



**VARBERGS  
KOMMUN**

Stadsbyggnadskontoret

Dnr: SBK 2017-000350

Datum: 2023-02-01

1 (56)

## **Granskningsutlåtande Detaljplan för del av Lindhov 1:22 mfl , etapp C6**

Trönningenäs

Varbergs kommun

Detaljplanen har varit på granskning under tiden den 12 maj 2021 till och med den 2 juni 2021.

Handlingar har skickats till Länsstyrelsen i Hallands län, Kulturmiljö Halland, Trafikverket, Kommunstyrelsen, Förskole- och grundskolenämnden, Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden, Hamn- och gatunämnden, Kultur- och fritidsnämnden, Lantmäterimyndigheten, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Räddningstjänsten, Servicenämnden, Socialnämnden, Varberg Energi AB, Varbergsortens El, Fortum, Vatten & Miljö i Väst AB, Hallandstrafiken, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, TeliaSonera Skanova AB, PostNord, Swedegas AB, Lindberga församling samt till berörda sakägare.

Granskningsutlåtandet är en av kommunens handlingar i aktuellt ärende som har till syfte att redovisa de synpunkter som framförts under samrådtiden. Inkomna yttranden redovisas i vissa fall i sammanfattad form nedan. Bearbetning i text har gjorts för att texten ska vara vårdad, enkel, begriplig och för att uppfylla behandlingen av personuppgifter i enlighet med dataskyddsförordningen GDPR. Om flera synpunkter berör samma frågor görs hänvisning till andra yttranden där kommentar på motsvarande synpunkt finns.

Följande synpunkter har framförts under granskningstiden:

## **Statliga, kommunala och övriga remissinstanser**

### **1. Länsstyrelsen i Hallands län, 2021-05-25**

Planområdet ligger i Trönningenäs ca 5 km norr om centrala Varberg. Syftet med planen är att möjliggöra drygt 50 bostäder i radhus, parhus och villor.

Länsstyrelsen lämnade samrådsyttrande över planförslaget den 26 juni 2020 (Dnr 402-3689-20)

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

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

#### **Motiv för bedömningen**

*Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10§ PBL*

Länsstyrelsen befarar inte att:

- riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas,
- strandskydd enligt 7 kap. MB upphävs i strid med gällande bestämmelser
- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljökvalitetsnormer enligt MB inte iakttas,
- det som föreslås blir olämpligt avseende människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

*Råd enligt 2 kap. PBL*

Länsstyrelsen har inget att erinra mot förslaget.

**Kommentar:** *Synpunkten noteras*

## 2. Kulturmiljö Halland, 2021-05-25

Kulturmiljö Halland har fått rubricerade ärende på remiss och har inga synpunkter på planen.

**Kommentar:** *Synpunkten noteras*

## 3. Trafikverket, 2021-05-24

### Trafikverkets synpunkter

#### *Transportsnål planering*

Trafikverket vidhåller att kommunen bör planera för bostäder i de centrala delarna av befintlig tätort med närhet till service, arbetsplatser och kollektivtrafik för att minska bilberoendet och minimera klimatpåverkan.

#### *Trafikflöde*

Trafikverket noterar att en trafikutredning samt trafikanalys har tagits fram med prognosår 2050. Det är noterat att trafikutredning har drygt 300 bostäder samt en förskola för 80 barn planeras i en rad detaljplaner.

Utredningen visar att kapacitet i korsning med väg 845 är ett problemområde.

Exploateringen antas alstra 1 578 fordonrörelser per dygn, vilket innebär en dryg fördubbling av den nuvarande trafiken på Trönningenäsvägen. Utredningen kommer fram till att belastningsgrad i korsningen mellan väg 845 och Trönningenäsvägen år 2050 med exploatering överstiger 0,6 vilket är gränsvärden enligt VGU. Därför rekommenderas ett svängfält på Trönningenäsvägen.

De i utredningen föreslagna åtgärderna krävs för att säkerställa trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 845 innan alla etapper är utbyggda. Kommunen behöver visa när åtgärderna krävs, dvs. hur många bostäder som kan planeras innan belastningsgrad överstiger 0,6.

