra 1:2, 3:10, 5:4, 5:5, 7:28, 8:33, 8:2, 15:9 samt Torpa-Kärra s:15.

Detaljplanläggningen syftar till att göra byggnation av skola och idrottshall möjlig. Vidare är syftet att möjliggöra gång- och cykelväg längs Kärravägen, att säkerställa utrymme för skyddsvall mot järnvägen samt tekniska anläggningar för dagvatten.

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

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och med länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen.

Ärendeinformation

Kommunens namn	Varbergs kommun
Detaljplanens namn	Detaljplan för del av Torpa-Kärra 8:33 m.fl., Tångabergsskolan
Kommunens diarienummer	SBK 2022-344
Hänvisning till beslutsprotokoll	2025-04-08 KF § 73 (beslut om antagande)
Datum detaljplan påbörjad	2022-09-02 (datum för startmöte)
Datum detaljplan laga kraft	2025-08-26

Planhandlingar

Planbeskrivning (denna handling), 2025-02-13

Plankarta, 2025-02-13

Grundkarta, 2025-01-17

Fastighetsförteckning (publiceras ej digitalt), 2024-09-02

Illustrationskarta, 2025-02-13

Samrådsredogörelse, 2024-09-03

Granskningsutlåtande, 2025-01-27

Undersökning, 2023-05-22

Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult, 2024-11-11

Dagvattenutredning, Norconsult, 2025-01-13

PM Kärra dikningsföretag år 1951, Norconsult, 2024-06-28

Geoteknisk utredning, Swecsa, 2022-10-14

Geoteknisk utredning, Sweco, 2023-11-03

Stabilitetsutredning för dagvattendammar, Sweco, 2024-07-01

Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Sweco, 2024-03-01

PM gasmätning, Sweco, 2024-07-02

Trafikutredning, Sigma Civil, 2025-01-31

Trafikbullerutredning, Ramboll, 2024-05-23

PM vibrationer, Sweco, 2023-12-10

Riskbedömning, WSP, 2022-04-22

Lokaliseringsstudie, Varbergs kommun, 2024-06-26

Social konsekvensanalys, Varbergs kommun, 2024-06-24

Dagsljus och skugga, Varbergs kommun, 2024-08-26

Naturvärdesbedömning, Varbergs kommun, 2024-07-08

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 den 2 september 2022 och upprättas med utökat förfarande 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).

Medverkande

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

Innehåll

Sammanfattning av detaljplanen	2
Ärendeinformation	2
Planhandlingar	3
Förfarande	4
Medverkande	4
Innehåll.....	5
Detaljplanens syfte.....	7
Planförslag	8
Detaljplanens omfattning och lokalisering.....	8
Genomförandetid	10
Befintligt.....	10
Allmän plats.....	11
Kvartersmark.....	15
Planbestämmelser.....	25
Användning av mark.....	25
Egenskapsbestämmelser för allmän platsmark.....	26
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	27
Genomförandefrågor.....	30
Fastighetsrättsliga frågor.....	30
Mark- och utrymmesförvärv	34
Organisatoriska frågor	35
Tekniska frågor.....	36
Ekonomiska frågor.....	37
Planeekonomisk bedömning	38
Prövning enligt annan lagstiftning.....	40
Konsekvenser	41
Fastigheter och rättigheter.....	41
Kulturmiljö.....	42
Natur	42
Miljö	49
Miljökvalitetsnormer.....	50

Hälsa och säkerhet	51
Sociala.....	55
Riksentresse.....	55
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.....	56
Trafik.....	57
Andra konsekvenser	58
Planeringsunderlag.....	59
Kommunala planeringsunderlag	59
Utredningar.....	60
Regionala planeringsunderlag	62
Planeringsförutsättningar.....	63
Kommunala planeringsförutsättningar	63
Regionala planeringsförutsättningar	66
Riksentressen.....	67
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.....	68
Miljökvalitetsnormer.....	68
Geotekniska förhållanden.....	69
Hydrologiska förhållanden	69
Fysisk miljö.....	72
Trafik.....	75
Service.....	76
Kulturmiljö.....	76
Miljö	77
Hälsa och säkerhet	79
Sociala.....	80
Teknik.....	81

Detaljplanens syfte

Detaljplanen syftar till att göra det möjligt att bygga en grundskola och idrottshall i Tångaberg. Syftet med detaljplanen är också att förbättra infrastrukturen och därmed trafiksäkerheten i området genom att anlägga en gång- och cykelväg som knyter an till befintlig infrastruktur i Tångaberg och Kärradal. Gång- och cykelvägen avses användas av skol- och idrottsverksamheten inom planområdet samt även av cyklister som färdas längs Kärravägen och Kattegattleden.

För att den aktuella platsen ska kunna användas för grundskola krävs ett skyddsavstånd mellan byggnader och järnvägen i öster. Den befintliga vallen mot järnvägen avses bevaras och utgöra ett skydd mot järnvägen.

Syftet med detaljplanen är också att säkerställa ytor för tekniska anläggningar som krävs för områdets utbyggnad, främst ytor för dagvattenhantering och för elförsörjning.

Genom reglering av största byggnadsarea säkerställs utrymme för friyta. Mark som inte får förses med byggnader, så kallad prickad mark, syftar till att säkerställa avstånd till intilliggande vägar, fastigheter, järnvägen samt för att säkerställa utrymme för allmänna underjordiska ledningar.

Detaljplanen gör det möjligt att uppföra byggnader för skoländamål, grundskola. Avsikten är att en skola för elever i upp till årskurs 9 samt en eller flera idrottshallar ska kunna uppföras. Skolan avses kunna rymma 650 elever med möjlig utbyggnad för 300 elever på sikt. Enligt detaljplanens reglering är det möjligt att uppföra byggnader med en total byggnadsarea om 6 500 kvadratmeter till en högsta nockhöjd om 11 respektive 19 meter.

Detaljplanen innehåller även markanvändningen väg, gång- och cykelväg som syftar till att säkra det utrymme som krävs för ombyggnation av Kärravägen samt för att kunna anlägga en gång- och cykelväg med passager över Kärravägen.

Genom planläggning av en befintlig vall mellan skolområdet och järnvägen tryggas platsen mot risk för olyckor. Område för teknisk anläggning gör det möjligt att ordna dammar för hantering av dag- och skyfallsvatten.



Bild 2. Karta som visar detaljplanens avgränsning i förhållande till omgivande vägar och områden. Planområdets gräns är markerad med svart streckad linje.

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

Planområdet består till största del av brukad jordbruksmark med bryn av vegetation i kanterna. I planområdet ingår även Kärravägen, väg 802, med intilliggande vägområde från korsningen vid Skepparns väg i söder vidare norrut till korsningen vid väg 845. Delar av vägområdet har en artrik väggkant.

Intill Kärravägen finns en pumpstation i mitten av planområdet, i norr en viadukt där Västkustbanan och väg 845 passerar över Kärravägen. I norra delen av planområdet finns också en gång- och cykelväg som förbinder Nisebäcksvägen i öster med Torpavägen i väster.

I planområdet ingår en jordvall mot järnvägen i öster. På delar av vallen finns ett plank som är cirka 1,5 meter högt.



Bild 3. Foto som är taget från vallen, i östra delen av planområdet, med utblick mot sydväst. På bilden syns åkermarken inom planområdet, byggnaderna på fastigheten Torpa-Kärre 15:22 söder om planområdet, delar av Kärravägen och naturområdet Kråkeberg i fonden. Foto: Varbergs kommun

Allmän plats

Detaljplanen innehåller allmän plats för väg, gång- och cykelväg, skydd och natur.

Huvudmannaskap

För allmän plats inom planområdet är huvudmannaskapet kommunalt.

Skydd

Den befintliga vallen i östra delen av planområdet planläggs som allmän plats skydd. Syftet är att skydda skolområdet från olyckor från urspårande tåg samt för att motverka eventuella vätskeläckage i riktning mot skolområdet. Planket syftar också till att motverka spårspring och att skydda befintliga villor, väster om planområdet, från buller från järnvägen. Norr om skolområdet ska plank till en högsta höjd om 1,5 meter uppföras. Högsta tillåtna höjd på sträckan är 3 meter. Se vidare bestämmelse plank₁. På sträckan närmast skolområdet ska plank till en högsta höjd om 3 meter ska uppföras, vilket regleras genom planbestämmelsen plank₂.

Ett bebyggelsefritt avstånd om minst 30 meter ska upprättas från järnvägens närmaste spår. Den allmänna platsen för skydd är en del av det bebyggelsefria avståndet.

Områden närmast spåret bör utformas för att reducera risken för spårspring och suicid.

Trafik

Biltrafik

Kärravägen ingår i allmän plats för väg. Planläggningen syftar till att säkra den befintliga vägen samt det ytterligare utrymme som krävs för ombyggnation av vägen med körbana, slänter och diken. För att få plats med gång- och cykelvägen behöver Kärravägens utrymme utökas på en sträcka.

Norr om skolområdet föreslås en avsmalning eller refug på Kärravägen. Avsmalningen har en funktion för skyltning av hastigheten och som en hastighetsdämpande åtgärd. Längre söder ut kan ytterligare hastighetsdämpande åtgärder användas, till exempel genom upphöjda passager och timglashållplatser för buss. Åtgärderna syftar till att skapa en säker trafikmiljö längs Kärravägen samt att leda trafiken från skolområdet norrut, för vidare transport på väg 845.

Tillfart till skolområdet kan ske i norra delen av skolområdet och i ett läge i den södra delen av skolområdet. Möjliga lägen begränsas genom bestämmelse om utfartsförbud.

Längs Kärravägen finns rödlistade arter som knyter an till befintliga diken, stenmurar och bryn med buskar. Påverkan på arterna ska kompenseras genom anläggande av nya stenmurar eller stenrösen samt bryn med buskar. Stora träd längs med vägen bidrar till ekosystemtjänsterna i området och bör om möjligt bevaras.

På östra sidan av Kärravägen, i höjd med skolområdet sydvästra del, finns en stenmur samt ett dike som omfattas av biotopskydd. Stenmuren och diket behöver tas bort eller flyttas för att göra det möjligt att bygga om Kärravägen. Dispens har beviljats för dessa

åtgärder. Stenmurar som tas bort kan kompenseras inom planområdet genom att stenrösen anläggs av de borttagna stenarna.

Gång- och cykel

I planområdet ingår mark för allmän plats gång- och cykelväg. Befintlig gång- och cykelväg finns i norra delen av planområdet och ny gång- och cykelväg planläggs längs den västra sidan av Kärravägen. Gång och cykelvägen avses byggas ut inom planområdet och vidare söderut till Borrvägen i södra delen av Tångaberg, med anslutning till en befintlig gång- och cykelväg.

I höjd med Skepparns väg ansluter aktuell detaljplan till befintliga äldre detaljplaner som möjliggör fortsatt utbyggnad av gång- och cykelväg genom resterande delar av Tångaberg.

Längs Kärravägen finns rödlistade arter som är knutna till befintliga diken, stenmurar och bryn med buskar. Påverkan på arterna ska kompenseras genom anläggande av nya stenmurar eller stenrösen samt bryn med buskar.

I norra delen av planområdet berör gång- och cykelvägen mark som omfattas av strandskydd från Nisebäcken. Både befintlig samt ny gång- och cykelväg berörs av strandskydd. Den nya gång- och cykelvägen behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området då anläggningen knyter samman befintlig infrastruktur i området. Åtgärden bedöms vara förenligt med det särskilda skälet som anges i 7 kap 18 c § c p. 5 miljöbalken.

Kollektivtrafik

Hållplats för buss i linjetrafik kan ordnas längs Kärravägen, väster om skolområdet. Busshållplatsen kan ordnas som en hastighetsdämpande åtgärd, till exempel som en timglashållplats.

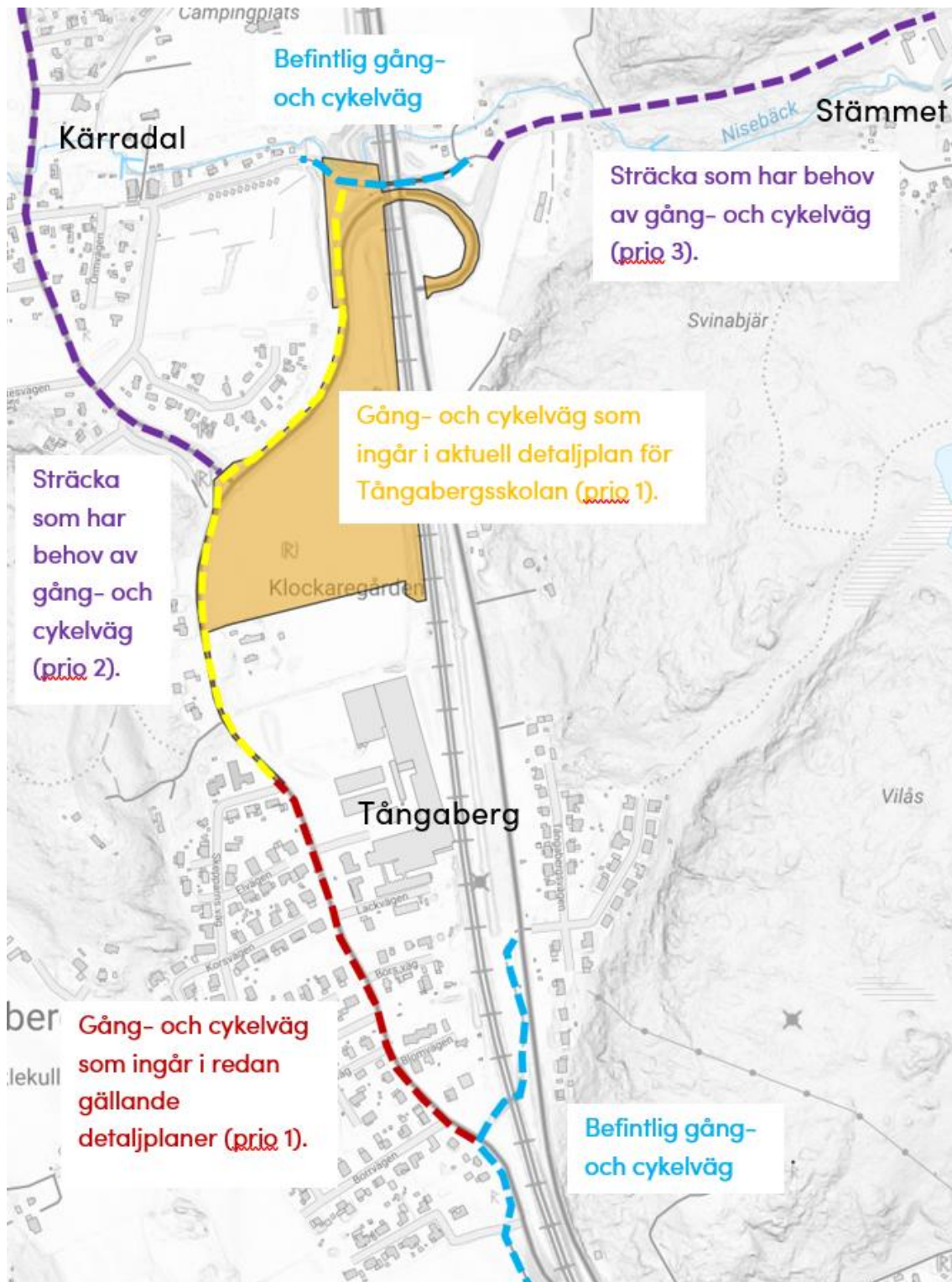


Bild 4. Karta som visar gång- och cykelvägar i närområdet samt vilka behov av kompletteringar som har identifierats utifrån prioriteringsordning 1-3.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvatten från allmän plats för väg, gång- och cykelväg avses tas om hand genom vägdiken. Dagvattnet från den befintliga vallen mot järnvägen bedöms vara en begränsad mängd som har förutsättningar att infiltrera inom området.

Natur

Norra delen av planområdet planläggs som allmän plats för natur. Områdena är befintliga impedimentytor mellan infrastrukturanläggningar som till exempel väg, skyddsvall, pumpstation, gång- och cykelväg samt intill Nisebäcken.

Längs med Kärravägen finns en artrik vägkant med flera rödlistade arter som till exempel hårginst. Vid åtgärder längs Kärravägen kan rödlistade arter påverkas negativt. Naturvärdena är kopplade till befintliga diken, stenmurar och bryn med buskar. Påverkan på arterna ska kompenseras.

Åtgärder intill Nisebäcken ska ske varsamt så att bäckens kanter påverkas så lite som möjligt.

Ekosystemtjänster

Genomförandet av detaljplanen bedöms generera behov av kompensation för de uppväxta träd som kan påverkas intill Kärravägen. Befintliga stora träd bör bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Den artrika vägkanten längs Kärravägen bör skyddas från negativ påverkan i så stor utsträckning som möjligt. Om den inte kan skyddas ska den kompenseras.

Kvartersmark

Bebyggelse

Skola

Detaljplanen gör det möjligt att uppföra byggnader för grundskola med tillhörande verksamheter för till exempel idrott, fritidshem, bibliotek med mera. Byggnader kan uppföras med en största byggnadsarea på 6 500 kvadratmeter. Detaljplanen reglerar en möjlig byggnadsvolym enligt planens bestämmelser om byggnadsarea,nockhöjd och takvinkel.

Den tillåtna byggnadsarean kan fördelas på en eller flera byggnader utifrån olika alternativ. Arealen har beräknats utifrån följande ungefärliga fördelning:

- 2 900 kvadratmeter skola i 3 våningar för cirka 650 elever
- 1 600 kvadratmeter idrottshall
- 1 550 kvadratmeter som kan användas för tillbyggnad för cirka 300 elever
- 300 kvadratmeter för komplementbyggnader
- 150 kvadratmeter övrigt
- 28 500 kvadratmeter friyta

Angivna ytor ska ses som ett exempel och är därmed inte låsta till den fördelning som anges. Ytorna har legat till grund för beräkning av behov av friyta och parkering.