### Övrigt

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar: *De föreslagna åtgärderna kommer att utföras inom ramen för detaljplan för Trönningenäsvägen.*

#### **4. Kommunstyrelsens arbetsutskott, 2021-06-09**

Exploateringsavtal ska vara tecknat mellan exploatören och Varbergs kommun innan detaljplanens antagande.

**Kommentar:** *Synpunkten noteras*

#### **5. Förskole- och grundskolenämnden, 2021-06-24**

Förskole- och grundskolenämnden beslutar

1. tillstyrka detaljplan för del av Lindhov 1:22 m.fl., etapp C6

2. förskole- och grundskoleplatser behöver säkras inför byggnation av bostäder.

Övervägande

Bedömningen är att detaljplanens innehåll kommer att påverka nämndens verksamheter. Detaljplanen ligger inom Bläshammarskolans upptagningsområde för förskola och grundskola F-5 (F-6 från läsåret 2021/2022). Grundskoleelever i åk 6-9 (7-9 från läsåret 2021/2022) går på Trönninge skola.

Förskoleverksamheten i upptagningsområdet bedrivs idag på två förskolor, Skeppets förskola och Siers förskola som är närmast (1 km fågelvägen).

Behovet av platser i området är mycket högre än tillgången. Enligt kommunens befolkningsprognos kommer underskottet av platser till förskolan uppgå till ca 100 höstterminen 2021 och vid en utblick mot 2030 är underskottet av platser över 160 st.

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

Bläshammar skola kommer under läsåret 2021/2022 vara organiserad som en F-6 skola och inte som idag en F-5 skola. Skolan har en organisatorisk

maxkapacitet på 306 elever och nästa läsår 2021/2022 kommer den maxkapaciteten vara nådd. Kapacitetshöjande åtgärder är planerade till läsåret 2021/2022

Trönninge skola har en organisatorisk maxkapacitet på 675 elever och i maj 2021 var 709 elever inskrivna i skolan. Kapacitetshöjande åtgärder är planerade till läsåret 2022/2023

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

Det är viktigt att tillgodose behovet av platser i förskola och skola och att det ligger i fas med utbyggnad av bostäder. Vidare är det viktigt att det finns infrastruktur i form av säkra gång- och cykelvägar till våra verksamheter.

**Kommentar:** *Ändring av detaljplan för Trönningenäs förskola van laga kraft i augusti 2022. Försening av detaljplanen har lett till att byggnation kommer ske under 2023/2024. Planområdet kommer också byggas ut under denna period vilket borde resultera i att nya barn kommer flytta in när förskolan står klar.*

## 6. Hamn- och gatunämnden, 2021-06-02

Hamn- och gatunämnden beslutar

- att tillstyrka granskningshandling för detaljplan för del av Lindhov 1:22 m fl, etapp C6, förutsatt att större grönområden tillskapas på allmän plats så att fler funktioner än dagvattenhantering ryms
- dammen placeras och utformas på ett sätt som inte påverkar Trönningenäsvägen med tillhörande anläggningar negativt
- anläggningar för fördröjning av dagvatten längs gatorna omdisponeras för en mer rationell drift
- kostnaderna för att lösa områdets skyfallshantering finansieras av berörda exploateringar

Beslutet är taget enligt punkt 4a i nämndens delegeringsförteckning.

## Övervägande

### Övergripande

Ett planprogram togs fram för området år 2006. Föreslaget utbyggnadsområde har fått en dubblerad exploateringsgrad mot vad programmet har angett. I dagsläget pågår flera detaljplaner inom Trönningenäs, bland annat en detaljplan för Trönningenäsvägen där syftet är att vägen ska bli kommunal. Det hade varit önskvärt att ta ett större helhetsgrepp om området gällande både befintliga och kommande utbyggnadsområden i Trönningenäs. En ökad mängd bostäder leder till ett större behov av sammanhängande större grönytor. Fler människor leder också till ökad trafik, vilket gör att åtgärder längs Trönningenäsvägen kan behövas för att säkra framkomligheten och dämpa hastigheter och buller. Åtgärder som kan behövas i och med den ökade belastningen på Trönningenäsvägen måste finansieras av exploateringen i denna och kommande etapper.

### Trafik och hållbart resande

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

Infartsgatan till området har i förslaget flyttats och ligger nu i öster och kan i framtiden trafikförsörja eventuellt framtida bostadsområde öster om planområdet. Detta syns dock inte i planhandlingarna; det behöver redovisas i text och illustration hur man i framtiden kan knyta det eventuella nya bostadsområdet hit.

Fartdämpande åtgärder kan behövas på flera delar i planområdet, framförallt vid infarten och korsningen med gc-vägen och på raksträckorna.

Ett utfartsförbud föreslås läggas för bostäderna söder om den nya infartsvägen, närmast korsningen.

### Grönstruktur och dagvattendamm

Dagvattendammen i områdets södra del tar hand om dagvatten från det aktuella detaljplaneområdet men även dagvatten från ytterligare etapper

som ännu inte är planlagda. Dammen är stor och blir mycket dominerande i parken. Troligtvis kommer dammen att ta ännu större plats än vad som syns på illustrationskartan, med tanke på att förslaget behöver anpassas till områdets topografi. Parkens yta måste av detta skäl utökas norrut för att ge plats även för andra funktioner, som lek och samvaro, alternativt att en större grönyta med önskade kvaliteter tillkommer i planens norra del.

Det pågår ett planarbete för Trönningenäsvägen, söder om aktuellt område. Det måste noga studeras att aktuell detaljplan inte inverkar negativt på Trönningenäsvägen med tillhörande gång- och cykelväg. Avståndet mellan dammen och befintlig gång- och cykelväg måste vara tillräckligt brett för att inga trafiksäkerhetsproblem ska uppstå och ytan emellan dem måste vara tillräckligt plan för att kunna skötas på ett rationellt sätt. Kanter, murar och räcken är anordningar som inte kan accepteras i denna miljö.

#### Dagvattendiken längs gatorna

Planförslaget bygger på att dagvatten från både kvartersmark och allmän plats fördröjs. Gatornas dagvatten föreslås tas omhand och fördröjas i ett trögt system bestående av gräsklädda makadamdiken längs samtliga gator. Förvaltningen föreslår en omdisponering av de ytor och volymer som tar hand om dagvatten från allmän plats, genom att dikena längs lokalatorna inne i området ersätts av breddade grönytor med alléträd längs genomfartsgatorna. På så sätt hålls kommunens skötselkostnader nere och belastar inte skattekollektivet.

#### Skyfallsproblematik vid Trönningenäsvägen

Detaljplanens plan- och genomförandebeskrivning beskriver att det finns risk att planområdets sydöstra del översvämmas vid skyfall, vilket kan ge skador på intilliggande pumpstation, infartsväg till bostadsområdet och bostadsfastigheterna närmast dammen om inga åtgärder görs.

Dagvattenutredningen föreslår att vatten vid skyfall ska rinna söderut, genom befintlig kulvert under Trönningenäsvägen men även över vägen. Dagvattenutredningen föreslår vidare att en sänkning av vägen studeras inom detaljplanen för Trönningenäsvägen, för att möjliggöra en kontrollerad avledning av skyfallsflödet. Förvaltningen är angelägen om att denna fråga är löst innan genomförandet av aktuell detaljplan påbörjas. Förvaltningen anser också att kostnaden för en eventuell ombyggnation av Trönningenäsvägen ska bäras av de exploateringar som nyttjar dammen för fördröjning av sitt dagvatten.

#### Ekonomi och verksamhet

Kommunen är huvudman för allmän plats i planområdet. Förvaltningen

förutsätter att alla investeringar på allmän plats som är en följd av detaljplan finansieras av exploateringen. Detta gäller även anläggningar utanför aktuell detaljplan, exempelvis eventuell ombyggnation av Trönningenäsvägen, som blir en följd av exploateringen. Kostnader för bulleråtgärder kan komma att bli aktuellt för väghållaren.