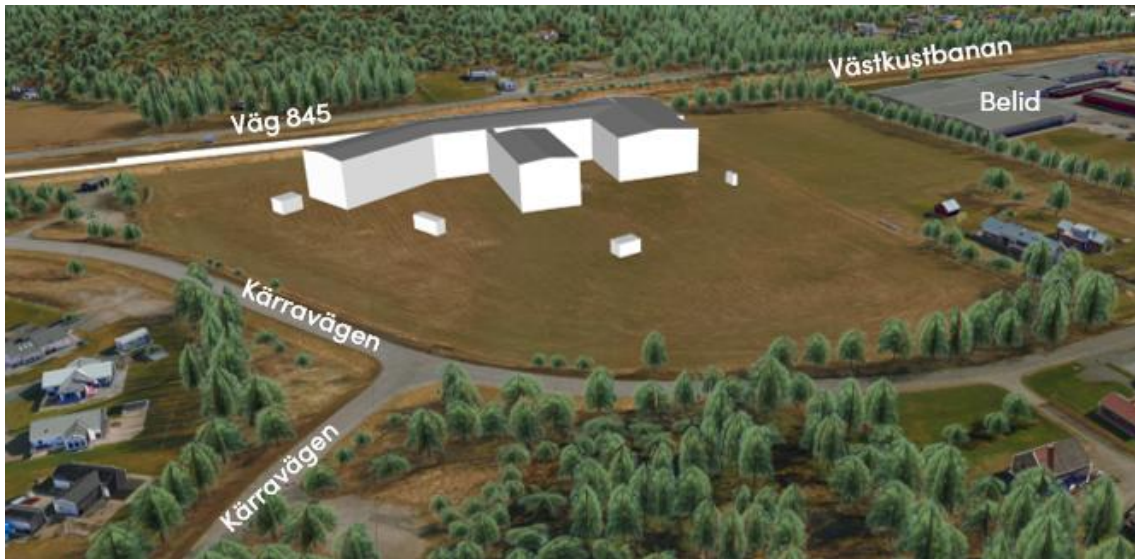


Bild 5. Bild som visar en 3D-volym för en skola för 950 elever samt komplementbyggnader enligt detaljplanens reglering.



Bild 6. Illustrationskarta som visar möjlig byggnation enligt detaljplanen.

Utformning och utförande

Byggnader kan uppföras med en högsta nockhöjd om 11 meter i områdets västra del respektive 19 meter i området östra del. Höjden bedöms kunna rymma byggnader för skoländamål i upp till 2 respektive 3 våningar. Den lägre höjden tillåts i de delar av planområdet som gränsar till befintlig villabebyggelse i söder och väster.

Skolbyggnadens huvudsakliga byggnadsvolym ska uppföras med sadeltak med en minsta takvinkel på 20 grader. Tillbyggnader på skolbyggnaden samt idrottshall kan utformas med mindre taklutning.

Inom den prickade marken kan ingen byggnad uppföras med hänsyn till skyddsavstånd till Kärravägen, mot järnvägen samt mot befintlig pumpstation norr om planområdet. Murar och plank kan uppföras inom den prickade marken.



Bild 7. Bilden visar en visualisering av en möjlig skola med intilliggande miljö inom planområdet. På bilden syns skolbyggnadens norra och västra fasad. I förgrunden syns busshållplatser i norra delen av skolområdet. Källa: Fredblads arkitekter 2024

Skydd mot störning

Med anledning av planområdets närhet till Västkustbanan, som är transportled för farligt gods, ska byggnader och utemiljö utformas enligt följande:

- Ett bebyggelsefritt avstånd om minst 30 meter ska upprättas från järnvägens närmsta spår.
- Området mellan järnvägen och bebyggelsen ska utformas så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Gata och personalparkering kan tillåtas inom denna yta.
- Där skyddsvall finns utmed järnvägen bör planområdet inom 65 meter från mitten på närmaste järnvägsspår inte uppmuntra människor till stadigvarande vistelse utomhus i oskyddat läge. Med fördel placeras skolgård väster om

skolbyggnad så att byggnaden utgör ytterligare barriär mellan järnväg och personer som vistas utomhus.

- Fasader, fönster, andra komponenter och tak som vetter mot järnvägen ska utföras i obrännbara material i lägst brandklass E 30 inom 40 meter från närmsta spår. Placeras byggnation bortom 40 meter från närmsta spår krävs inte brandklassning.
- Ventilationsåtgärder ska vidtas i samråd med Räddningstjänsten i fråga om placering, funktion och möjligheten till avstängning vid en händelse.
- Utrymningsmöjligheter ska finnas i riktning bort från järnvägen för att personer ska kunna utrymma till en säker miljö.
- Huvudentré bör placeras så långt ifrån järnvägen som möjligt och i riktning västerut.

Utemiljön närmast spåret bör stängas av eller förses med staket eller andra fysiska hinder som reducerar risken för spårspring och suicid. Barriärerna bör integreras i utemiljön.

Med hänsyn till förutsättningarna för dagvattenhantering och ytligt avrinnande skyfallsvatten ska huvudbyggnad inom området utföras med en lägsta golvnivå på 8,9 meter över nollplanet.

Grundläggning

Grundläggning av byggnader ska utföras på ett sätt som minimerar risken för vibrationer. Planerad skolbyggnad rekommenderas att pålas. Även ur vibrationshänsyn, med hänsyn till järnvägen, är grundläggning med pålar positivt för att undvika komfortvibrationer i byggnaden. Ledningar till planerad byggnation bör konstrueras med flexibla rörkopplingar.

Lättare mindre byggnader, som inte är sättningskänsliga, kan grundläggas med platta på mark under förutsättning att marknivån och golvnivån hålls i nivå med befintlig marknivå. Alternativt kan utskiftning med lättfyllning utföras.

Friyta

Planens reglering innebär att delar av kvartersmarken för grundskola kan användas för friyta. Med friyta menas skolgård. Utifrån antagandet om 6 500 kvadratmeter byggnadsarea möjliggörs verksamhet för upp till uppskattningsvis cirka 950 elever. Planens reglering innebär att cirka 30 kvadratmeter friyta per elev kan skapas i enlighet med Boverkets rekommendation för skolor. Omkring 28 500 kvadratmeter beräknas finnas tillgängligt för att ordna skolgård.

Skolgården avses delas in i zoner med olika funktioner: entrézoner, lugna zoner, fartfyllda zoner och vilda zoner. Entrézoner och lugna zoner ligger närmast skolan för att skapa en lugn miljö nära lärosalarna. De fartfyllda zonerna återfinns på flera platser på skolgården och de vilda zonerna ligger längst bort från skolgården.

Med anledning av närheten till järnvägen och risken för olycka är det inte lämpligt att använda ytan närmast järnvägen för varaktig vistelse såsom till exempel skolgård, uteplats eller lekplats. Utemiljön bör utformas för att hindra elever, barn, personal och besökare från att använda ytan närmast spåret för varaktig vistelse samt för att minska risken för spårspring och suicid.

Grönstruktur

Skolgårdsmiljön bör utformas i syfte att tillskapa ekosystemtjänster. Särskilt med hänsyn till nyttan som ekosystemtjänsterna kan ge för utbildning, temperatur- och vattenreglering samt rening med mera. Tillskapandet av ekosystemtjänster kan utöver nyttan för verksamheten även vara kompensation för de ekosystemtjänster som försvinner när jordbruksmarken bebyggs.

Att skapa olika små mikrobiotoper såsom bärrika bryn av buskar, trädansamlingar med inhemska träd och blommade planteringar inom skolgården kommer öka områdets biologiska mångfald samtidigt som det skapar områden som sedan kan användas för naturpedagogik och mental återhämtning för barnen. Lokalt förekommande arter och sorter bör väljas samt plantering av så stora träd som möjligt kan gynna naturmiljön. Samtidigt bör man säkerställa att åtgärderna för med sig önskade arter. Genom att anlägga odling som ett pedagogiskt inslag finns vidare möjlighet att kompensera för den försörjande ekosystemtjänsten matproduktion.

I norra gränsen av kvartersmarken för skoländamål finns en stenmur som omfattas av biotopskydd. Stenmurar som påverkas av planens genomförande ska återuppbyggas inom planområdet då de är livsmiljöer och spridningsvägar för till exempel lavar, mossor, grod- och kräldjur, insekter, spindlar, fåglar och små däggdjur. Dispens från biotopskyddet har beviljats för aktuella åtgärder.

Öppna dagvattenlösningar har viktiga funktioner för flödes- och näringsreglering samt vattenrening, men har även en viktig funktion som vattenkälla i landskapet och om anlagt med vegetation för den biologiska mångfalden. Många pollinerare är beroende av vatten för sin överlevnad. För en hel del insekter fungerar vatten som habitat under deras olika livscyklar.

Friluftsliv och camping

En mindre yta i norra delen av planområdet planläggs som friluftsliv och camping. Ytan är del av en befintlig skyddsvall mellan campingplatsen och järnvägen och ingår i aktuell detaljplan för att skapa en enhetlig reglering av markanvändningen. Ytan får genom planens reglering ingen byggrätt.

Trafik

Angöring och tillgänglighet

Tillfart till skolområdet kan ske i norra samt södra delen av kvartersmarken för grundskola. Tillfarternas möjliga läge regleras genom utfartsförbud. Utfartsförbud har lagts på den sträcka som bedömts som olämplig för tillfart med hänsyn till sikt och till den övriga trafiksituationen.

Trafikytor inom skolområdet bör utformas för olika typer av transporter såsom att hämta, lämna och parkera. Formerna för parkering bör varieras för att möta de olika behoven för större och mindre barn. Parkeringsplatser för rörelsehindrade avses placeras i anslutning till entréer. Uppställningsplatser för Räddningstjänsten kan anordnas utmed planerad byggnad.

Gång- och cykelväg

Gång- och cykelväg kan ordnas på kvartersmark för att binda samman passagera över Kärravägen med cykelparkeringarna och entréerna på skolområdet.



Bild 8. Karta som visar trafik och flöden inom skolområdet. Källa: Norconsult 2024

Skolbuss

Hållplats för skolbuss avses kunna ordnas i norra delen av skolområdet med plats för tre hållplatser.

Transport

Skol- och idrottsverksamheten genererar transporter av elever, besökande och varor till skolans kök. Transporter hänvisas till områdets tillfart för vidare förflyttning inom kvartersmarken. Angöring till skolans kök avses ske via en lastzon som ansluter till in- och utlastningen av mat och avfall.

Parkering

Parkering för bil och cykel ska ordnas på kvartersmark. Parkering för bil avses placeras längs skolfastighetens östra och norra del.

Parkering för bil och cykel behövs för både personal, föräldrar och besökare till idrottshallen. Grundinställningen bör vara att skolelever ska kunna gå och cykla på egen hand till grundskolans olika stadier.

Vid dimensionering av parkeringsplatser har förskole- och grundskoleförvaltningens parkeringstal för förskolor i Varbergs kommun använts. Planområdet ligger i övriga kommunen varför parkeringstalet är något högre än i stadsområdet. Detaljplanen bedöms ha behov av cirka 140 bilplatser respektive 290 cykelplatser för en skola på 950 elever.

Teknisk försörjning

Vatten och spill

Planområdet avses anslutas till VIVAB:s ledningsnät och verksamhetsområde för dricks- och spillvatten. Anslutningspunkt till ledningarna kan anläggas inom planområdet.

Dagvatten

Området ska efter utbyggnad av anläggningar för dagvatten ingå i verksamhetsområde för dagvatten.

Dagvatten från skolområdet avses fördröjas och renas i två dagvattendammar i mitten av planområdet, på mark som planläggs som teknisk anläggning, E. Dagvattendammarna kan utformas med permanent vattenyta eller som torrdamm och är dimensionerade för att även hantera skyfall. Dagvattendammar kan med fördel anläggas med vegetation för att öka den biologiska mångfalden inom området och för att skapa nya naturvärden.

Vid detaljprojektering av dammarna och dess närområde behöver säkerhet beaktas för att skapa en trygg miljö samt utformas med slänter som beaktar intilliggande verksamhet, väg och ledningar. Dammarnas placering innebär att infartsvägen till den befintliga pumpstationen behöver flyttas. Ny tillfart kan ordnas via skolområdet parkering.

Dagvattendammen ska anläggas med avstängningsanordning för att inte riskera spridning av föroreningar vid brand (släckvatten), olycka eller läckage.

Dammarnas utbyggnad påverkar en biotopskyddad stenmur. Stenmurar som tas bort kan kompenseras inom planområdet genom att stenrösen anläggs av de borttagna stenarna. Dispens har beviljats för åtgärderna.

Dammarna avses avtappas till Nisebäcken. För att leda dagvattnet till Nisebäcken finns två alternativa lösningar, se vidare bild 9:

- Alternativ 1 (grön linje): En ny dagvattenledning kan anläggas väster om vällen mot Kärradals camping. Ledningen uppskattas kunna förläggas parallellt med befintlig tryckspillvattenledning inom område för ledningsrätt. Ledningen bedöms kunna korsa befintliga fjärrvärmeledningar. Lösningen kräver en ny utloppspunkt i Nisebäcken.
- Alternativ 2 (röd linje): Att ansluta utloppet från dagvattendammarna till befintlig dagvattenledning (blå linje). Planområdet är anslutet till denna ledning idag. Anslutningen kan ske väster om Kärravägen vid en befintlig dagvattenbrunn.

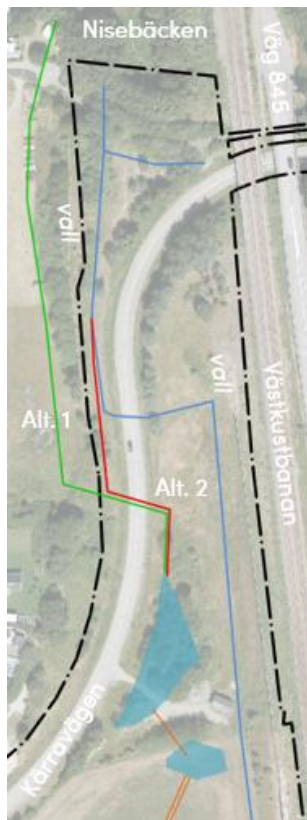


Bild 9. Kartan visar studerade alternativ för avledning av dagvatten i en ledning till Nisebäcken i norra delen av planområdet. Planområdesgräns redovisas med svart streckprickad linje. Blå ytor visar föreslagna dammar för dagvatten och skyfall. Orange linje redovisar anslutning mellan skolområdet och dammarna. Blå linje visar befintlig dagvattenledning som byggdes av Trafikverket på 1990-talet. Grön linje redovisar alternativ 1 som innebär en ny dagvattenledning. Röd linje redovisar alternativ 2 som innebär anslutning till befintlig dagvattenledning.

Från skolområdet till dagvattendammarna kan dagvattnet ledas på olika sätt, till exempel i en ledning eller genom öppna avledningsstråk. Det är fördelaktigt om kvartersmarken kan utformas med multifunktionella översvämningssytor. Ett kontinuerligt fall avses från skolområdet vidare norrut mot föreslagna dagvattendammar.

Med anledning av de höga grundvattennivåerna inom området bör skolbyggnaden förses med dränering som inte kopplas till dagvattenledningsnätet. Detta för att förhindra uppdämningar vid intensiv nederbörd och för att säkerställa en torr konstruktion. Bräddnivån i dagvattendammen är cirka 0,4 meter lägre än önskat dräneringsdjup vid skolbyggnaden. Om dagvattendammen magasinerar ett 100-årsregn kan husgrunden, genom ett separat system för dränering, därmed fortsätta att dräneras och avrinna mot dagvattendammen.

Skyfall

Befintlig lågpunktsvolym inom planområdet behöver finnas kvar för att inte försämrade översvämningssytor för intilliggande områden. Den totala volymen inom de föreslagna dagvattendammarna har mer volym än de befintliga lågpunkterna inom kvartersmarken för grundskola.

Dammarna avtappas vid skyfall via ledning till Nisebäcken. Nivån i dammarna avses kunna stiga till 7,7 meter över nollplanet och avrinner därefter till befintligt vägdike som leder skyfallsvattnet norrut längs Kärravägen, mot järnvägsviadukten. Kärravägen har en nivå på cirka 8,0 meter över nollplanet vid bräddpunkten från dagvattendammen. Nivån utgör därmed den högsta möjliga uppdämningsnivån i dammen. Lågpunkterna och dagvattendammarna inom planområdet har dimensionerats för att ha kapacitet att omhänderta ett 100-årsregn, att minska risken för höga vattennivåer i diket intill järnvägen öster om planområdet och på grannfastigheterna söder om planområdet.

Inom kvartersmarken för grundskola ska marken luta från byggnad för att motverka att vatten blir stående mot fasad vid extrem nederbörd. Färdigt golv regleras till lägst 8,9 meter över nollplanet. För att säkerställa en torr konstruktion bör byggnadens dränering inte kopplas dagvattenledningsnätet. Byggnadskonstruktionen bedöms dock klara kortare tidsspann om cirka 30–60 minuter med stående vatten vid enstaka tillfällen.

Kvartersmarken för grundskola ska höjdsätts och utformas så att skyfallsvatten kan avledas ytledes mot dammarna i norr. Detta för att extrem nederbörd inte ska skada byggnaderna. En yttlig rinnväg ska säkras genom planområdet i den östra delen av skolområdet. På västra sidan om vallen mot järnvägen avses därför ett rinnstråk för avrinning norrut. Åtgärden regleras genom planbestämmelse n₁ som anger att markens form och lutning ska möjliggöra ytavrinning åt norr samt genom plushöjder för marknivån på tre platser inom kvartersmarken.

Brand- och släckvatten

Brandvatten kan ordnas inom planområdet. Dagvattendammar bör utformas med temporära avstängningsmöjligheter för att släckvattnet inte ska nå recipienten.

Elförsörjning

Planområdet avses försörjas med el via befintligt ledningsnät. En ny transformatorstation behöver anläggas i planområdet, utrymme för detta regleras i planområdets södra del genom markanvändningen teknisk anläggning, E. Område för allmänna underjordiska ledningar, så kallat u-område, binder samman det befintliga ledningsnätet med området för teknisk anläggning. Ledningar kan anläggas inom u-område i skolfastighetens södra gräns.

Fjärrvärme

Planområdet avses försörjas med fjärrvärme via befintliga ledningar norr om Kärravägen. Ledningar kan anläggas inom u-område i skolfastighetens södra gräns.

Bredband

Planområdet avses anslutas till befintligt ledningsnät för fiber. Område för allmänna underjordiska ledningar, så kallat u-området, finns i skolfastighetens södra gräns.

Avfallshantering

Miljöhus för sophantering ska finnas i anslutning till rundkörning eller vändplan för sopbil.