De tillkommande ytorna för allmän plats kommer att leda till ökade driftskostnader för hamn- och gatunämnden.

**Kommentar:** *Planbeskrivningen har reviderats vad gäller infartsvägen och dess koppling till framtida bostadsområde.*

*Fartbegränsande åtgärder kan utföras inom ramen för detaljplanen.*

*Utfartsförbud har setts över.*

*Dagvattenutredningen har reviderats och dammens vattenreglering har justerats så att dammen inte blir för stor och kommer för nära Trönningenäsvägen. Parken har dessutom utökats norrut för att ge plats för fler funktioner.*

*I söder har plangränsen flyttats norrut för att säkerställa att inga framkomlighetsproblem för gc-vägen ska uppstå.*

*Dikena på lokalgatorna kvarstår som del av dagvattenlösning.*

*Naturområdet avses användas som översvämningssyta vid händelse av skyfall. Planen föreslår att infartsvägen anläggs med en lägsta nivå på +6,50 meter. Pumpstationen kommer att höjas för att förhindra att skador uppstår.*

## **7. Kultur- och fritidsnämnden, 2021-06-07**

Kultur- och fritidsnämnden har inget att erinra

**Kommentar:** *Synpunkten noteras.*

## **8. Lantmäterimyndigheten, 2021-05-12**

Lantmäterimyndigheten (LM) har erhållit förslag till detaljplan för granskningsyttrande och har följande synpunkter.



Inledningsvis kan sägas att planförslaget omfattning gör att det är svårt att tränga in i alla detaljer. Risk finns för förbiseenden i den stora mängden av information och dess konsekvenser.

### **Plankarta och planbestämmelser**

Planbestämmelserna e<sub>7</sub>-e<sub>10</sub> saknar lagstöd och regleringen ryms inte inom det som kan regleras med stöd av PBL 4:11 1 st. 1 p. Konsekvensen av det är att bestämmelserna blir ogiltiga. Fastighetsindelningen kan endast regleras med stöd av bestämmelserna i PBL 4:18. Tillåtna regleringar är största och minsta fastighetsstorlek samt en direkt indelning i fastigheter så kallade fastighetsindelningsbestämmelser där fastigheternas utformning avgörs direkt i detaljplanen. Bestämmelserna behöver ändras.

Illustrationskartan är inte juridiskt bindande men bör för tydlighetens skull illustrera ett sätt som detaljplanen kan genomföras på. Den nu aktuella illustrationen gör inte det. Bland annat illustreras garagebyggnader som strider mot detaljplanens bestämmelser.

Markreservatet för gemensamhetsanläggning för parkering innehåller en smal passage mellan byggrätterna där parkering inte är möjlig. Den smala passagen bör ha ett annat syfte än parkering.

### **Plan- och genomförandebeskrivning**

#### *Genomförande av projektet*

LM vill poängtera vikten av att avtal som planens genomförande är beroende av, såsom avtal med fastighetsägare som är belägna utanför planområdet med avseende på dagvatten, är påskrivna innan detaljplanen antas. Avsaknad av dessa leder till stor risk att detaljplanen upphävs vid ett eventuellt överklagande.

Det saknas beskrivning av att servitut som berörs av allmän plats kommer att upphävas i de delarna Det framgår inte vilken kvartersmark med blivande fastigheter som är tänkta att ingå i de nybildade gemensamhetsanläggningarna som är en följd av markreservaten för gemensamhetsanläggningar.

Stycket ”*De tillkommande fastigheterna i planområdets östra del kan om parterna är överens, likaså få andelstal i Lindhov ga:2, för skötsel av planerad lekplats (inom område med bestämmelse g2).*” är inte begripligt för LM. Lindhov ga:2 utgör en befintlig gemensamhetsanläggning och den

planerade gemensamhetsanläggningen vid markreservatet g2 utgör ett annat område.

Det saknas motivering i planbeskrivningen kring syftet av att det i olika delar av planen regleras med olika p bestämmelser. Det kommer bli svårt i framtida prövningar som innebär om en eventuell avvikelse från aktuell p bestämmelse är förenlig med syftet eller inte är ok om man inte förstår varför det på ett ställe exempelvis ska vara 4 meter till gräns och på ett annat 4,5 meter.

En ekonomisk konsekvens för kommunen som saknas är inlösen av del av Lindhov s:1 som omfattar allmän plats.

**Kommentar:** *Planbestämmelserna (bl.a. e- och p-bestämmelser) har setts över och ändrats.*

*Illustrationskartan har reviderats.*

*Stadsbyggnadskontoret instämmer i att avtal/ överenskommelser om ledningsrätt för bortledande av dagvatten ska vara tecknade (tillsammans med exploateringsavtalet) eftersom de är förutsättningar för planens genomförande.*

*Genomförandebeskrivningen har reviderats vad gäller upphävande av servitut på allmän plats, likaså läggs en beskrivning till om vilka blivande fastigheter som är tänkta att ingå i den nybildade gemensamhetsanläggningen.*

*Stycket avseende ga:2 har tagits bort. En punkt om ekonomisk konsekvens för kommunen (som senare läggs på exploatören) gällande inlösen av del av Lindhov s:1 som omfattar allmän plats i planen läggs till under stycket ekonomiska konsekvenser.*

## **9. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, 2021-06-02**

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen beslutar att tillstyrka förslaget till detaljplan med hänvisning till att nedanstående synpunkter i samrådsskedet har beaktats.

I samrådsskedet yttrade sig MHN enligt nedan;

- Plan- och genomförandebeskrivningen förtydligas med den ekvivalenta ljudnivån, 50 dBA vid uteplats. Det finns ett flertal fastigheter vars uteplats exponeras för mer än 50 dBA ekvivalent ljudnivå, där placering av uteplatser måste beaktas.
- Rådighet över avledandet av dagvatten till recipient är uppkälat samt dispens från länsstyrelsen beslutats.

### Övervägande

I plan- och genomförandebeskrivningen under rubrik Störningar, Buller finns att läsa "Utredningen visar att samtliga fasader klarar bullernormer vad gäller ekvivalenta värden. Ett mindre antal uteplatser är exponerade för mer än både 50 dBA ekvivalenta värden samt 70 dBA maxvärden. Detta innebär att rådande bullervärden måste beaktas vid placering av uteplats, vilket sker vid projektering".

Vidare under rubrik Avtal står det "Överenskommelser om ledningsrätter för avledande av dagvatten upprättas mellan Varberg Vatten AB och fastighetsägarna till respektive Lindhov 1:45 och Lindhov 1:46. Avtalen tecknas för att säkerställa dagvattenhantering beträffande kulverterat utlopp från dagvattendamm till befintligt dike, inom Natura-2000-område söder om planområdet."

Och under rubriken Tillstånd Natura 2000-område står det "Länsstyrelsen meddelade 150204 tillstånd enligt 7 kap 28a§ till dagvattenutsläpp från 250 villor till Natura 2000-område Getteröns fågelreservat (Diarienummer: KS2011/0578-36). Beslutet är förenligt med följande villkor:

- Föreslagna utjämningsmagasin för dagvatten ska anläggas.
- Utjämningsmagasinen ska dimensioneras och utformas så att den 2 juni 2021 reningseffekt som presenterats i ansökningsmaterialet uppnås.
- Utjämningsmagasinen ska underhållas så att reningseffekten består.
- De skyddsåtgärder i övrigt som beskrivs i ansökan ska genomföras.
- Tillståndsinnehavaren ansvarar för att åtgärderna enligt ovanstående villkor utförs, t.ex. fastläggande i berörda detaljplaner och genom särskilda avtal med behövliga parter."