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

GCVÄG - Användningen gång- och cykelväg används för områden avsedda främst för gång-, cykel- och mopedtrafik. I användningen ingår även komplement som behövs för gång- och cykelvägens funktion. Motivet till användningen är att säkerställa framkomlighet för oskyddade trafikanter till skolan, idrottshallen och för oskyddade trafikanter som rör sig genom Tångaberg, till exempel på Kattegattleden. Motivet till bestämmelsen är även att skapa en säker koppling till befintliga busshållplatser norr om planområdet.

(GCVÄG)₁ - Användning gång- och cykelväg som omgärdas av parentes är begränsad i höjdd. Bestämmelsen gäller inom utrymmet 4,5 meter till 7,5 meter över nollplanet. Bestämmelsen (GCVÄG)₁ sammanfaller med bestämmelsen T, trafik, och gäller där den befintliga gång- och cykelvägen passerar under Västkustbanan. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa framkomligheten på gång- och cykelvägen och att ge förutsättningar för en enhetlig fastighetsindelning.

NATUR - Användningen natur används för grönområden som inte är anlagda och som inte kräver någon omfattande skötsel. Motivet till användningen är att områden intill Kärravägen ska hållas fria från bebyggelse samt möjliggöra ny och befintlig gång- och cykelväg. Inom område för natur finns även befintliga ledningar för dagvattenhantering.

SKYDD - Användningen skydd används för områden med åtgärder som skyddar mot störning, markförorening, olyckor, översvämning och erosion. Motivet till användningen är att skydda skola och befintliga bostäder från trafikbuller och mot risker som kan orsakas av olycka med farligt gods på järnvägen. Regleringen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap syftar också till att skapa en samordnad förvaltning av vallen.

VÄG - Användningen Väg används för områden avsedda främst för trafik till, från och genom en ort samt mellan olika områden inom en ort. I användningen ingår även komplement som behövs för vägens funktion. Motivet till användningen är att säkerställa framkomlighet till skolverksamheten genom att planlägga befintlig väg med möjlighet till ombyggnation.

(VÄG)₁ – Användning väg som omgärdas av parentes är begränsad i höjdled. Bestämmelsen gäller inom utrymmet 2,5 meter till 7,5 meter över nollplanet. Bestämmelsen (VÄG)₁ sammanfaller med bestämmelsen T, trafik, och gäller där Kärrovägen passerar under Västkustbanan. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa framkomligheten på Kärrovägen och att ge förutsättningar för en enhetlig fastighetsindelning.

Kvartersmark

E – Användningen avser tekniska anläggningar. Motivet till användningen är att möjliggöra uppförandet av en transformatorstation för att säkerställa elförsörjningen till området samt att säkerställa anläggningar för hantering av dagvatten och skyfallsvatten i till exempel dammar.

N – Användningen friluftsliv och camping används för områden för det rörliga friluftslivet och campingplatser. Campingplatser är endast avsedda för tillfällig uthyrning och för enkelt flyttbara enheter. Motivet till användningen är att stödja och ansluta till regleringen i intilliggande detaljplan där vallen syftar till att skydda befintlig campingverksamhet från trafikbuller. Den aktuella marken har genom förrättning reglerats till den befintliga fastigheten Torpa-Kärva 5:5, som i övriga delar är planlagd för campingverksamhet.

S₁ – Grundskola. I användningen ingår även utrymmen som hör till skolverksamheten som till exempel fritidshem, idrottshall, matsal, bibliotek, personalkontor, skolgård och parkering. Motivet till användningen är att säkerställa kommunal service i Tångaberg till nytta för invånare i norra delen av kommunen.

T – Användningen trafik används för områden för väg- och spårtrafik med tillhörande anläggningar samt vägreservat. Här ingår spårområden och liknande anläggningar samt stations- och servicebyggnader. Även komplement till trafikverksamheten ingår i användningen. Motivet till användningen är att säkerställa järnvägens anläggning.

Egenskapsbestämmelser för allmän platsmark

Upphävande av strandskydd

α₁ – Strandskyddet är upphävt. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa framkomlighet för oskyddade trafikanter genom utbyggnad av gång- och cykelväg.

Utformning av allmän plats

gc-väg₁ – Gång- och cykelväg. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa ny och befintlig gång- och cykelväg. Bestämmelsen innebär att ny gång- och cykelväg kan ordnas inom ytan.

plank₁ – Plank till en lägsta höjd om 1,5 meter ska finnas. Högsta tillåtna höjd på planket är 3 meter. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa byggnadsfritt avstånd mot järnvägen samtidigt som plank möjliggörs för att skydda villor väster om planområdet från buller. Motivet till regleringen av plankets höjd är också att begränsa påverkan på fastigheter öster om planområdet som berörs av begränsad utsikt. Byggnader är inte tillåtna inom området.

plank₂ – Plank till en höjd om 3,0 meter ska finnas. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa byggnadsfritt avstånd mot järnvägen samtidigt som plank säkerställs för att skydda mot buller, spårspring och suicid. Byggnader är inte tillåtna inom området.

väggkant₁ – Vägområde ska utformas med hänsyn till artrik väggkant. Motivet till bestämmelsen är att skydda rödlistade arter samt att trygga åtgärder som kan gynna dem.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

PRICKMARK (Marken får inte förses med byggnad) – Begränsning av markens utnyttjande används för att reglera att marken inte får förses med byggnad. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa avstånd mellan bebyggelse och trafikanläggningar i området samt mot befintlig pumpstation norr om planområdet. Murar och plank får uppföras inom prickmark.

Höjd på byggnadsverk

h₁ – Högsta nockhöjd. Nockhöjd reglerar höjden på den högsta delen av en byggnads yttertak. Delar som sticker upp, exempelvis skorstenar och ventilationstrummor räknas inte in. Motivet till bestämmelsen är att begränsa byggnadens höjd med hänsyn till påverkan på omkringliggande anläggningar, bebyggelse och landskapsbild.

Markens anordnande och vegetation

+0,0 – Markens höjd över nollplanet. Bestämmelser om markens anordnande och vegetation ska tillämpas på kvartersmark för att reglera markförhållanden, vegetation och parkering. Plustecknet anger den punkt där marknivån regleras. Motivet till bestämmelsen är att göra platsen lämplig för bebyggelse genom att säkerställa avledning av dagvatten och ytavrinnande skyfallsvatten åt norr.

n₁ – Markens form och lutning ska möjliggöra ytavrinning åt norr. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa att skyfallsvatten leds åt norr för att inte orsakar översvämning söder om planområdet.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁ – Markreservat för allmännyttiga ändamål används för att reglera att ett område reserveras för ett specifikt allmännyttigt ändamål. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa mark för underjordiska ledningar inom kvartersmark.

Skydd mot störning

m₁ – Skolgård, uteplats och lekplats får inte finnas. Motivet till bestämmelsen är att förhindra olycka genom att undanta områden där det är olämpligt att människor uppehåller sig på grund av närhet till spårområde där transport av farligt gods sker.

m₂ – Grundläggning av byggnad ska utföras på ett sätt som minimerar risken för vibrationer. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en god inomhusmiljö.

m₃ – Fasader, fönster, andra komponenter och tak som vetter mot järnvägen ska utföras i obrännbara material i lägst brandklass E 30 inom 40 meter från närmsta spår. Motivet till bestämmelsen är att förhindra risken för olyckor. Bestämmelsen gäller inom 65 meters avstånd från järnvägen.

m₄ – Lägsta tillåtna golvnivå för huvudbyggnader är 8,90 meter över angivet nollplan. Motivet till bestämmelsen är att skydda byggnader mot översvämning vid extrem nederbörd. Bestämmelsen gäller inte mindre kompletterande byggnader för till exempel avfallshantering, förråd med mera.

m₅ – Luftintag ska placeras högt och bortvänt från järnvägen. Motivet till bestämmelsen är att minska risken för olyckor. Bestämmelsen gäller inom 150 meters avstånd från järnvägen.

m₆ – Byggnadens ventilation ska utformas med central nödavstängningsfunktion. Motivet till bestämmelsen är att minska risken för olyckor. Bestämmelsen gäller inom 150 meters avstånd från järnvägen.

m₇ – Utrymningsmöjligheter ska finnas i riktning bort från järnvägen. Motivet till bestämmelsen är att minska risken för olyckor. Bestämmelsen gäller inom 150 meters avstånd från järnvägen.

Stängsel, utfart och annan utgång

Utfartsförbud – Bestämmelser om utfart och annan utgång ska tillämpas i gränsen mellan allmän plats och kvartersmark för att reglera var utfart och annan utgång får respektive inte får anordnas mot allmän plats. Motivet till bestämmelsen är att reglera sträckor där det inte är lämpligt att ordna in- och utfart.

Takvinkel

o₁ – Minsta takvinkel på skolbyggnadens huvudsakliga byggnadsvolym är 20 grader. Bestämmelsen gäller för den dominerande byggnadsvolymer för skoländamål inom området. Bestämmelsen gäller inte för idrottshall, tillbyggnader till skolan, utskjutande byggnadsdelar, takkupor, anslutande skärmtak med mera. Motivet till bestämmelsen är att ny bebyggelse ska ansluta till byggnadstraditionen i närliggande områden.

o₂ – Minsta takvinkel är 6 grader. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa att byggnader inte uppförs med platta tak.

Utformning

f₁ – Plank till en lägsta höjd om 1,8 meter ska finnas. Bestämmelsen syftar till att säkerställa avskärmning mellan skolområdet och fastigheten söder om planområdet. Avskärmningen syftar till att minska insyn, olägenhet och risken för spårspring.

f₂ – Plank till en lägsta höjd om 3,0 meter ska finnas. Bestämmelsen syftar till att säkerställa avskärmning mellan skolområdet och fastigheten söder om planområdet. Avskärmningen syftar till att minska insyn, olägenhet och risken för spårspring.

f₃ – Skolbyggnadens huvudsakliga byggnadsvolym ska utföras med sadeltak. Bestämmelsen gäller för den dominerande byggnadsvolymer för skoländamål inom området. Bestämmelsen gäller inte för idrottshall, tillbyggnader till skolan, utskjutande byggnadsdelar, takkupor, anslutande skärmtak med mera. Motivet till bestämmelsen är att ny bebyggelse ska ansluta till byggnadstraditionen i närliggande områden.

Utnyttjandegrad

e₁ – Största tillåtna byggnadsarea inom användningsområdet är 6 500 kvadratmeter för grundskola, S₁, samt 120 kvadratmeter för teknisk anläggning, E. Med byggnadsarea avses den yta som en byggnad upptar på marken. Den tillåtna byggnadsarean gäller inom hela användningsområdet. Bestämmelsen om tillåten byggnadsarea begränsas av prickad mark. Motivet till bestämmelsen inom skolområdet är att säkra tillgången på friyta och utrymme för övriga tillhörande funktioner. Motivet till bestämmelsen inom område för tekniska anläggningen är att möjliggöra pumphus och andra mindre byggnader som behövs för att upprätthålla infrastruktur för dricksvatten, spillvatten, dagvatten, el med mera.

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. Avsikten med beskrivningen av genomförandet av projektet är att den ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Planens genomförande får konsekvenser för fastigheter inom planområdet. I samband med planens genomförande nybildas en fastighet för grundskola. Fastigheten nybildas genom att Torpa-Kärra 8:33 avstår mark.

Den kommunägda fastigheten Torpa-Kärra 3:10 avstår mark för allmän plats gång- och cykelväg till fastigheten Torpa-Kärra 8:33. Den kommunägda fastigheten Torpa-Kärra 5:4 avstår mark för allmän plats väg och gång- och cykelväg till fastigheten Torpa-Kärra 8:33.

De enskilt ägda fastigheterna Torpa-Kärra 5:5, 7:28, 8:2, 15:9 och 15:22 avstår mark till Torpa-Kärra 8:33 för allmän plats väg, natur samt gång- och cykelväg.

Delar av den statligt ägda fastigheten Torpa-Kärra 1:2 avstår mark till Torpa-Kärra 8:33. Marken planläggs för allmän plats väg, gång- och cykelväg, skydd, natur samt för kvartersmark för teknisk anläggning.

I enlighet med sekundärbestämmelsen (VÄG)₁ och (GCVÄG)₁ kommer 3D-område överföras från Torpa-Kärra 1:2 till Torpa-Kärra 8:33.

Del av samfälligheten Torpa-Kärra s:15 avstår mark för allmän plats väg och gång- och cykelväg till Torpa-Kärra 8:33.

Mark med befintliga allmänna underjordiska ledningar inom kvartersmark har försetts med u-område. U-området tryggar rätten för ledningen att ligga kvar. Med stöd av detaljplanens reglering finns utrymme för att bilda ledningsrätt för de eventuella ledningar som saknar ledningsrätt.

För ekonomiska frågor kopplade till ovan nämnda fastigheter vid genomförandet av detaljplanen se avsnitt *Planekonomisk bedömning*. För ytterligare redovisning av fastighetskonsekvenser i text och tabellform se avsnitt *Konsekvenser*.

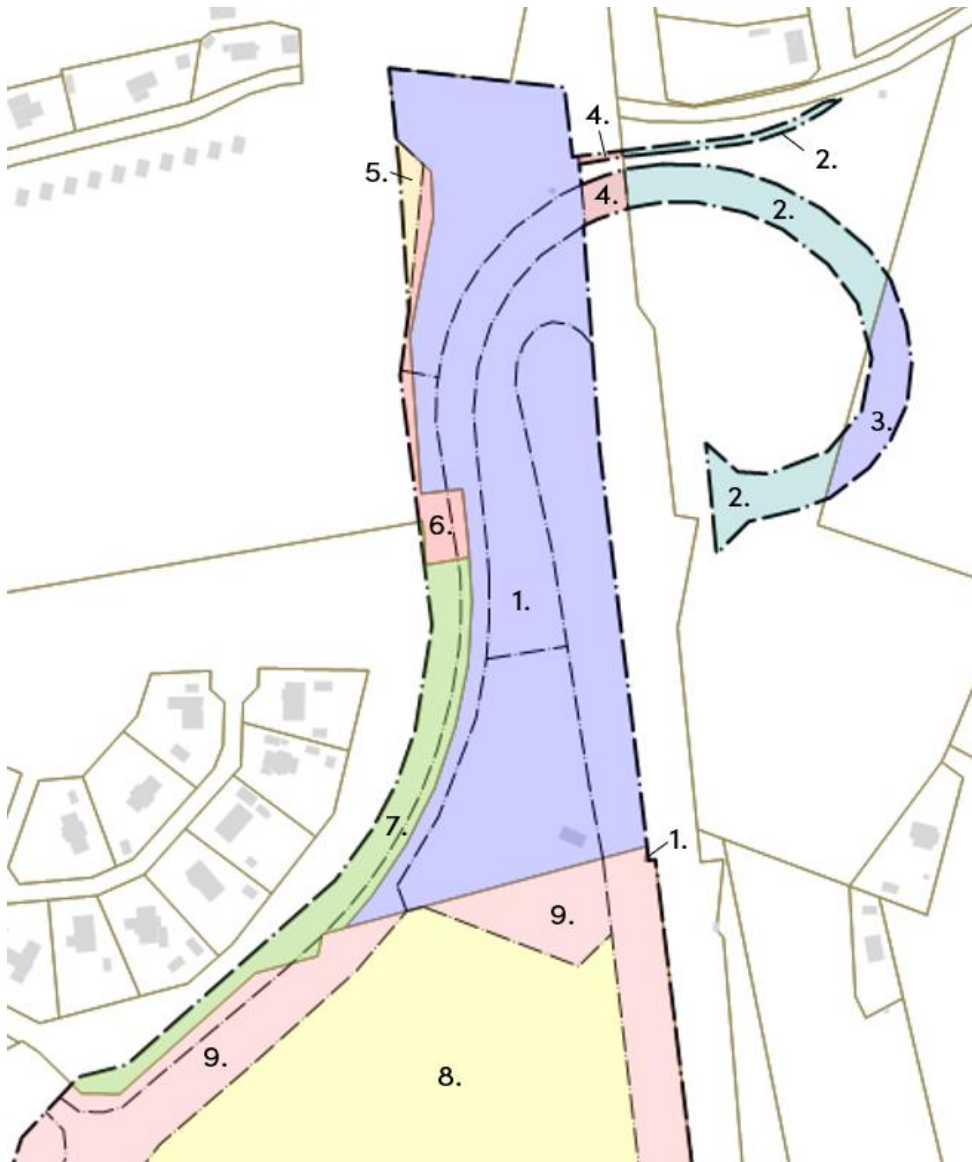


Bild 10. Förslag till förändrad fastighetsindelning inom norra delen av planområdet. Befintliga fastighetsgränser redovisas med brun linje. Plangränser redovisas med streckprickad linje.