Därmed har nämndens synpunkt från samrådsyttrandet hörtsammats. Miljö-och hälsoskyddsförvaltningen anser därför att förslaget till detaljplan del av Lindhov 1:22 m.fl., etapp C6 kan tillstyrkas

**Kommentar:** *Synpunkten noteras. Det tidigare förslagna kulverterade utloppet har ersatts med avtal mellan Varberg Vatten AB och berörda markägare om rådighet i befintligt dike.*

## 10. Räddningstjänsten, 2021-06-01

Utifrån det planförslag märkt samrådshandling, upprättat 2021-04-29 som delgivits, önskar Räddningstjänsten framföra följande rörande aktuellt planförslag:

- I planförslag anges att flertalet brandposter finns i området. Räddningstjänsten vill belysa att enligt VIVAB:s karttjänst/inventering av brandposter, så gäller detta endast för befintligt bostadsområdet i väster. Med endast detta områdes brandposter medges inte det avstånd på maximalt 150 meter mellan brandposter inom aktuellt planområde som rekommenderas för konventionellt system för tillgång till brandvatten enligt VAVP114.
- Räddningstjänsten rekommenderar starkt att föreslagna lösningar för att begränsa översvämning av vägar och pumpstation vid skyfall som lyfts fram i Dagvattenutredning får hög prioritet. Detta med hänsyn till att förhindra förhållanden som begränsar åtkomst till området i händelse av räddningsinsats.

**Kommentar:** *Tillgång och avstånd till brandposter kommer att säkerställas i projekteringen.*

*Som en konsekvens av detaljplanen kommer pumpstationen höjas upp för att undvika översvämningsskador.*

*Då Räddningstjänsten i Varberg saknar riktlinjer för vattendjup på väg har istället Göteborgs Stads TTÖP 21 använts. Skyfalls- och översvämningssberäkningarna visar att dessa riktlinjer på 0,2 meter vattendjup klaras på Trönningenäsvägen.*

## 11. Ellevio AB, 2021-06-02

Med hänvisning till översända handlingar i rubricerat ärende, får vi meddela följande.

Ellevio har inga ledningar inom aktuellt planområde.

**Kommentar:** Synpunkten noteras.

## 12. Vatten & Miljö i Väst AB, 2021-06-02

### Vatten och avlopp

#### Utloppsledning från dagvattendammen

Om inte ledningsrättsöverenskommelser och avtal om rådighet att bygga ledningen samt avleda dagvatten till ett privat dike kan erhållas, så krävs planåtgärder som tydliggör nyttan och behovet.

#### Fördröjning på kvartersmarken:

Vivab tycker att exploatörens förslag om att anlägga vattentankar på varje fastighet är mycket god. Tanken fungerar som fördröjningsmagasin men även som bevattningsreserv vid torrperioder, vilket är positivt och innovativt med tanke på klimatförändringarna. I stället för att de framtida fastighetsägarna enbart ska erbjudas att köpa till vattentankar som "option" anser Vivab att alla fastigheter ska utföras med en bevattningstank som standard.

Dagvatten från parkeringsytan (gl) ska fördröjas. Enligt dagvattenutredningen ska parkeringsytan anläggas med gräsarmering, vilket ungefär motsvarar ett omhändertagande på 50%, och då uppfylls kravet på fördröjning innan utsläpp till den allmänna dagvattenledningen. Viktigt att parkeringsplatsen blir utförd enligt beskrivning, annars måste ytan fördröjas med annan teknik.

#### Skyfall

För att skapa ytterligare säkerhetsmarginal för att befintlig pumpstation och framtida bebyggelse närmast dagvattendammen, inte riskerar att översvämmas i händelse av ett kraftigt skyfall är det viktigt att del av

Trönningenäsvägen sänks något i höjd längs med planområdets Sydöstra hörn. En mer distinkt skyfallsavledning över Trönningenäsvägen erhålls då. Som Nämnas i plan- och genomförande beskrivningen ska detta studeras mer ingående i det pågående planarbetet med Trönningenäsvägen.