1. Del av Torpa-Kärre 1:2 som övergår till Torpa-Kärre 8:33.
2. Del av Torpa-Kärre 8:2 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
3. Del av Torpa-Kärre 15:9 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
4. Utrymme, som är avgränsat i höjd, inom Torpa-Kärre 1:2 som kopplas till Torpa-Kärre 8:33
5. Befintlig del av Torpa-Kärre 5:5
6. Del av Torpa-Kärre 5:5 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
7. Del av Torpa-Kärre 7:28 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
8. Ny fastighet
9. Befintlig del av Torpa-Kärre 8:33

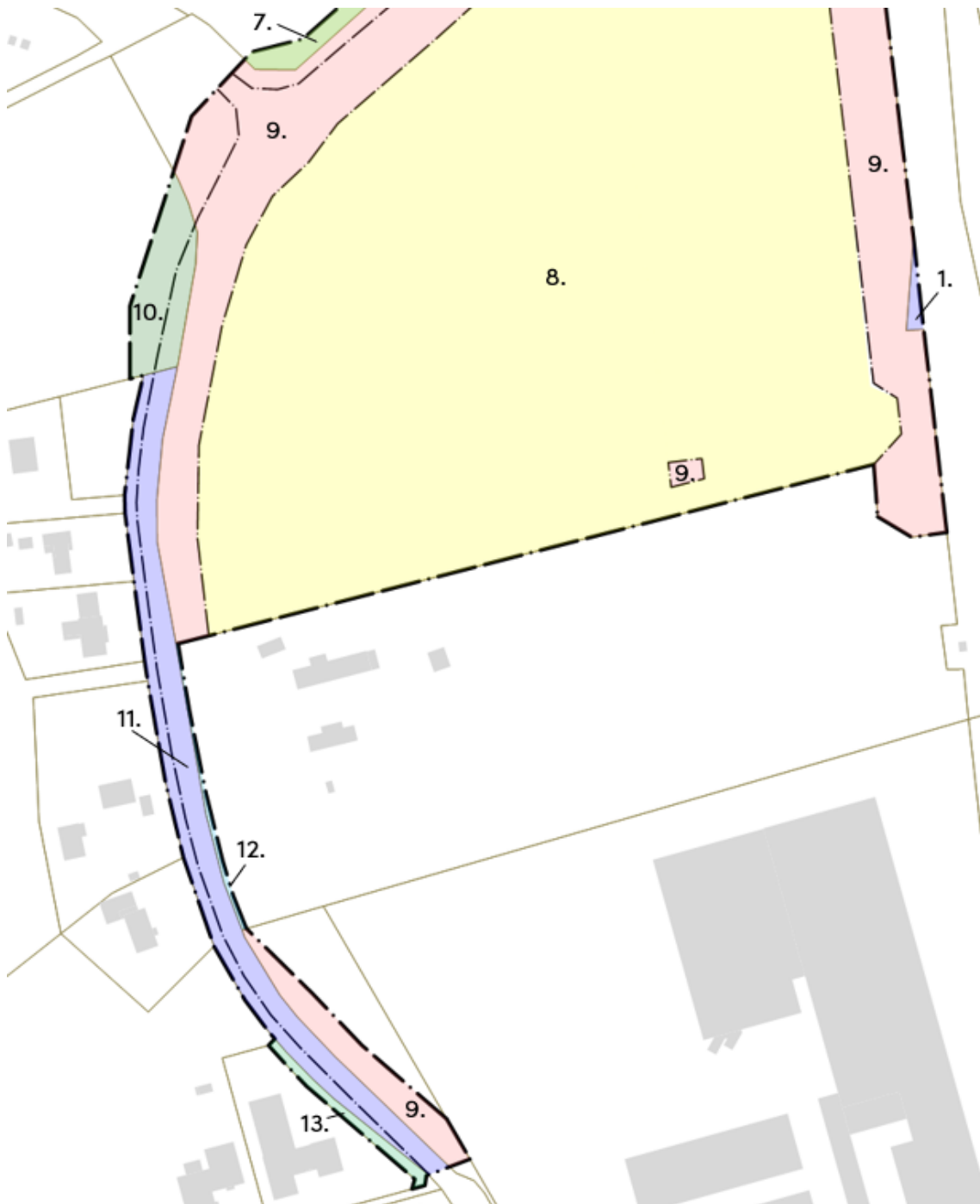


Bild 11. Förslag till förändrad fastighetsindelning inom södra delen av planområdet. Befintliga fastighetsgränser redovisas med brun linje. Plangränser redovisas med streckprickad linje.

1. Del av Torpa-Kärre 1:2 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
7. Del av Torpa-Kärre 7:28 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
8. Ny fastighet
9. Befintlig del av Torpa-Kärre 8:33
10. Del av Torpa-Kärre 5:4 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
11. Del av Torpa-Kärre s:15 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
12. Del av Torpa-Kärre 15:22 som övergår till Torpa-Kärre 8:33
13. Del av Torpa-Kärre 3:10 som övergår till Torpa-Kärre 8:33

Fastighetsbildning

Befintliga och nya fastigheter inom planområdet kommer att ombildas eller nybildas. I avsnittet *Förändrad fastighetsindelning* ovan samt i *Konsekvenser* redogörs för vilka fastighetsrättsliga konsekvenser det blir för de olika fastigheterna inom detaljplanen.

Rättigheter

Gemensamhetsanläggningar

I planområdets östra del finns en skyddsvall mot järnvägen och i planområdets nordvästra del finns en skyddsvall mellan befintlig campingplats och Kärravägen. De delar av vallarna som för närvarande är försedda med bullerplank är en gemensamhetsanläggning, Torpa-Kärre ga:20, som förvaltas av Kärradals samfällighetsförening.

Delar av Torpa-Kärre ga:20 planläggs med bestämmelsen allmän plats skydd. I samband med genomförandet av detaljplanen kommer Torpa-Kärre ga:20 att omprövas. Marken inom Torpa-Kärre 1:2 kommer att överföras till den kommunägda fastigheten Torpa-Kärre 8:33. Den del av Torpa-Kärre ga:20 som ligger på fastigheten Torpa-Kärre 1:2 och som består av den befintliga skyddsvallen med plank mot järnvägen kommer att överföras till kommunen.

Skyddsvallen mellan campingplatsen och Kärravägen planläggs som kvartersmark för friluftsliv och camping, N. Även denna skyddsvall är del av gemensamhetsanläggningen Torpa-Kärre ga:20. Gemensamhetsanläggningens gräns avses justeras genom omprövning för att möjliggöra gång- och cykelväg längs Kärravägen samt för att säkra markåtkomsten för en befintlig dagvattenledning. Aktuell yta avses överföras från Torpa-Kärre 5:5 till Torpa-Kärre 8:33.

I planområdet västra gräns berörs gemensamhetsanläggning Torpa-Kärre ga:21 som består av naturmark. Gemensamhetsanläggningen avses omprövas för att möjliggöra gång- och cykelväg. Gemensamhetsanläggningen förvaltas av Kärradals samfällighetsförening och marken är del av fastigheten Torpa-Kärre 7:28. Den berörda marken planläggs som allmän plats gång- och cykelväg och marken avses överföras till Torpa-Kärre 8:33.

Ledningsrätter

I enlighet med detaljplanen ska ledningsrätter bildas på de områden som i detaljplanen är utlagda som u-område, område för underjordiska ledningar, och delar av område för teknisk anläggning, E. För bildandet av ledningsrätter ska separata överenskommelser om bildande av ledningsrätt upprättas mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Detaljplanen innehåller u-område för befintliga och nya ledningar men planen ger inte automatiskt någon ledningsrätt.

Ledningsrätt ska bildas för ny dagvattenledning till Nisebäcken via fastigheten Torpa-Kärre 5:5 om utbyggnad enligt alternativ 1 avses utföras. Ledningsrätten bildas till förmån för Vivab.

Ledningsrätt ska bildas för en ny elcentral i södra delen av skolområdet, till förmån för Varbergsortens elkraft. Ledningsrätter ska även bildas för ledningar för fjärrvärme, el, vatten- och spillvattenledningar i skolområdets södra gräns. Rättigheterna bildas till förmån för Varbergs Energi, Varbergsortens Elkraft och för Vivab.

Skanova har en ledning som korsar planområdet. Ledningen är inte längre i bruk och kan därför tas bort.

Övriga rättigheter

Planområdet omfattas av Kärre dikningsföretag av år 1951 som är ett markavvattningsföretag. Dikningsföretagets anläggning har i samband med utbyggnaden av Västkustbanan tagits bort och dikningsföretagets tillstånd bedöms därmed vara förfallet, se vidare *PM Kärre dikningsföretag år 1951* (Norconsult, 2024-06-28).

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldighet inlösen, kommun

Enligt 14 kap. 14 § plan- och bygglagen är kommunen, i egenskap av huvudman för den allmänna platsen, på fastighetsägarens begäran, skyldig att lösa in den mark som planläggs med någon av de användningar som listas under "Allmän platsmark" i plankartan. I den aktuella detaljplanen innebär det att Torpa-Kärre 1:2, 3:10, 5:4, 5:5, 7:28, 8:2, 15:9, 15:22 och s:15 avstår mark till kommunens fastighet Torpa-Kärre 8:33. Ersättning redovisas under avsnittet *Planekonomisk bedömning*.

Rätt till inlösen, kommun

Enligt 6 kap. 13 § plan- och bygglagen har kommunen rätt att lösa in mark som ska användas för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Fastigheterna Torpa-Kärre 1:2, 3:10, 5:4, 5:5, 7:28, 8:2, 15:9, 15:22 och s:15 avstår mark till kommunens fastighet Torpa-Kärre 8:33. Ersättning redovisas under avsnittet *Planekonomisk bedömning*.

Finns det ingen överenskommelse om fastighetsreglering vid planens genomförande kommer ersättningen att bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen av lantmäterimyndigheten i samband med lantmäteriförrättning. Ersättningen baseras på marknadsvärdeminskningen samt ett påslag om 25 %.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanens genomförande är beroende av anläggande av dagvattendamm samt avledning via dagvattenledning till Nisebäcken.

Anläggande gång- och cykelväg samt ombyggnad av Kärravägen är möjligt efter att kommunen tagit över väghållarskapet för Kärravägen från Trafikverket. Gång- och cykelvägen behöver vara i bruk innan skolan tas i bruk.

Övriga avtal

Kommunen har tecknat överenskommelser om fastighetsreglering för mark som planläggs som gång- och cykelväg, väg, natur, skydd och teknisk anläggning med fastighetsägarna till Torpa-Kärre 1:2, 5:5, 7:28, 8:2 och 15:9. Överenskommelse om fastighetsreglering avses också tecknas mellan Varbergs kommun och fastighetsägaren till Torpa-Kärre 15:22.

Samfälligheten Torpa-Kärre s:15 berörs av fastighetsreglering som en följd av detaljplanens genomförande. S:15 utgör en samfälld väg som ägs av flera fastigheter gemensamt och som genom detaljplaneförslaget planläggs som allmän plats väg. Då Torpa-Kärre s:15 är en delvis outredd samfällighet kommer regleringen av marken att ske i lantmäteriförrättningen.

Överenskommelse om markåtkomst för ledningsdragning av dagvattenledning behöver tecknas med Torpa-Kärre 5:5 om avledning av dagvatten enligt alternativ 1 ska genomföras.

Varbergs kommun har för avsikt att ta över väghållarskapet för väg 802, Kärravägen. Övertagandet sker i en separat process.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Dagvattendamm behöver byggas för att områdets dagvatten ska kunna tas om hand. Dagvattnet behöver avledas via en dagvattenledning till Nisebäcken. I planarbetet har två alternativ studerats; avledning via en befintlig ledning eller byggnation av en ny dagvattenledning. Översyn och eventuell ombyggnad av brunnar längs befintlig dagvattenledning behöver genomföras för att säkerställa ledningens funktion, om den avses användas.

Ett kontrollprogram för hantering av byggavloppsvatten bör tas fram innan byggnationen sker.

Plank ska byggas på skyddsvallen för att hindra spårspring och suicid. Plank ska också byggas i skolområdets södra gräns mot fastigheten Torpa-Kärre 15:22.

Grundläggning av byggnader inom planområdet behöver utföras på ett sätt som minimerar risken för vibrationer i byggnaderna.

Inom kvartersmarken för grundskola ska marken luta från byggnad för att motverka att vatten blir stående mot fasad vid extrem nederbörd. För att säkerställa en torr konstruktion bör byggnadens dränering inte kopplas dagvattenledningsnätet.

Vid markarbeten i området har brännbara gaser i mark konstateras på grund av avgränsade fickor med torv och gyttja med mera. Vidare utredning har utförts och några ytterligare områden med gaser har inte hittats. Det kan dock inte uteslutas att det finns fler liknande fickor i området.

För en säker arbetsmiljö behöver en rutin finnas för hur risker med avseende på förekomst av brännbar gas i mark hanteras. Det förutsätts att arbetena sker i öppen terräng och inte i några slutna byggnader eller utrymmen vilket annars innebär en annan risksituation. Följande rekommendationer gällande vid utförande i område:

- Personliga gaslarm ska användas av personal vid arbete med schaktning, borrhning eller liknande i arbetsområdet. Gaslarm ska också användas vid annan typ av arbete som utförs i eller i närheten av schaktgropar, brunnar eller motsvarande med djup på över 1 meter. Gaslarmen som används ska ha sensorer för minst brännbara gaser (% LEL), syrgas (%O₂) och svavelväte (ppm H₂S). Vid utlöst larm ska arbetet avbrytas. Potentiella gnistbildande utrustning ska stängas av eller föras bort från platsen.
- Källan till uppmätta gaskoncentrationer ska utredas innan arbetet fortsätter.
- Rökförbud ska råda vid markarbeten.

Utbyggnad allmän plats

Delar av Kärravägen behöver byggas om och gång- och cykelväg behöver anläggas längs vägen. Längs Kärravägen finns rödlistade arter i befintliga diken, stenmurar och bryn med buskar. Påverkan på arterna ska kompenseras genom anläggande av nya stenmurar eller stenrösen samt bryn med buskar.

Plank ska anläggas på delar av den befintliga skyddsvallen. Befintligt plank kan vara kvar på sträckan norr om kvartersmarken för grundskola.

Utbyggnad vatten, spill- och dagvatten

Dagvatten avses tas om hand genom fördröjning på kvartersmark. Verksamhetsområde för dagvatten ska inrättas inom planområdet. Området avses anslutas till befintliga ledningar för dricks- och spillvatten i Kärravägen.

Om ett konventionellt system med brandposter ska användas krävs en ny vattenledning i området.

Ekonomiska frågor

Planavgift

Planeringen bekostas av Varbergs kommun och planavgift tas inte ut.

Drift allmän plats

Varbergs kommun är ansvarig för drift och underhåll av den allmänna platsen för väg, gång- och cykelväg, skydd och natur.

Drift vatten, spill och dagvatten

VA-huvudmannen, VIVAB, är ansvarig för drift och underhåll av anläggningarna för dricks-, spill-, och dagvatten.

Gatukostnader

Kommunen står kostnaderna för utbyggnad av gata och gatukostnadsersättning tas inte ut.

Ersättningsanspråk

Den som lider skada på grund detaljplanen kan bli berättigad till ersättning av kommunen. Bestämmelser om detta finns i 14 kapitlet i 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

Varbergs kommun får kostnader för utbyggnad av skola och idrottshall. Kommunen får även kostnader för ombyggnation av Kärravägen och anläggande av gång- och cykelväg, samt kostnader för drift och underhåll av vägen efter övertagande av väghållarskapet. Kommunen får även kostnader för genomförande och drift av övrig allmän plats. Vidare får kommunen kostnader för markköp, se mer under rubrik *Förändrad fastighetsindelning* samt *Fastigheter och rättigheter* i avsnittet *Konsekvenser*.

VIVAB får kostnader för anläggande av dagvattendamm och dagvattenledning till Nisebäcken. Trafikverket får minskade kostnader för drift och underhåll av Kärravägen efter överlämnandet av väghållarskapet till kommunen.

Tabellen nedan redovisar ekonomiska konsekvenser för respektive fastighet. För beskrivning av fastighetsrättsliga konsekvenser se avsnitt *Förändrad fastighetsindelning* i avsnittet *Konsekvenser*.

Fastighet	Ekonomisk konsekvens
Torpa-Kärre 8:33	Varbergs kommun betalar ersättning till fastighetsägarna till Torpa-Kärre 1:2, 5:5, Kärre 7:28, 8:2 och 15:22 för erhållen mark som kommunen tar över huvudmannaskapet för. Bedömningen i planarbetet är att ingen ersättning utgår för den mark som ingår i allmän väg och som planläggs för allmän plats, för vilken kommunen är huvudman. Den slutliga bedömningen görs i lantmäteriförrättningen. Samfällighetens delägare i Torpa-Kärre s:15 får på yrkande ersättning för mark som kommunen tar över huvudmannaskapet för. Ersättningsregler finns i 6 kap 6 § fastighetsbildningslagen.
Torpa-Kärre 5:4	Förändrad fastighetsindelning orsakar ingen ersättning då Varbergs kommun äger båda de berörda fastigheterna.
Torpa-Kärre s:15	Samfälligheten utgör en samfällad väg som ägs av flera fastigheter gemensamt och den är delvis outredd. Därav får samfällighetens delägare på yrkande ersättning för mark som kommunen tar över huvudmannaskapet för. Ersättningsregler finns i 6 kap 6 § fastighetsbildningslagen.
Torpa-Kärre 3:10	Förändrad fastighetsindelning orsakar ingen ersättning då Varbergs kommun äger båda de berörda fastigheterna.

Torpa-Kärre 7:28	Erhåller ersättning från Varbergs kommun för mark som planläggs som allmän plats. Bedömningen i planarbetet är att ingen ersättning utgår för den mark som ingår i allmän väg och som planläggs för allmän plats, för vilken kommunen är huvudman. Den slutliga bedömningen görs i lantmäteriförrättningen.
Torpa-Kärre 5:5	Erhåller ersättning från Varbergs kommun för mark som planläggs som allmän plats. Bedömningen i planarbetet är att ingen ersättning utgår för den mark som ingår i allmän väg och som planläggs för allmän plats, för vilken kommunen är huvudman. Den slutliga bedömningen görs i lantmäteriförrättningen.
Torpa-Kärre 1:2	Erhåller ersättning från Varbergs kommun för mark som planläggs som allmän plats. Bedömningen i planarbetet är att ingen ersättning utgår för den mark som ingår i allmän väg och som planläggs för allmän plats, för vilken kommunen är huvudman. Den slutliga bedömningen görs i lantmäteriförrättningen.
Torpa-Kärre 8:2	Erhåller ersättning från Varbergs kommun för mark som planläggs som allmän plats. Bedömningen i planarbetet är att ingen ersättning utgår för den mark som ingår i allmän väg och som planläggs för allmän plats, för vilken kommunen är huvudman. Den slutliga bedömningen görs i lantmäteriförrättningen.
Torpa-Kärre 15:9	Bedömningen i planarbetet är att ingen ersättning utgår för den mark som ingår i allmän väg och som planläggs för allmän plats, för vilken kommunen är huvudman. Den slutliga bedömningen görs i lantmäteriförrättningen.
Torpa-Kärre 15:22	Erhåller ersättning från Varbergs kommun för mark som planläggs som allmän plats.

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 blir av.

Om en ny dagvattenledning ska byggas enligt alternativ 1, med utlopp i Nisebäcken, krävs anmälan om vattenverksamhet enligt miljöbalken (1998:808) och eventuell dispens från strandskyddet. Vivab ansöker om vattenverksamhet och dispens från strandskyddet hos Länsstyrelsen.

Byggnation av dagvattendammar ska föregås av en anmälan om anordnande av dagvattenanläggning. Vivab ansvarar för anmälan som skickas till miljö- och hälsoskyddsförvaltningen.