#### Rörmagasin för dagvattenfördröjning

I dagvattenutredningen föreslås att rörmagasin ska anläggas på Fyrstrandsvägen. Vivab anser i detta fall att rörmagasin är en något föråldrad och dyr teknik. Vivab föreslår att rörmagasinen ersätts med annat fördröjningsalternativ som ligger mer i linje med Dagvattenanvisningarnas intensjoner. Ett alternativ kan t.ex. vara att öka andelen grönyta i detaljplanen för att kompensera ett volymsbortfall om rörmagasinet slopas.

#### Avsnitt: Genomförande av projektet / Organisatoriska frågor / Avtal

Överenskommelse för ledningsrätt av Fiber: Varberg Vatten AB är inte huvudman för fiber och ska således inte bilda någon ledningsrätt för detta ändamål.

#### Avsnitt: Teknisk försörjning / Övergripande dagvattenhantering:

Andra meningen ska lyda: "Hantering av dagvatten ska ske i enlighet med Falkenbergs och Varbergs kommuners Dagvattenanvisningar (2017).

#### Avsnitt: Tekniska frågor / Dagvatten

Kommunens dagvattenpolicy benämns "Dagvattenanvisningar".

#### **Avfallshantering**

Arbetsmiljöverket ställer krav på arbetsmiljön för renhållningsarbetare. Avfallsutrymmen skall placeras så att de är lättillgängliga vid hämtning.

Vid nybyggnationer skall gångavståndet inte vara längre än 10m. Placering av eventuella markbehållare ska ske enligt Vivab's anvisningar.

Backning med sophämtningsfordon ska undvikas, området är planerat med rundslingor för trafiken, vilket är mycket bra. På ett ställe finns en vändplats, utformad som T-vändkors. Tänk på att radien ska vara 9 meter, samt att det ska finnas en hinderfri remsa på ca 1,5 meter. På gator bör renhållningsbilarna vid tömning kunna disponera en plats med bredd 4 meter.

Fr.o.m. 2025 ska enligt gällande lagstiftning alla bostadsfastigheter erbjudas möjlighet till fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar. Det innebär att det vid nybyggnation måste skapas utrymmen för detta.

**Kommentar:** *Parkeringsytan (g1) är borttagen. Trönningenäsvägen kommer inte att sänkas. Som en konsekvens av detaljplanens genomförande kommer pumpstationen att höjas. Naturområdet kommer att kunna användas som översvämningsyta.*

*Rörmagasin kvarstår som en del av dagvattenhanteringen. Andelen grönyta har ökat i det slutliga planförslaget. Vändplatsen är dimensionerad för renhållningsfordon. Genomförandebeskrivningen har uppdaterats. Vattentankarna kvarstår som "option" i planförslaget. Avtal om ledningsrätt och rådighet för befintligt dike har kommit till stånd.*

### **13. Swedegas AB, 2021-05-27**

Swedegas AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Swedegas har inga ledningar eller anläggningar i det aktuella planområdet och har därmed inget att erinra i rubricerat detaljplan.

**Kommentar:** *Synpunkten noteras*

## Inkomna yttranden

### 1. Yttrande, 2021-05-07, rad 55

Som boende i Fyrstrandsbyn (etapp 1) känner vi så klart mest för den del som gränsar in i Fyrstandsbyn (se bild nedan) och ber er hantera utbyggnaden där varsamt. Som förslaget ligger nu tycker vi att det frångår den ursprungliga planen om ett luftigt villaområde med stora lantliga tomter och hus av samma sort.

- Upplever att området blir hårt förtätat.
- Då Fyrstandsbyn såldes in som ett lantligt villaområde med stora luftiga tomter känns det fel att "pressa" in radhus och småvillor i den östra delen. Ett område med parkeringsplats, där man inte ens har en egen uppfart. En yta med stor parkeringsplats känns inte så lantligt. Hade varit mer rätt att fortsätta med ett par tomter i samma storlek, och likadana hus.
- Blir också en märklig blandning av gamla hus, hästgård, radhus, småvillor och större nya villor i den östra delen. Splittrat intryck.
- Vi är också generellt oroliga för den ökande mängden människor. Står att trafikmängden kommer att dubblas (från 2000 bilar ÅDT till 4000). Vi har redan i dag märkt av problem på badplats etc. som upplevs ha ökad nedskräpning och slitage.