För att möjliggöra ombyggnation av Kärravägen, byggnation av skolgård samt dagvattendammar behöver stenmurar och diken tas bort eller flyttas. Dispens från biotopskyddet krävs enligt miljöbalken (1998:808). Dispens har sökts och är beviljad.

Skola är anmälningspliktiga verksamheter enligt miljöbalken (1998:808). Förskole- och grundskoleförvaltningen ansvarar för anmälan som prövas av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Tillstånd krävs enligt väglagen (1971:948) om en väg eller utfart ska ansluta till en allmän väg fram till dess att kommunen tagit över huvudmannaskapet för Kärravägen. Avtal om övertagande tecknas mellan kommunstyrelsen och Trafikverket.

Fastighetsbildningsåtgärder prövas enligt fastighetsbildningslagen (1970:988) när detaljplanen ska genomföras. Om inte markåtkomst kan säkras genom överenskommelse med berörda fastighetsägare till Torpa-Kärre 1:2, 5:5, 7:28, 8:2, 15:9, 15:22 och s:15 krävs prövning enligt fastighetsbildningslagen (1970:988). Mark- och exploateringsavdelningen ansöker om fastighetsbildning hos lantmäterimyndigheten.

Delägarkretsen för Torpa-Kärre s:15 är delvis outredd. Efter värdering kan lantmäterimyndigheten komma att tillämpa förenklingsreglerna i 6 kap 6 och 7 §§ fastighetsbildningslagen. Detta kan innebära att samfällighetens delägarkrets inte utreds fullt ut, och att endast de delägare som yrkar på ersättning, får ersättning.

Ledningsrätt behöver bildas för ny dagvattenledning till Nisebäcken som berör annans mark. Prövning enligt ledningsrättslagen (1973:1144) krävs. Vivab ansöker om ledningsrätt hos lantmäterimyndigheten. Om befintlig dagvattenledning, enligt alternativ 2, kommer att försörja området krävs ingen ledningsrätt då kommunen är ägare till marken där ledningen går.

Ledningsrätt behöver tecknas för nya och befintliga ledningar inom planområdet. Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan.

Konsekvenser

I detta avsnitt redogörs för de konsekvenser som genomförandet av detaljplanen kan innebära.

Fastigheter och rättigheter

Tabell nedan redovisar fastighetsrättslig konsekvens för respektive fastighet. Arealerna är ungefärligt redovisade. För utförligare redovisning av hur förändringar avseende fastigheter och rättigheter se avsnitt under rubrik *Genomförandefrågor* där de fastighetsrättsliga konsekvenserna beskrivs. För ekonomiska frågor kopplade till ovan nämnda fastigheter vid genomförandet av detaljplanen se avsnitt *Ekonomiska frågor*.

Fastighet	Fastighetskonsekvens
Torpa-Kärre 8:33	Tillförs mark från Torpa-Kärre 1:2, 3:10, 5:4, 5:5, 7:28, 8:2, 15:9, 15:22 och s:15. Torpa-Kärre 8:33 planläggs som allmän plats för väg, gång- och cykelväg, skydd och natur. Fastigheten planläggs också för kvartersmark teknisk anläggning och grundskola. Fastigheten avstår cirka 44 200 m ² till en fastighet som kommer att nybildas för skola inom planområdet.
Torpa-Kärre X:X (ny)	Nybildas genom cirka 44 200 m ² från Torpa-Kärre 8:33. Planläggs som grundskola.
Torpa-Kärre 5:4	Avstår cirka 1 100 m ² till Torpa-Kärre 8:33. Planläggs som allmän platsmark för väg samt gång- och cykelväg.
Torpa-Kärre s:15	Avstår cirka 3 500 m ² till Torpa-Kärre 8:33. Planläggs som allmän platsmark för väg och gång- och cykelväg.
Torpa-Kärre 3:10	Avstår cirka 260 m ² till Torpa-Kärre 8:33. Planläggs som allmän platsmark för gång- och cykelväg.
Torpa-Kärre 7:28	Avstår cirka 3 100 m ² till Torpa-Kärre 8:33. Planläggs som allmän plats väg samt gång- och cykelväg.
Torpa-Kärre 5:5	Avstår cirka 880 m ² till Torpa-Kärre 8:33. Planläggs som allmän plats för natur, väg samt gång- och cykelväg.
Torpa-Kärre 1:2	Avstår cirka 20 000 m ² till Torpa-Kärre 8:33 som planläggs som allmän plats för väg, gång- och cykelväg, skydd, natur samt kvartersmark för teknisk anläggning. Avstår 3D-utrymme som planläggs för allmän plats för väg samt gång- och cykelväg.

Torpa-Kärra 15:9	Avstår cirka 1 100 m ² till Torpa-Kärra 8:33. Planläggs som allmän plats för väg.
Torpa-Kärra 8:2	Avstår cirka 2 900 m ² till Torpa-Kärra 8:33. Planläggs som allmän plats för väg samt gång- och cykelväg.
Torpa-Kärra 15:22	Avstår cirka 120 m ² till Torpa-Kärra 8:33. Planläggs som allmän plats för väg.

Kulturmiljö

Kulturmiljön inom planområdet påverkas genom att befintliga stenmurar längs Kärravägens östra sida samt i skolområdets norra del tas bort.

Vidare påverkas kulturmiljön genom att fornlämning L2023:1864 genomgått arkeologisk utredning och förundersökning. Fornlämningens kunskapspotential bedöms efter förundersökningen som klarlagd. Lagstadgat skydd enligt 2 kap. kulturmiljölagen upphör därmed för fornlämningen, enligt slutmeddelande från Länsstyrelsen.

Natur

Grönområde

När detaljplanen genomförs kommer intilliggande naturområden väster om planområdet att användas av fler, till exempel av skolans elever.

Skyddad natur

Biotopskyddade stenmurar och diken kommer att påverkas negativt av detaljplanens genomförande då de behöver tas bort.

Strandskyddade områden berörs av detaljplanens genomförande då en ny gång- och cykelväg anläggs inom strandskyddat område vid Nisebäcken. Strandskyddet samt dess värden för djur-, växt-, och friluftsliv bedöms påverkas marginellt. Strandskyddets syften bedöms påverkas marginellt. Den nya gång- och cykelvägen behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området då anläggningen knyter samman befintlig infrastruktur i området. Åtgärden bedöms vara förenligt med det särskilda skälet som anges i 7 kap 18 c § c p. 5 miljöbalken.

Längs med Kärravägen finns en artrik väggkant med flera rödlistade arter. Vid åtgärder längs vägen kan dessa värden påverkas negativt. Åtgärderna ska kompenseras för att minska den negativa påverkan.

Landskapsbild

I planområdets omgivning finns stora landskapsrum med omkringliggande högre områden med vegetation. Detaljplanens genomförande har studerats i en 3D-modell där ett alternativ för detaljplanens totala volym redovisas. Den faktiskt skissade byggnaden har också studerats. 3D-modellen redovisar schematiska träd som i huvudsak överensstämmer i höjd.

Detaljplanen bedöms ge betydande påverkan på landskapsbilden då byggnaden som möjliggörs är högre än övrig bebyggelse i närområdet. Förutom en ny byggnad innebär detaljplanen också att ytan kring byggnaden förändras från jordbruksmark till ordnad skolgård, vilket påverkar upplevelsen av platsen. Även en förändrad utformning av Kärravägen bidrar till den förändrade karaktären inom planområdet. Detaljplanens genomförande innebär att ett avgränsat område jordbrukslandskap omvandlas till tätortskaraktär.

En ny byggnad påverkar även utblickarna från ett par villafastigheter öster om planområdet. Utsikten mot väster kommer att förändras främst för Torpa-Kärre 3:8 och Torpa-Kärre 3:24. Fastigheten Torpa-Kärre 15:22, direkt söder om planområdet, kommer också att uppleva en betydande förändring av utsikten samt av karaktären mot norr och nordost.

Genom en till ytan begränsad byggrätt, i förhållande till kvartersmarkens storlek, bedöms graden av exploatering och skalan på bebyggelsen som acceptabel på platsen. Järnvägen, kontaktledningar, bullervall, plank samt övriga infrastrukturanläggningar med dess barriäreffekter bedöms ge en liten men viss påverka landskapsbilden på platsen redan idag. Påverkan på landskapsbilden har vägts mot intresset av att tillskapa en skola på platsen och där intresset av tätortsutveckling genom en skola bedöms väga tyngre.

Påverkan på landskapsbilden har även vägts mot övriga förutsättningar på platsen där en byggnad i östra delen av skolområdet är en förutsättning för att tillskapa en god ljudmiljö och säker miljö på skolgården.



Bild 12. Karta som visar platserna där nedan redovisade 3D-illustrationer är hämtade. Streckad linje visar var landskapssektionen i bild 13 är hämtad.



Bild 13. Landskapssektion som visar en genomskärning av planområdet i öst-västlig riktning. Se streckad linje i bild 12 för att se var i landskapet som sektionen är hämtad.



Bild 14. Bilden är hämtad från Kärrovägen väster om planområdet, vid korsningen mot Kärrodal med utblick mot planområdet.



Bild 15. Bilden är hämtad från Kärrovägen i norra delen av planområdet med utblick mot söder. Till väster i bilden syns den befintliga pumpstationen bakom träden.



Bild 16. Vy mot planområdet från väg 845. Utblick åt söder vid korsningen mot väg 802.

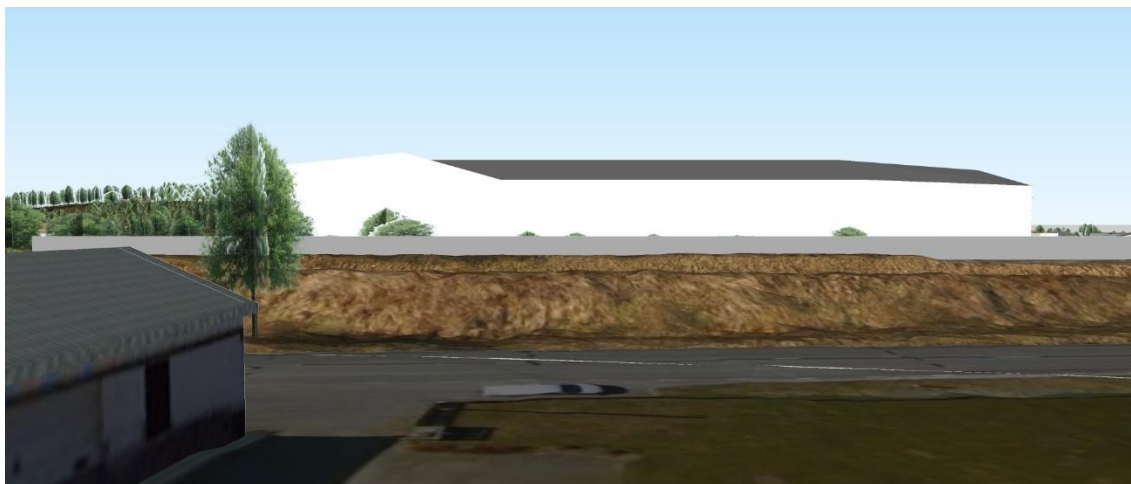


Bild 17. Utblick från fastigheten Torpa-Kärre 3:8, öster om planområdet och öster om väg 845. Bilden visar möjlig volym enligt detaljplanen.



Bild 18. Utblick från fastigheten Torpa-Kärre 3:8, öster om planområdet och öster om väg 845. Bilden visar skissad byggnad.



Bild 19. Utblick från fastigheten Torpa-Kärra 3:24 öster om planområdet och öster om väg 845. Bilden visar möjlig volym enligt detaljplanen.



Bild 20. Utblick från fastigheten Torpa-Kärra 3:24 öster om planområdet och öster om väg 845. Bilden visar skissad byggnad.



Bild 21. Bilden är hämtad från fastigheten Torpa-Kärre 15:22 söder om planområdet med utblick mot nordost. Bilden visar en möjlig volym enligt detaljplanens bestämmelser. Den grå ytan visar planket mellan Torpa-Kärre 15:22 och Torpa-Kärre 8:33.



Bild 22. Bilden är hämtad från fastigheten Torpa-Kärre 15:22 söder om planområdet med utblick mot nordost. Bilden visar skissad byggnad. Den grå ytan visar planket mellan Torpa-Kärre 15:22 och Torpa-Kärre 8:33.

Ekosystemtjänster

Försörjande, reglerande, kulturella och stödjande ekosystemtjänster bedöms påverkas av detaljplanens genomförande. Den försörjande ekosystemtjänsten matproduktion kommer att försvinna till sin helhet då jordbruksmarken tas i anspråk för exploatering. Om träd och ängsvegetation påverkas negativt av åtgärder längs Kärravägen minskar ekosystemtjänsten pollinering och ett flertal reglerande ekosystemtjänster. Vid borttagning av stenmurar försvinner även kulturella ekosystemtjänster.

Ekosystemtjänster som påverkas negativt av planeringen ska enligt kommunens riktlinjer för ekosystemtjänster kompenseras. Genom att beakta befintliga värden vid utformning av skolgård och vägområde samt genom kompensation på kvartermark kan negativ påverkan på ekosystemtjänsterna minskas.

Miljö

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

Kommunen har gjort en undersökning i enlighet med 5 kap 11a § plan- och bygglagen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En sammanvägning av konsekvenserna visar att planens genomförande bedöms medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram. Detaljplanen bedöms medföra små negativa konsekvenser för naturmiljön på kort sikt och inga konsekvenser på längre sikt om föreslagna miljöanpassningar genomförs.

Detaljplanen bedöms inte medföra några konsekvenser för vattenmiljö under förutsättning att föreslagen dagvattenrening genomförs. I stort sett alla föroreningar i vatten ut från området beräknas minska efter det att detaljplanen genomförs.

Detaljplanen bedöms medföra små negativa konsekvenser för människors risk och säkerhet. Under förutsättning att utbyggnaden sker i enlighet med de säkerhetsavstånd och skyddsåtgärder som rekommenderas bedöms den totala risknivån av planområdet dock vara godtagbar.

Detaljplanen bedöms medföra små negativa konsekvenser. Detta gäller särskilt för befintliga bostadshus längs norra delen av Kärravägen då trafiken och därmed bullret ökar. Inom planområdet finns ingen bebyggelse i nuläget.

Detaljplanen bedöms medföra måttliga positiva konsekvenser utifrån sociala aspekter och barnperspektivet eftersom service tillkommer i tätortsnära lägen och en ny gång- och cykelväg kompletterar en nuvarande osäker trafiksituation. Detta ger goda förutsättningar för att ta sig till och från planområdet på ett hållbart sätt för boende och barn.

Miljökvalitetsnormer

Luft

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

Vatten

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

Den ekologiska statusen för Balgöarkipelagen klassas som god, en bedömning som baseras på miljökonsekvenstypen övergödning vars status bedöms till god (VISS, 2024). Bedömningen har låg tillförlitlighet då den enbart har baserats på den biologiska kvalitetsfaktorn Makroalger samt att bedömningen av denna kvalitetsfaktor är osäker. Påverkansanalys har visat på betydande påverkan av övergödning vilket ej har kunnat dementeras eller verifieras utifrån tillgängliga underlag.

Övergödning kan avhjälpas genom lokal reducering av mängden näringsämnen som tillförs samt genom gemensamma internationella minskningar av näringsämnes-tillförseln för att minska påverkan på de svenska kustvattnen.

Balgöarkipelagens kemiska status klassas som ej god. Parametrarna PBDE (bromerade difenyleter), kvicksilver och TBT (tributyltenn) uppnår ej god status. Gränsvärdena för kvicksilver och PBDE anses överskridas i alla Sveriges vattenförekomster, baserat på en nationell analys av Havs- och vattenmyndigheten. PBDE är en kemikalier som främst används som flamskyddsmedel inom industrin. PBDE sprids till miljön via läckage från varor och avfallsupplag, men främst via atmosfäriskt nedfall från långväga lufttransporter. Kviksilverföroreningar i Sverige kommer ofta från läckage från skogsmarkens humuslager där atmosfäriskt kvicksilver lagrats från långväga utsläpp från tung industri och förbränning av stenkol. Både när det gäller kvicksilver och PBDE har mindre stränga krav för recipienten satts på grund av att det i dagsläget bedöms saknas tekniska möjligheter att minska dem. Kravet är i stället att halterna inte ska öka. I vattenförekomsten är påverkan från båttrafik och hamnar hög och analyser av TBT visar ställvis höga halter. Ämnet har historiskt använts i båtbottnfärger för att förhindra påväxt och är idag förbjudet. Trots förbud återfinns TBT i haven då ämnet är långlivat.

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

Skuggning

Om byggnader placeras i norra delen av skolområdet, i direkt anslutning till Kärravägen, kan befintliga villafastigheter vid Lill-Anders väg påverkas av skuggbildning på morgonen under vintertid. Från solens uppgång omkring kl 06.10 den 20 mars fram till kl 9 på morgonen påverkas cirka fyra villor av skuggor. Förändringen bedöms vara acceptabel utifrån tidpunkten på året och dygnet då skuggbildningen uppstår.

På kvällen under vintertid påverkas en bostadsfastighet öster om skolområdet av skuggor från en byggnad. Påverkan inträffar cirka kl. 17 och pågår fram till solnedgången omkring kl. 18.30 den 20 mars. Vid en jämförelse av befintliga förhållanden på platsen samt utifrån tidpunkten på året och dygnet då skuggan inträffar, bedöms upplevelsen av förändringen vara acceptabel.

Skuggningen som uppstår av detaljplanens genomförande bedöms innebära begränsad och acceptabel påverkan på intilliggande bostäder. Se vidare *Dagsljus och skugga*, Varbergs kommun, 2024-08-26.

Beräkning av trafikbuller

Genom att placera den högre bebyggelsen i planområdets östra del bedöms det vara möjligt att skapa en god ljudnivå på skolgården. Utifrån platsens förutsättningar och detaljplanens innehåll bedöms Naturvårdverkets riktlinjer för skolgård kunna uppfyllas för en skolgård på cirka 25 800 kvadratmeter för upp till cirka 950 elever.

Ekvivalenta ljudnivåer på upp till 50 dBA beräknas uppfyllas på cirka 3 200 kvadratmeter av skolgården, närmast skolbyggnadens västra sida. Den ekvivalenta ljudnivån 55 dBA beräknas klaras på stora delar av skolgården. Dessa ytor är belägna inom skolområdet mittersta del och sträcker sig från skolbyggnad i öster till Kärravägen i väster. Cirka 14 200 kvadratmeter av skolgården beräknas uppfylla 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en fullt utbyggd skola för 950 elever.

Inom de yttre delarna av skolgården kan ekvivalenta ljudnivåer uppgå till 56 till 58 dBA. Ytorna är belägna på skolgårdens södra samt norra del. Ekvivalent ljudnivån på 60 dBA kan överskridas inom en mindre yta direkt söder samt öster om planerad byggnad.

I Naturvårdsverkets riktlinje för buller på skolgård från väg- och spårtrafik beskrivs att 50–55 dBA ekvivalent ljudnivå kan godtas under vissa omständigheter. I detaljplanen är flera faktorer aktuella som bidrar till bedömningen att ekvivalent ljudnivå inom 50–55 dBA kan betraktas som att riktlinjen och en god ljudmiljö uppfylls:

- Buller från flera källor upplevs generellt som mer störande. På den aktuella platsen är järnvägstrafik den dominerande ljudkällan. Trafiken på Kärravägen är begränsad och bidrar i liten del till störningsupplevelsen. Förekomst av en dominerande bullerkälla bidrar till att ekvivalent ljudnivå 50–55 dBA kan anses uppfylla riktlinjen om god ljudmiljö på skolgård.
- Tillkomsten av ytterligare bullerskydd beräknas ha liten eller marginellt ljuddämpande effekt på skolgårdsytan. Det effektivaste sättet att skapa en ljudbarriär är att placera en byggnad närmast järnvägen. Byggnadernas utformning bör anses bidra till att ekvivalent ljudnivå 50–55 dBA kan anses uppfylla riktlinjen om god ljudmiljö på skolgård.
- Tack vare den effektiva skärmningen från skolbyggnaden är det framför allt ljud från järnvägen på mer än cirka 300 meters avstånd som bidrar till att riktvärden överskrids. För att ytterligare begränsa ljudnivån behöver det vidtas åtgärder utanför planområdet, vilket inte ses som en genomförbar lösning. Buller från källor långt från området kan även anses något överskattad då den förhärskande vindriktningen i området är motsatt den som skulle bidra till högre ljudnivåer och som beräkningsmodellen använder. Att ljudkällorna närmast planområdet är effektivt avskärmade och att ljud långt från planområdet bidrar till att riktvärden överskrids bör ses som en förmildrande omständighet.

För de befintliga bostadshusen norr och väster om planområdet beräknas bullernivåerna klaras vid samtliga bostäder. Bedömning är att riktvärdena för befintliga bostadshus klaras i samtliga fall. Detaljplanen bedöms inte försämra bullersituationen för befintliga bostäder intill planområdet.



Bild 23. Karta som redovisar beräknade nivåer av trafikbuller på skolgården. Möjlig skolgård redovisas med vit linje. Redovisade bullervärden anger ekvivalent ljudnivå år 2040/2045 och bygger på den information som redovisas i bullerutredningens bilaga 9:1 (Ramboll, 2024-05-23).

Översvämning

Detaljplanen bedöms inte påverkas av översvämning under förutsättning att ytor för skyfallsvatten ordnas inom planområdet. Vid skyfall kommer ledningsnätet inte ha kapacitet att avleda skyfallsvatten. I stället förväntas skyfallsvattnet avrinna ytligt och översvämma i lågpunkter och dammar. Ett kontinuerligt fall avses norrut mot föreslagna dagvattendammar. Dammarna har dimensionerats även för skyfall.

Genom reglering av lägsta tillåtna nivå för färdigt golv samt reglering av marknivåns höjd och lutning bedöms byggnaderna inom planområdet och anläggningar i anslutning till planområdet inte påverkas negativt vid skyfall.

För närvarande finns en lågpunktsvolym inom den södra delen av kvartersmarken för grundskola. Denna volym är del av en större lågpunkt som sträcker sig utanför planområdet söderut. Detaljplanens genomförande bedöms innebära att volymen skyfallsvatten minskar i lågpunkten då regleringen i detaljplanen innebär att skyfallsvatten avleds åt norr.

Detaljplanen, med angiven höjdsättning av marknivån, bedöms ej försämra översvämningriskerna nedströms för regn med upp mot 100-års återkomsttid. Lågpunkterna och dagvattendammarna kommer i framtiden också ha kapacitet att omhändertag ett 100-årsregn, samt att risken för höga vattennivåer i järnvägsdiket och på grannfastigheterna söder om planområdet minskar.

Olyckor

Detaljplanen bedöms, genom skyddsavstånd mot järnvägen, byggnadens tekniska utförande samt placering av skolgård åt väster, inte innebära betydande risk för olyckor. Vidare bedöms ombyggnation av Kärravägen samt anläggande av gång- och cykelväg innebära minskad risk för olyckor för oskyddade trafikanter.

Vid projektering och genomförande av byggnad och utemiljö behöver risken för spårspring och suicid beaktas och begränsas genom åtgärder.

Markradon

Enligt geoteknisk utredning klassas marken i området som låg till normalradonmark. Normalradonmark innebär att byggnader normalt ska utföras med radonskyddande konstruktion. Det kan till exempel medföra att grunden måste anläggas på sättningsfri mark/uppfyllnad, grundplattor utföras tätare och styvare ökad tjocklek, dubbel-arterad, högre betongkvalitet och att genomföringar måste tätas noga. Vid olika gjutetapper kan även gjutfogarna behöva tätas. Ansvaret för att bedöma den faktiska risken på varje byggplats och vidta tillräckliga skyddsåtgärder krävs av den som ska bygga.

Vibrationer

De dominerande vibrationsnivåerna uppstår vid passage av tågtypen gods. De beräknade nivåerna är inom kategorin måttlig störning. Upplevelsen av komfortvibrationer är emellertid subjektiv och för att minimera störning vid passage kan konstruktionen vid projekteringen utföras på ett sådant sätt att den minimerar spridning av markvibrationer.

Beräkning av vibrationer har utförts för en byggnad med pålar och betongstomme 50 meter från järnväg. Godståg har beräknats med högsta tillåtna hastighet på 100 km/h. Resandetåg har beräknats med högsta tillåtna hastighet på 190 km/h. Beräkningarna visar att värdet 0,45 mm/s vid passage av godståg och 0,25 mm/s vid passage av resandetåg.

Vibrationer från pålning vid byggnation av planerade byggnad har beräknats till 1,4 mm/s 50 meter från spåret.

Sociala

Etablering av skola och idrottshall bedöms genom tillskottet av fler funktioner stärka orten Tångaberg och bidra positivt till vardagslivet på platsen och för närmiljön. Skolan och idrottshallen kan komplettera befintliga funktioner i Tångaberg. Gång- och cykelvägen längs Kärravägen är avgörande för att planeringen och funktionen av anläggningen ska bli hållbar och säker över tid. Även för möjligheterna att såväl vuxna som barn ska kunna ta sig till platsen på ett säkert sätt.

Att anlägga gång- och cykelvägar är framför allt viktigt för att ge fler elever möjlighet att självständigt ta sig till skolan. Det stödjer barns förmåga att röra sig oberoende i samhället samtidigt som det främjar hälsan genom att bli en naturlig del av deras dagliga motion och bidrar till en mer hållbar livsstil.

Vid projektering av utemiljö och utformning av byggnad behöver platsen säkras och göras tillgänglig. Genom medveten utformning kan utemiljön utformas så att den blir en inbjudande och trygg mötesplats till nytta för tätorten.

Utformningen av utemiljön har stor betydelse för risken för spårspring och suicid. Detaljplanen säkerställer att plank ordnas mot järnvägen. Fler åtgärder kan säkerställas vid projekteringen av skolgården och skyddsvallen.

Riksintresse

Friluftsliv

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte negativt påverka riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Planområdet ligger i riksintresseområdets östra gräns och är avgränsat från omgivningarna genom Kärravägen, järnvägen och intilliggande bebyggelse. Planområdet är inte allmänt tillgängligt då större delen av området består av åkermark som inte kan användas för friluftsliv i kustlandskapet. Detaljplanen underlättar för framkomligheten på Kattegattleden genom förbättrad infrastruktur längs Kärravägen vilket bedöms gynna friluftslivet, upplevelsen av kustområdet och därmed även riksintresset.

Naturvård

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte negativt påverka det intilliggande riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Detaljplanen innebär tätortsutveckling i Tångaberg genom att ge möjlighet till att försörja befintliga bostadsområden med service i form av skola och idrottshall. Planområdet tangerar riksintressets gräns och bedöms ha liten påverkan på de värden som riksintresset anger. En mindre yta av naturmarken i riksintresseområdet påverkas då gång- och cykelväg anläggs på Kärravägens västra sida. Riksintresseområdet kan påverkas genom att fler kan komma att använda naturområdet runt Kråkeberg. Detaljplanen bedöms innebära en begränsad och acceptabel påverkan på riksintresset.

Järnväg, befintlig

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte negativt påverka riksintresse för befintlig järnväg enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Detaljplanen reglerar avstånd mellan nya bebyggelse och den befintliga järnvägsanläggningen. Planen reglerar även ett skyddsområde mot järnvägen.

Rörligt friluftsliv

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte negativt påverka rörligt friluftsliv och turism enligt 4 kap 2 § miljöbalken. Planområdet är inte allmänt tillgängligt då större delen av området består av åkermark som inte kan användas för friluftsliv i kustlandskapet. Vidare underlättar detaljplanen för framkomligheten på Kategattsleden genom förbättrad infrastruktur längs Kärravägen vilket bedöms gynna friluftslivet, upplevelsen av kustområdet och därmed även riksintresset.

Högexploaterad kust

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte negativt påverka högexploaterad kust enligt 4 kap 4 § miljöbalken. Bestämmelserna hindrar inte utveckling av befintlig tätort. Detaljplanen bedöms innebära utveckling av den befintliga tätorten Tångaberg där det finns behov av kommunal service för ett befintligt behov samt en vidare normal befolkningsutveckling. Planområdet är ett avgränsat markområde i direkt närhet till befintlig bebyggelse och infrastruktur. Riksintresset bedöms därmed inte påverkas negativt.

Natura 2000

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

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Jordbruksmark

Det aktuella området är utpekad för service i gällande översiktsplan. Marken är jordbruksmark av klass 4 och klassas i laglig mening som brukningsvärd.

Arealen inom det studerade området är begränsad och bedöms inte påverka helheten i det nationella miljö kvalitetsmålet att behålla Varbergs kommun som en kommun med ett ”rikt odlingslandskap”.

Varbergs kommun bedömer att det för detaljplanen finns få likvärdiga alternativ för utvidgning av bebyggelsen och tillväxt inom denna del av kommunen. Planområdet är det enda utpekade utvecklingsområdet för service i Tångaberg. Annan åker- och jordbruksmark skyddas av det fördjupade översiktsplanens restriktiva hållning till utveckling utanför utpekade områden. För planområdet ska kommunalt vatten-, spill- och dagvattenhantering byggas ut. Alternativa placeringar har bedömts mer olämpliga.

Fördelarna med att ta marken i anspråk för kommunal service bedöms överväga nackdelarna med att jordbruksmark försvinner.

Området knyter an till befintliga strukturer av bebyggelse och infrastruktur i Tångaberg vilket bedöms bidra till en hållbar utvidgning av orten. Bebyggelsen enligt detaljplanen är en förutsättning för att kunna förse Tångaberg samt närbelägna orter i norra kommunen med grundläggande kommunal service.

Utveckling av området bedöms vidare vara ett väsentligt samhällsintresse och nödvändigt för att kunna ordna grundläggande och funktionell service i norra kustområdet. Behovet kan inte tillgodoses på annan plats ur ett funktionellt och ekonomiskt perspektiv.

Trafik

Motortrafik

Den huvudsakliga trafikprognosen är att detaljplanen väntas öka trafiken främst norrut på Kärravägen från 380 fordon till 2 950 fordon per vardagsdygn. Totalt väntas planområdet alstra cirka 2 700 fordon per vardagsdygn.

Kärravägens utformning och hastighet norr om planområdet ger en god marginal för att hantera betydande flöden utan att drabbas av kapacitetsproblem. Trafikökningen på Kärravägen bedöms vara en trafikmängd som är möjlig att hantera tack vare en generös sektion, linjeföring samt föreslagna åtgärder.

På Kärravägen, i den södra delen av planområdet, ökar trafiken från 700 till 950 fordon enligt prognosen, vilket bedöms ge en marginell skillnad för den aktuella vägsträckan. Sträckan har dock många anslutningar till såväl fastigheter som vägar, vilket innebär att trafikmängderna inte heller lämpar sig för att öka i någon större omfattning.

Korsningen mellan Kärravägen och väg 845 norr om planområdet får en betydande trafikökning i och med den föreslagna utbyggnaden i detaljplanen. Belastning bedöms dock vara acceptabel och utan betydande köbildning sett till genomsnittet under förmiddagens maxtimme. Dock kan trafiken till och från skolan bli koncentrerad till kortare tidsperioder då belastningen kan vara klart högre särskilt om många elever har samtidig skolstart. I dessa fall kan viss kö på Kärravägen uppstå under morgonrusningen. För övriga anslutande körfält i korsningen är belastningsgraden låg.

Detaljplanen bedöms bidra till andelen hållbara resor genom att det genomsnittliga avståndet för skolresor minskar samt att en gång- och cykelväg anläggs.

Spårtrafik

Detaljplanen bedöms inte innebära några konsekvenser på befintlig järnväg under förutsättning att planens regleringar om avstånd följs. Befintlig vall mot järnvägen avses vara kvar samt planläggas för allmän plats skydd vilket bedöms innebära ett säkerställande av vallens funktion och juridiska status genom att pågående markanvändning bekräftas i detaljplan.

Gång- och cykeltrafik

Detaljplanen innebär förbättrade förutsättningar för oskyddade trafikanter då en gång- och cykelväg ordnas längs Kärravägen. Åtgärden bedöms gynna de som ska nyttja planområdet för skola, idrott, arbetsplats men även för allmänheten som passerar området. Kärravägen är en viktig förbindelse mellan målpunkter belägna utanför planområdet, tex hållplatser för kollektivtrafiken, till stranden och rekreation med mera.

Andra konsekvenser

Detaljplanens genomförande förutsätter att Varbergs kommun tar över huvudmannaskapet för Kärravägen inom planområdet. Övertagandet får konsekvenser för kommunens ekonomi i form av drift och underhållande av vägen. Ett övertagande bedöms vara en grundförutsättning för att kunna genomföra ombyggnation av Kärravägen, anordna tillfarter till planområdet samt anläggande av en gång- och cykelväg.

Planeringsunderlag

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

Kommunala planeringsunderlag

Detaljplan

Inom planområdet gäller följande detaljplaner:

- *Detaljplan för Torpa-Kärre 7:28 med flera (L 101, 1383K-P2013/9)*
- *Detaljplan för Kärradals Camping, Torpa-Kärre 5:5 m.fl. (L02, 1383K-P2013/10)*

I anslutning till planområdet gäller följande detaljplaner:

- *Detaljplan för järnvägsombyggnad med mera i norra Tångaberg (L56, 1383K-P96/1)*
- *Byggnadsplan över Tångabergs stationssamhälle (L18, 13-TOP-573)*

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

Grundkarta

Grundkarta daterad 2025-01-17 finns lagrad i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Översiktsplan

Översiktsplan för Varbergs kommun som är antagen av kommunfullmäktige 2010-06-15 och *Fördjupad översiktsplan för Norra kusten*, antagen av kommunfullmäktige 2017-02-14, gäller för aktuellt planområde. Översiktsplanerna är lagrade 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 2023-05-19. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Till detaljplanen hör särskilt beslut om betydande miljöpåverkan, BN § 125 2023-06-22. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Utredningar

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

- Social konsekvensanalys, Varbergs kommun, 2024-06-24
- Trafikbillerutredning, Ramboll, 2024-05-23
- Dagvattenutredning, Norconsult, 2025-01-13
- Geoteknisk utredning, Swecsa, 2022-10-14 och Sweco, 2023-11-03 samt Stabilitetsutredning för dagvattendammar, Sweco, 2024-07-01
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Sweco, 2024-03-01
- PM gasmätning, Sweco, 2024-07-02
- PM vibrationer, Sweco, 2023-12-10
- Riskbedömning, WSP, 2022-04-22
- Trafikutredning, Sigma Civil AB, 2025-01-31
- Lokaliseringsstudie, Varbergs kommun, 2024-06-26
- Naturvärdesbedömning, Varbergs kommun, 2024-07-08
- Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult 2024-11-11
- PM Kärre dikningsföretag år 1951, Norconsult, 2024-06-28
- Dagsljus och skugga, Varbergs kommun, 2024-08-26

Social konsekvensanalys

Social konsekvensanalys. Framtagen av Varbergs kommun och daterad 2024-06-24. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Trafikbillerutredning

Trafikbillerutredning. Framtagen av Ramboll och daterad 2023-05-23. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Dagvattenutredning

Dagvattenutredning för ny skola i Tångaberg. Framtagen av Norconsult och daterad 2025-01-13. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Geoteknisk utredning

Tekniskt PM – Geotekniska förutsättningar och Markteknisk undersökningsrapport, MUR med bilagor, framtagna av Swecsa och daterade 2022-10-14 samt PM Geoteknik och Markteknisk undersökningsrapport, framtagna av Sweco och daterade 2023-11-03. Stabilitetsutredning för dagvattendammar, framtagna av Sweco och daterad 2024-07-01. Dokumenten är lagrade i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Miljöteknisk markundersökning

Översiktlig miljöteknisk markundersökning, framtagna av Sweco och daterad 2024-03-01. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

PM gasmätning

Mätning av metangas, framtagen av Sweco och daterad 2024-07-02. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

PM vibrationer

PM vibrationer, framtagen av Sweco och daterad 2023-12-10. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret

Riskbedömning

Riskbedömning för detaljplan, Torpa-Kärra 15:9, framtagen av WSP och daterad 2022-04-22. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Trafikutredning

Trafikutredning för ny skola i Tångaberg. Framtagen av Sigma Civil AB och daterad 2025-01-31. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Lokaliseringsstudie

Lokaliseringsstudie, framtagen av Varbergs kommun och daterad 2024-06-26. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Naturvärdesbedömning

Naturvärdesbedömning och kartläggning av ekosystemtjänster, framtagen av Varbergs kommun och daterad 2024-07-08. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för Tångabergsskolan, framtagen av Norconsult och daterad 2024-11-11. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

PM Kärra dikningsföretag år 1951

PM Kärra dikningsföretag år 1951, framtagen av Norconsult och daterad 2024-06-28. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Dagsljus och skugga

Utredning avseende Dagsljus och skugga, framtagen av Varbergs kommun och daterad 2024-08-26. Dokumentet är lagrat i stadsbyggnadskontoret diariesystem.

Regionala planeringsunderlag

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021–2025, framtaget av Region Halland finns tillgängligt hos Region Halland.

Regional cykelplan

Regional cykelplan 2020–2029, framtagen av Region Halland finns tillgängligt hos Region Halland.

Risikanalys av farligt gods i Hallands län

Risikanalys av farligt gods i Hallands län, meddelande 2011:19, framtagen av Länsstyrelsen i Hallands län. Rapporten finns tillgänglig hos myndigheten.

Planeringsförutsättningar

Detta avsnitt innehåller en redovisning av de förutsättningar 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 planeringsförutsättningar

Planbesked

Aktuell detaljplan fick beslut om positivt planbesked av byggnadsnämnden den 16 juni 2022, Bn § 191. Ursprunglig ansökan avsåg möjligheten att uppföra en skola för minst 750 elever, idrottshallar och förskola på fastigheten Torpa-Kärre 15:9 (numera Torpa-Kärre 8:33). Ansökan avsåg även bostadsbebyggelse i form av tre villor på fastigheten Torpa-Kärre 15:22.

Ansökan om planbesked föregicks av en lokaliseringsutredning för grundskola och förskola, område nordväst, framtagen av Kommunstyrelsens förvaltning och daterad 2021-07-06. I utredningen jämfördes 6 alternativa lokaliseringar inom norra kustområdet med översiktsplanen som utgångspunkt. Förutom tre lägen i Tångaberg, utreddes ett alternativ på östra Årnäshalvön samt två lägen i Bläshammar. Den aktuella lokaliseringen valdes utifrån att området är utpekad i översiktsplanen som service, att området är beläget intill befintlig bebyggelseskruktur och att ett kollektivtrafikstråk med hög turtäthet finns i närheten. Vidare ansågs området med sin yta på cirka 49 000 kvadratmeter ha god potential att rymma både grundskola, förskola och eventuellt ytterligare service.

Översiktsplan

Översiktsplan för Varbergs kommun, antagen av kommunfullmäktige år 2010, anger att Tångaberg och Kärradal är samhällen i anslutning till befintligt kollektivtrafikstråk. Kommunens största utbyggnad ska enligt översiktsplanen främst ske i staden, i serviceorterna eller i samhällen längs regionala kollektivtrafikstråken. Vidare anges att ny bebyggelse i kustområdet bör koncentreras till befintliga bebyggelseområden för att behålla den särpräglade naturen och kontakten med havet.

I översiktsplanen anges även att ett sammanhängande gång- och cykelvägnät ska fortsätta att byggas ut för att öka möjligheten att gå och cykla mellan bostad, större arbetsplatser, skolor och service. I tätortsmiljöer ska gång- och cykeltrafik ges hög prioritet.

Väster om planområdet anges ett område för tätortsnära natur. Området är ett naturområde av stort värde för friluftslivet med anledning av sin närhet till staden och serviceorterna.

Fördjupad översiktsplan för norra kusten, antagen av kommunfullmäktige år 2017, anger det aktuella planområdet som yta för service inom utvecklingsområdet Tångaberg. Det utpekade området för service är enligt den fördjupade översiktsplanen tänkt att kunna stärka närområdet. En större mängd bostäder ger också ett utökat underlag till servicepunkten i Tångaberg. Vidare anges att det finns behov av gång- och cykelväg längs med väg 802, Kärravägen, i Kärradal och Tångaberg.

I Länsstyrelsens granskningsyttrande över den fördjupade översiktsplanen för norra kusten från år 2016 anges att bland annat Tångaberg omfattas av riksintresse enligt 4 kap. 2 och 4 §§ miljöbalken. Länsstyrelsen anser inte att de föreslagna utbyggnadsområdena i bland annat Tångaberg utgör sådan komplettering av befintlig tätort som avses i 4 kap. 1 § andra stycket miljöbalken. Vidare anger Länsstyrelsen i yttrandet att med uttrycket ”utveckling av befintliga tätorter”, avses enligt förarbetena till miljöbalken, förändringar av bebyggelse och anläggningar som behövs med hänsyn till en normal befolkningsutveckling, förändringar i bostadsstandarden, behovet av trafikleder, grönområde, service, sysselsättning med mera. Länsstyrelsen anser att de utpekade områdena i den fördjupade översiktsplanen är alltför omfattande för att bedömas som komplettering till befintlig bebyggelse samt att orterna saknar service i form av livsmedelsbutiker, skolor med mera.

Detaljplanen för del av Torpa-Kärre 8:33 m.fl. bedöms vara förenligt med översiktsplanen. Varbergs kommun anser att detaljplanen är förenlig med länsstyrelsens granskningsyttrande över den fördjupade översiktsplanen för norra kusten då detaljplanen innebär en komplettering till befintlig bebyggelse i syfte att stärka servicen i Tångaberg. Detaljplanen bedöms innebära utveckling av den befintliga tätorten Tångaberg där det finns behov av kommunal service. Tångabergsskolan är avsedd för ett behov som redan finns i norra kustområdet idag. Det innebär elever från befintliga bostäder i upptagningsområdet i norra kustområdet. Skolan behövs för en normal befolkningsutveckling och för att kunna avlasta skolor i närområdet som för närvarande är överbelastade.

Detaljplan

Aktuellt planområde omfattas idag av *Detaljplan för Torpa-Kärre 7:28 med flera*, nummer L 101 (1383K-P2013/9) och av *Detaljplan för Kärradals Camping, Torpa-Kärre 5:5 m.fl.*, nummer L02 (1383K-P2013/10). Genomförandetiden för de båda detaljplanerna har gått ut. Berörda ytor är planlagda för allmän plats för natur, kvartersmark för järnvägstrafik samt camping.

I söder gränsar planområdet till *Detaljplan för järnvägsombyggnad med mera* i norra Tångaberg, nummer L56 (1383K-P96/1) och till *Byggnadsplan över Tångabergs stationssamhälle*, nummer L18 (13-TOP-573).

Hållbarhetsmål

Hållbarhetsmålen 2017–2025, antagna den 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 är fokusområden gällande välmående samhälle.

En av målbilderna är att ”Varberg erbjuder en attraktiv och hållbar livsmiljö där människor trivs, stannar kvar och flyttar in”. Som fokusområden anges att göra tätorterna täta, trygga och lockande för folkliv och möten, skapa förutsättningar för friluftsliv, rekreation och rörelse samt att binda ihop tätorter och landsbygd via hållbara system för förflyttning.

Grönstrategi

I grönstrategin ”Simma, lek och svärma” beslutad av kommunfullmäktige den 17 september 2013 finns fem delstrategier presenterade för att ta vara på den potential och möjligheter som landskapet, bebyggelsen och natur- och kulturmiljöerna erbjuder.

Bland annat anges en riktlinje om att planera med vatten som en tillgång i bebyggd miljö. Vatten är en förutsättning för en grönskande utemiljö men det har potential att utnyttjas bättre i den bebyggda miljön. Både naturligt vatten som bäckar och dammar, men också dagvatten kan användas för att skapa tilltalande boendemiljöer, upplevelser och biologiskt rika miljöer. En viktig förutsättning för att lyckas med vattenfrågan är att den behandlas tidigt i planeringsprocessen och med ett nära samarbete mellan olika ansvarsområden.

Vidare anges att Varbergs tätorter expanderar och nya stadsdelar planeras. För att säkra tillgången på grönytor behöver det planeras och skapas nya små rumsliga punkter, platser rika på upplevelser och aktiviteter och områden för naturupplevelser och habitat för djur. Varje exploatering ska föregås av en noggrann inventering av natur- och rekreationsvärden för att kunna ta vara på befintliga kvalitéer när nya utemiljöer skapas.

I strategin anges också att kommunen ska utnyttja ekosystemtjänster i högre grad, både genom att använda befintliga ekosystem och genom att skapa nya. Exempelvis kan träd planteras för att skapa framtidens gröna lungor, för att ge nya områden karaktär och kvalité samt för att utnyttja trädens förmåga att ge ett behagligt lokalklimat.

Trafikstrategi

Trafikstrategin antagen av kommunfullmäktige år 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.

I strategin anges att tillgängligheten till viktiga målpunkter ska ske enligt prioriteringen gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Prioriterade cykel- och gångstråk ska utvecklas till målpunkter och att gång- och cykeltrafik ska få hög prioritet i tätortsmiljöer. Vidare anges att det ska förenklas för boende på landsbygden att välja ett hållbart transportalternativ till arbetsplats, fritidsaktiviteter och service.

Varbergs kommun ska vidare arbeta med en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar mellan skolor och bostadsområden samt att göra skolornas angöringsplatser för bil- och kollektivtrafik trafiksäkra, där framkomligheten för oskyddade trafikanter prioriteras.

Vidare anges att värna om allmänhetens tillgång till kusten genom förbättrade gång- och cykelmöjligheter till badplatser och andra rekreationsområden.

Parkeringsnorm

I parkeringsnormen för Varbergs kommun, godkänd av byggnadsnämnden den 16 maj 2012, anges inget minsta antal parkeringsplatser för skola. Vid dimensionering av lämpligt antal parkeringsplatser har därför förskole- och grundskoleförvaltningens parkeringstal använts.

Regionala planeringsföresättningar

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 anger att framkomlighetsåtgärder i de halländska tätorterna är ett arbete som behöver samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna. Tre kategorier av resor i kollektivtrafikstråket har identifierats: regionala, lokala och interregionala.

Stråket Varberg – Värö – (Åsa) har i programmet identifierats som ett starkt kollektivtrafik-stråk. Pendlingsflödena i detta stråk visar på att tätorter i Varbergs kommun är kopplade till Varbergs kommunhuvudort snarare än till Göteborg. Ringhals och Värö bruk är stora arbetsplatser i anslutning till stråket. Det kommer byggas många nya bostäder i anslutning till stråket, 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.

Vidare anges att kommunen är skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner.

Regional cykelplan

I cykelplanen anges att servicefunktioner och fritidsaktiviteter ska tillgängliggöras genom att man ska kunna transportera sig med cykel på ett säkert och smidigt sätt. Vidare anges att cykelparkering och cykelvägar ska vara en naturlig del i planeringen av nya målpunkter.

I cykelplanen omnämns även åtgärder för Kattegattleden. Kattegattleden är en 390 kilometer lång havsnära cykelled som passerar planområdet längs Kärravägen. Arbetet med drift och marknadsföring av Kattegattleden är ett samarbete mellan Region Halland, Region Skåne, Trafikverket och de tio kommunerna längs med kusten.

Risikanaly av farligt gods i Hallands län

Riktlinjerna anger att inom 150 meter från transportleden ska risker med transport av farligt gods beaktas. Riktlinjerna har legat till grund för fortsatt utredning avseende risker i området.

Riksintressen

Friluftsliv

Planområdet omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken, beteckning FN 7, område Getterön-Årnäs-Balgöfjorden. Området är ett kustavsnitt med skärgård som präglas av flacka, betade öar. Inom området finns utsiktspunkter och omväxlande natur. Området är värdefullt för båtsport, bad och fritidsfiske samt innehåller även strövstigar och cykelleder.

Naturvård

Planområdet gränsar till område av riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken, beteckning NN 9, område Klosterfjorden-Getterön. Området är ett mångformigt kustavsnitt med ändmoräner, klapperstensfält, grundbottnar, strandängar, ljunghed samt har ett fågelliv av internationellt intresse.

Järnväg, befintlig

Planområdet gränsar till anläggning av riksintresse för transporter enligt 3 kap 8 § miljöbalken, befintlig järnväg, Västkustbanan. Västkustbanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Den aktuella sträckan som passerar planområdet är elektrifierad, snabbtågsanpassad och dubbelspårig.

Rörligt friluftsliv

Planområdet omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv och turism enligt 4 kap 2 § miljöbalken, kustområdet. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Högexploaterad kust

Planområdet omfattas av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap 4 § miljöbalken, kustområdet. Inom området får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, främst sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Jordbruksmark

Planområdet består av jordbruksmark som brukas. Brukningsvärd jordbruksmark får enligt 3 kap. 4 § miljöbalken 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.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, luftkvalitetsförordningen (2010:477). Med utomhusluft avses enligt förordningen utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Det finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM₁₀/PM_{2,5}), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

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.

Närmsta statusklassade vattenförekomst är Balgöarkipelagen som Nisebäcken mynnar ut i. Den ekologiska statusen för recipienten bedömts till god. Status för särskilda förorenande ämnen har klassats till god status. Alla klassade hydromorfologiska kvalitetsfaktorer uppvisar hög status. God kemisk status uppnås inte i vattenförekomsten vilket beror på den sammanvägda bedömningen för statusen av alla prioriterade ämnen.

Buller

Miljö kvalitetsnormen 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 vid bostadsbyggnader (2015:216) gäller.

Geotekniska förhållanden

Planområdet geotekniska förutsättningar har undersökts genom utredningar utförda av Sweca och Sweco. Undersökningarna visar att jordlagerföljden i planområdet är mulljord, sand, gyttja/lera/sand samt friktionsjord på berg. Djupet till berg varierar mellan 30 och 35 meter men kan lokalt även vara djupare.

Sättningsbenägna jordlager förekommer och all påförd belastning riskerar att orsaka krypsättningar. All yttlig jord samt fyllning med organiskt innehåll bör schaktas bort.

Fyllning förekommer i vallen mot järnvägen och inom ett område i anslutning till vallen. Fyllningen i vallen, samt i ett område i närheten av föreslagna dammar, består främst av grusig torrskorpelera.

Med hänsyn till att det överliggande sandlagret är relativt tunt, att underliggande jordlager är täta samt en grundvattennivå som ligger ytligt är förutsättningarna för infiltration av dagvatten ogynnsamma.

Vid markarbeten i området har brännbara gaser i mark konstateras på grund av avgränsade fickor med torv och gyttja med mera. Vidare utredning har utförts och några ytterligare områden med gaser har inte hittats. Det kan dock inte uteslutas att det finns fler liknande fickor i området.

Hydrologiska förhållanden

Avrinning

Jordbruksmarken inom planområdet avrinner ytledes österut. Jordbruksmarken dräneras idag av dräneringsledningar som ansluter till en dagvattenledning som är belägen parallellt med skyddsvallen mot järnvägen, längs vallens västra sida. Ledningen byggdes av Trafikverket i samband med utbyggnaden av dubbelspåret på 1990-talet. Dagvattenledningen avleder även eventuellt dagvatten från järnvägsområdet öster om planområdet. Dagvattenledningen korsar Kärravägen och har utlopp i Nisebäcken. Till ledningen släpps även dagvatten som Trafikverket pumpar från viadukten där Kärravägen går under järnvägen.

Dagvattnet leds vidare i Nisebäcken med några kulverteringar. Nisebäcken mynnar i havet och vattenförekomsten Balgöarkipelagen.

Inom åkermarken i planområdet finns tre lågpunkter, se bild 24. Den totala volymen inom lågpunkterna är cirka 3 400 kubikmeter vatten.

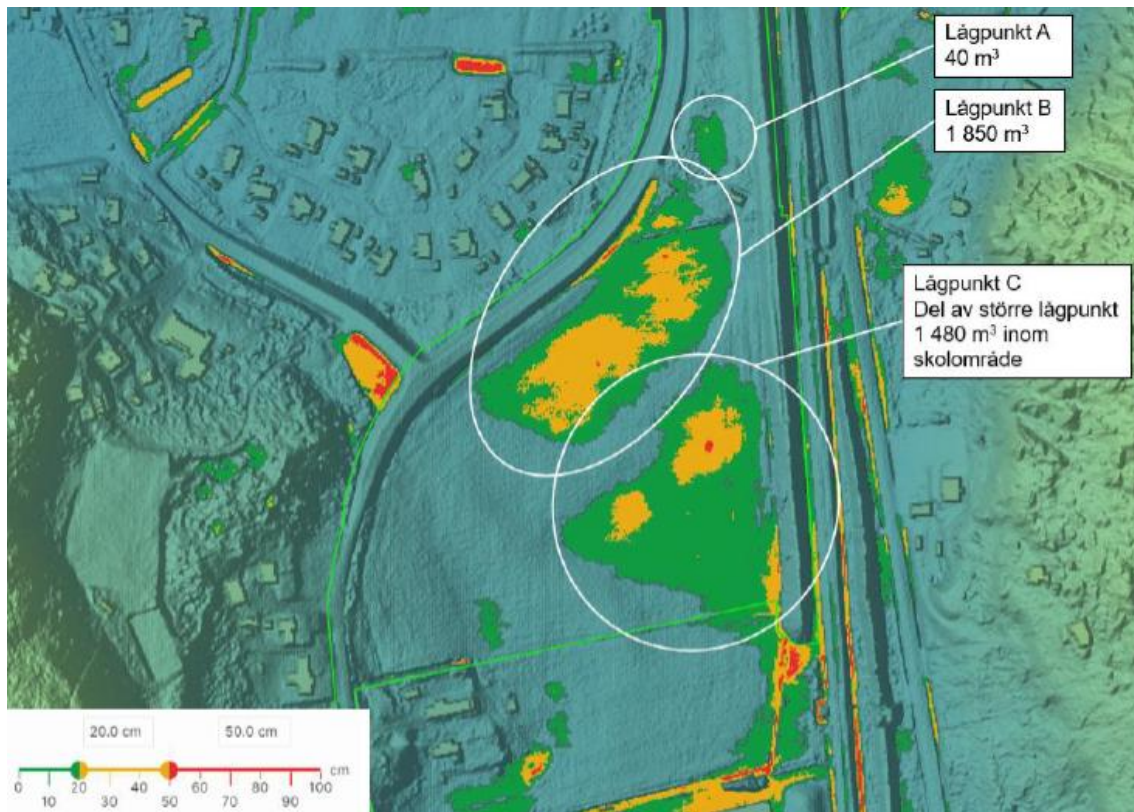


Bild 24. Lågpunktskartering och djup i lågpunkter. Källa: Dagvatten- och skyfallsutredning Tångabergsskolan, Norconsult, 2025-01-13.

Skyfall

Planområdet är flackt och delas diagonalt av en låg höjdrygg. Inom kvartersmarken finns tre lågpunkter som fylls med vatten vid stora regn, se bild 24. Avrinning sker i nuläget ytligt mot nordost i den norra delen av området och i den södra delen av området sker avrinningen först österut för att sedan vika norrut parallellt med järnvägen.

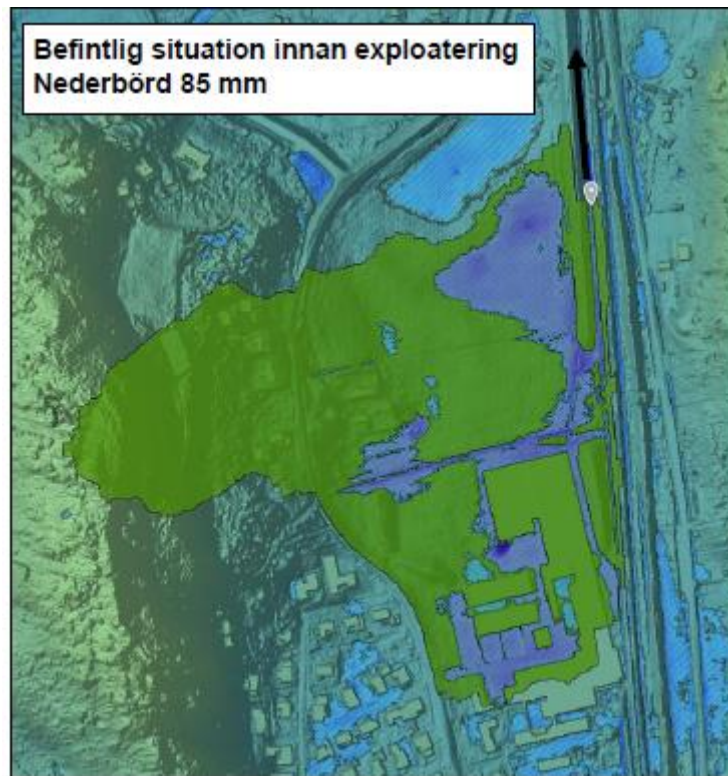


Bild 25. Befintliga lågpunkter inom planområdet. Blå ytor redovisar översvämningsnivå vid skyfall. Nederbördsmängden beräknas motsvara ett 100-årsregn med varaktigheten 2 timmar. Grön yta redovisar avrinningsområdet. Källa: Dagvatten- och skyfallsutredning Tångabergsskolan, Norconsult, 2025-01-13.

Grundvatten

Grundvattenmätningar är genomförda mellan september och oktober och visar att det finns ett övre och ett undre grundvattenmagasin. Mätningar genomfördes i norr, öster och söder av jordbruksmarken inom planområdet. Grundvattennivån för det övre magasinet varierar mellan nivån 7,1 och 8,8 meter över nollplanet. Grundvattennivån är därmed mellan 0,6–1,3 meter under markytan. Grundvattennivåer varierar med årstid och nederbörd och är normalt som högst under senhöst/vinter.

Fysisk miljö

Befintlig bebyggelse

Inom planområdet finns ingen befintlig bebyggelse med undantag för en mindre byggnad innehållande en pumpstation.

Direkt söder om planområdet finns en större fastighet för bostadsändamål och jordbruksmark. I väster gränsar planområdet till fem villor av varierande ålder och karaktär och en verksamhetslokal. Norr om planområdet finns sammanhängande villabebyggelse från år 2010-talet, lägergården Kärrgården samt Kärradals camping.

Cirka 100 meter söder om planområdet finns verksamhetslokaler innehållande tillverkning av belysningsarmaturer.

Natur

Planområdet består till stora delar av åkermark. Längs med dess gränser finns ett antal naturligt uppkomna triviallövträd av framför allt björk.



Bild 26. Foto från planområdets norra del med utblick mot söder. På bilden syns stenmuren som ligger i gränsen mellan fastigheterna Torpa-Kärre 8:33 och Torpa-Kärre 1:2. Foto: Varbergs kommun 2023

Längs Kärravägen finns en av Trafikverkets artrika vägkanter av naturvärdsclass 3 påtagligt naturvärde. En artrik välgkant är ett område vid sidan av vägen som har högre naturvärden och där det kan finnas skyddsvärda, hotade eller rödlistade arter. De artrika välgkanterna består ofta av ängs- och betesmarksflora som trivs i näringsfattig jord och som gynnas av slåtter. Följande arter har rapporterats längs denna välgkant: blomsterlupin, blåmunkar, getväppling, gråbinka, gul fetknopp, hårginst, knylhavre, krusskräppa, rotfibbla, ullört, vass, videört, vresros, äkta johannesört. Det är framför

allt blåmunkar och getväppling som indikerar hävd och är viktiga arter för pollinerare. Hårginsten är rödlistad. Vresros och blomsterlupin är invasiva arter som bör åtgärdas.

Väster om planområdet finns ett större skogsområde, Kråkeberg och Holmen. Området är utpekad som ett tätortsnära naturområde i översiktsplanen. Området används för rekreation i form av promenad, tennis, fotboll, cykling, orientering med mera. Öster om planområdet finns även skogsområdena vid Vilås och Svinabjär. Även de används för rekreation.

Landskapsbild

Planområdet ligger inom det halländska sprickdalslandskapet som består av uppodlade och bebyggda dalar avgränsade av skogsklädda branter. Sprickdalslandskapets odlingsområden bär tydliga spår efter ett laga skiftat landskap. De större dalarna är relativt hårt rationaliserade avseende jordbruket. Gårdar och samhällen har traditionellt sett placerats i odlingslandskapets kanter, intill de branta bergssidorna, för att lämna den värdefulla jordbruksmarken så ostörd som möjligt.

Järnvägen med tillhörande kontaktledningar, plank och jordvall utgör en barriär i landskapet. Bryn av vegetation avgränsar jordbruksmarken från Kärravägen och järnvägen.

Den befintliga Kärravägen går genom hela planområdet. I södra delarna med ett smalare gaturum kantat av villabebyggelse, stenmurar och växtlighet. I mitten av planområdet öppnar landskapet upp sig och vägområdet blir bredare. Genom den högre belägna vägbanken ges en god överblick för jordbruksmarken. I de norra delarna av planområdet har vägen byggts i skärning under järnvägen och väg 845. Miljön i norra delen av planområdet är där påverkade av broarnas konstruktion och höga vägslänter som bildar rum.



Bild 27. Foto från planområdets västra del med utblick mot norr. På bilden syns åkermarken inom planområdet. Till väster i bilden syns brynvegetation längs Kärravägen samt vägbanken. Till höger i bilden syns vallen och planket mot järnvägen, och i fonden skogsområdena Svinabjär och Vilås samt vindkraftverken på Torpaåsen öster om planområdet Foto: Varbergs kommun 2023



Bild 28. Foto från Kärravägen i korsningen mot Kärradal i planområdets västra del. På bilden syns vägområdet och delar av åkermarken. I bakgrunden syns vallen och planket mot järnvägen, skogsområdena Svinabjär och Vilås samt vindkraftverken på Torpaåsen öster om planområdet Foto: Varbergs kommun 2023



Bild 29. Foto från gång- och cykelvägen i norra delen av planområdet. På bilden syns järnvägsbron över Kärravägen. Foto: Varbergs kommun 2024

Ekosystemtjänster

All vegetation inom planområdet, framför allt de äldre träden, står för de flesta stödjande och reglerande ekosystemtjänsterna. För biologisk mångfald och pollinering står framför allt den blommande vägkanten. Området är idag jordbruksmark vilket är en ekosystemtjänst för matproduktion.

Trafik

Biltrafik

Planområdet försörjs via Kärravägen, väg 802, och via väg 845.

Gång- och cykel

I norra delen av planområdet finns en kortare sträcka gång- och cykelväg i öst-västlig riktning. Gång- och cykelvägen knyter samman med Nisebäcksvägen i väster med Torpavägen i öster och går i viadukten under Västkustbanan och väg 845.

Kattegattleden har sin sträckning längs Kärravägen genom planområdet. Gång- och cykelväg saknas längs Kärravägen och oskyddade trafikanter är därför hänvisade till körbanan och vägrenen. Genom Tångaberg saknas separerad gång- och cykelväg bortsett från en kortare sträckning i samhällets södra del.

Kollektivtrafik

Kärravägen trafikeras av övrig regiontrafik med låg turtäthet. Närmaste busshållplats, Tångaberg Skepparns väg, är belägen cirka 300 meter söder om planområdet. Längs väg 845, direkt norr om planområdet finns busshållplats Skogshill som trafikeras av huvudlinje för regiontrafik med hög turtäthet och som trafikerar sträckan Varberg – Värö – Åsa.

Parkering

Ingen parkering finns inom planområdet.

Service

I Tångaberg finns Skeppets förskola, strax söder om planområdet. I övrigt finns verksamhetslokaler innehållande tillverkning av belysningsarmaturer cirka 100 meter söder om planområdet samt drivmedelsförsäljning cirka 500 meter söder om planområdet.

I Kärradal, norr om planområdet, finns campingverksamhet cirka 300 meter norr om planområdet. Längre norrut finns ytterligare en campingplats, restauranger, badplatser med mera.

Kulturmiljö

Inom planområdet finns två fornlämningar i form av boplatser, L1996:1905 och L2023:1864.

Fornlämning L1996:1905 är delvis undersökt år 2007 och den del som återstår är till stora delar bebyggd av körväg, Kärravägen. Därtill kan tilläggas att det vid den arkeologiska utredningen som utfördes av fastigheten Torpa-Kärre 8:33 år 2023 drogs utredningsschakt i L1996:1905:s direkta närhet utan att något arkeologiskt relevant material påträffades i schakt gränsande till Kärravägen. Arkeologisk undersökning av L1996:1905 har av länsstyrelsen inte bedömts vara motiverad då det med största sannolikhet är svårt att uthämta relevant arkeologisk information ur den del av fornlämningen som eventuellt är kvar i ursprungligt skick.

Vid förundersökning av fornlämning L2023:1864 år 2023 påträffades stolphål och kokgropar. Därtill gjordes fynd av slagen flinta. Fornlämningens kunskap har efter förundersökning bedömts som klarlagd varför det inte är motiverat med fortsatt undersökning. Lagstadgat skydd enligt 2 kap kulturmiljölagen har därmed upphört för L2023:1864.

I jordbruksmarkens kantområden finns stenmurar inom planområdet. Främst i jordbruksmarkens norra gräns och i den västra gränsen mot Kärravägen. Stenmurarna visar på landskapets indelning och hur områdets brukats över tid.

Miljö

Strandskydd

Nisebäcken, som har sin sträckning genom norra delen av planområdet, omfattas av strandskydd på 100 meter.



Bild 30. Karta som visar strandskyddets utbredning inom planområdet. Strandskyddet redovisas med skrafferad yta.

Biotopskydd

Inom planområdet finns stenmurar och diken som omfattas av det generella biotopskyddet. Se vidare bild 31.



Bild 31. Karta som visar stenmurar och diken som omfattas av det generella biotopskyddet. Stenmurar är markerade med röd linje och diken med orange linje. Planområdesgränsen redovisas med svart streckad linje

Markavvattning

Planområdet omfattas av Kärrens dikningsföretag av år 1951. Dikningsföretagets exakta läge och funktion är okänd med anledning av de åtgärder som gjorts i området genom åren. Vid utförandet deltog fyra fastigheter. Statens järnvägar var en av deltagarna och skulle, enligt förrättningsbeslutet, ombesörja utloppssträckan med ett öppet dike längs järnvägen till Nisebäcken. I övrigt bestod dikningsföretaget av en rörledning i varierande dimension. Dikningsföretagets anläggning dimensionerades för 1,5 liter per sekund och hektar.

I samband med utbyggnaden av Västkustbanans dubbelspår på 1990-talet ersattes dikningsföretagets anläggning av en ny dagvattenledning. De täckdikningssystem på åkermarken, som tidigare avvattats via dikningsföretagets ledning, bedöms ha kopplats in på dagvattenledningen. Markavvattningen av åkermarken inom planområdet sker därmed idag via dagvattenledningen som kom till på 1990-talet.

Dikningsföretagets ursprungliga anläggning bedöms på huvuddelen av sträckan inte finnas kvar eller inte fungera. Dikningsföretagets anläggning låg inom det som idag är Trafikverkets järnvägsfastighet Torpa-Kärrens 1:2 och i gränsen mot Torpa-Kärrens 15:22.

Den del av dikningsföretaget som gick in på den nuvarande fastigheten Torpa-Kärre 8:297 (Belid AB) kan antas vara avvecklad eftersom fastigheten exploaterats för industriändamål.

Det går inte att hävda att dagvattenledningen som lades på 1990-talet är dikningsföretagets. Ingen överenskommelse om att dikningsföretaget ska ta över dagvattenledningen har hittats. Dagvattenledningen, som ersatte dikningsföretagets anläggning, har tillkommit genom banrätt, det vill säga genom lag om byggande av järnväg. Bedömningen är att dikningsföretagets anläggning revs ut i samband med utbyggnaden av Västkustbanan och att dikningsföretagets tillstånd därmed får anses vara förfallet.

Hälsa och säkerhet

Buller från väg- och spårtrafik

Inom planområdet förekommer bullernivåer på 50–60 dBA ekvivalent ljudnivå. Högre nivåer förekommer direkt intill järnvägsspåret och lokalt intill Kärravägen. Maxnivåerna har beräknats till 70–80 dBA.

Befintliga bostäder norr och öster om planområdet beräknas utifrån befintliga förhållanden ha en ekvivalent ljudnivå på 50–54 dBA och en maximal ljudnivå på 67–72 dBA vid fasad. Naturvårdsverkets riktvärden för befintliga bostäder vid buller från väg anges till 55 dBA ekvivalent nivå vid bostadens fasad och uteplats samt maximalt 70 dBA vid uteplats. Vid buller från spårtrafik är motsvarande riktvärden 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad, 55 dBA ekvivalent nivå vid uteplats och 70 dBA maxnivå vid uteplats.

I Naturvårdsverkets vägledning om buller från väg- och spårtrafik på skolgårdar anges att ljudnivån 50 dBA alltid bör uppnås vid så stor del av varje skolas utevistelseyta som möjligt, det vill säga vid minst halva skolgårdens yta, såväl vid nyplanering som vid befintliga verksamheter. Riktvärdet bör så långt möjligt även uppfyllas vid de delar av skolbyggnadens fasader som vetter mot ljudskyddad sida, normalt skolgård och utevistelseytor. Värdet bör uppfyllas på de ytor där barnen befinner sig mest, exempelvis för lek och vila. För övriga ytor utomhus bör målsättningen vara att klara 55 dBA. Värdena avser ekvivalent ljudnivå för dygn.

Med skolgård avses i Naturvårdsverkets definition en öppen plats utomhus vid en skola eller förskola, ofta inhägnad av staket eller stängsel, där barnen vanligen tillbringar sina raster eller där pedagogisk verksamhet bedrivs. På ytor som används för lek, vila eller pedagogisk verksamhet bör ljudmiljön vara god och möjliggöra den tänkta verksamheten. Skolgårdar där mindre barn vistas bör prioriteras med avseende på tillgång till god ljudmiljö. Särskilt yngre barn är mer känsliga för buller än vuxna och har heller inte samma möjlighet att välja sin vistelsemiljö.

Risk för olyckor

Västkustbanan är transportled för farligt gods. Enligt rapporten *Risikanalyt av farligt gods i Halland län* (Länsstyrelsen i Hallands län, 2011) finns risk för mekanisk påverkan i princip endast i omedelbar närhet av spåret. Som störst brukar ett påverkansområde på upp till 25–30 meter från spåret anges.

Söder om planområdet ligger en miljöfarlig verksamhet, Belid AB, på fastigheten Torpa-Kärre 8:297. Belid AB tillverkar belysningsarmaturer och är anmäld som miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Verksamheten har ett beslut om försiktighetsmått. Försiktighetsmåttarna gäller bland annat förbrukning av lösningsmedel, bullernivåer och utsläpp av stoft. Buller och luktstörningar från verksamheten kan förekomma. Om lukt- eller damm störningar uppstår vid närliggande bostäder och arbetsplatser ska åtgärder för att begränsa störningarna vidtas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Förorenad mark

Den översiktliga miljötekniska markundersökningen som utförts påvisar inga halter över Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM) i jord. Enbart låg halt av kadmium har påträffats precis i nivå med godkända värden i en provtagningspunkt. Provtagning av grundvattnet har påvisat förhöjda halter av aluminium och nickel.

Markradon

Marken i området klassas som låg till normalradonmark enligt utförd geoteknisk utredning.

Vibrationer

I närheten av till exempel väg och järnväg kan vibrationer från trafiken utgöra en olägenhet för de som vistas i lokaler intill. Vibrationerna fortplantas via räls och mark till närliggande byggnader och kan i vissa fall uppfattas av människor som befinner sig inomhus i byggnaderna. I leriga jordar sprider sig vibrationerna längre än i sandiga jordar eller berggrund.

Sociala

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.

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 social konsekvensanalys med barnkonsekvensanalys tagits fram.

Forskning visar att unga människor handlar mer impulsivt än vuxna människor. För att förhindra suicid hos unga är det därför viktigt att skapa hinder i den fysiska miljön. Unga söker sig främst till ödsliga men lättillgängliga platser som de känner till väl och som ligger nära de områden där de brukar vara i vardagen.

Teknik

Vatten, spill- och dagvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för dricks- och spillvatten. Ledningar finns i Kärravägen. Planområdet ingår inte men gränsar till verksamhetsområde för dagvatten i Tångaberg.

Energiförsörjning

Varbergssortens Elkraft är leverantör av el i området. Ledningar finns i Kärravägen.

Bredband

Varberg Energi är leverantör av fiber. Ledningar för fiber finns i Kärravägen.

Fjärrvärme

Varberg Energi är leverantör av fjärrvärme. Ledningar för fjärrvärme finns norr om Kärravägen i norra delen av planområdet.

Avfallshantering

VIVAB ansvarar för hämtning av hushållsavfall i området. Närmaste återvinningscentral finns på Holmagärde i Varberg och närmaste återvinningsstation finns i Trönninge, cirka 5,5 kilometer från planområdet.