Vi är flera familjer i området som tycker som ovan.

**Kommentar:** *I det västra området planeras för villor i likhet med de som byggts i föregående etapper. Därmed utgår också den parkeringsplats som tidigare var inplanerad. Denna ändring gör att områdets exploateringsgrad minskar, samt att merparten av de planerade bostäderna består av villor.*

*Trönningenäs är en ort som sedan flera år är i förändring. Med exploateringen följer även ökad biltrafik. Prognosen som anger att trafiken kommer att fördubblas togs fram redan 2005 (Program för Trönningenäs inre).*



**2. Yttrande, 2021-05-24, rad 62**

Trönningenäs vägsamfällighetsförening har i mer än 10 år väntat på att Varbergs kommun skall komma fram med ett konstruktivt förslag om hur Trönningenäsvägen skall kunna övergå i kommunalt huvudmannaskap.

Inget har hänt, absolut inget har hänt som kommit till vår kännedom.

Vi tycker det är mycket märkligt och ännu märkligare är det att kommunen nu vill att del av Fyrstrandsvägen skall övergå i kommunalt huvudmannaskap, innan frågan om Trönningenäsvägen är avklarad.

Vi kan omöjligt acceptera att Fyrstrandsvägen eller någon annan väg som ingår i Trönningenäs Ga:6 övergår i kommunalt huvudmannaskap, innan frågan om Trönningenäsvägen är löst på ett godtagbart sätt för alla parter.

Vi förväntar oss en inbjudan från stadsbyggnadskontoret om ett möte där en konstruktiv dialog kan föras om hur frågan om Trönningenäsvägen skall lösas som matarled till all nybebyggelse på Trönningenäs.

Innan dess kan omöjligt någon av de detaljplaner som nu är under bearbetning få något godkännande av oss.

**Kommentar:** *En detaljplan för Trönningenäsvägen är under arbete. Planarbetet behandlar en mängd frågor, bl.a. hur trafiken till de nya bostadsområdena i Trönningenäs ska tas omhand, buller samt trafiksäkerhet.*

*Ett första möte mellan kommunen och vägföreningen har ägt rum under oktober 2021. Vägföreningen kommer fortsatt att vara en deltagande part i planarbetet med detaljplan för Trönningenäsvägen.*

**3. Yttrande, 2021-05-29, rad 70**

Nedan följer våra synpunkter angående den fortsatta exploateringen i Trönningenäs, etapp C6.

Vi har full förståelse för att det behöver byggas fler bostäder i kommunen för att möta den ökande befolkningmängden i Varberg. Dessutom känner vi såklart sympati för de husköpare som önskar bo i vårt fina område som vi så kärt valde för en ungefär 35 år sedan. Vi har nära till det mesta; skola, hav, staden och motorvägen, en kanske egentligen borde fråga sig varför exploateringen dröjt. Där vi nu befinner oss, mitt i detaljplanerat område, snart helt berövade på det vackra landskap som en gång omringade oss med

potatis- och jordgubbsfält, och där dåtidens Fyrstrands-barn kunde åka skridskor på den frusna ängen bredvid travbanans rakbana. Etapp C6 innebär att den nu fria marken mellan Gamla Varbergs naturreservat och Natura 2000-området i Getterön stängs, vilket vi tycker är mycket negativ miljöpåverkan för dessa områden. Trots att vi är emot det faktum att ännu fler hus kommer att byggas in på vår tomt, och att kustnära, fullt brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk till projektet, så hoppas vi ändå att hänsyn tas till våra egna och våra grannars synpunkter på projektet eftersom vi tillsammans kan framföra kritik från synvinklar som exploitören inte kan tänka sig in i.

Enligt översiktskartan över C6 är en väg planerad från Fyrstrandsvägen i nordväst och in i det nya området mot öst. Detta innebär detta att samtliga fordon som kör mot Fyrstrandsvägen kommer att lysa med sina strålkastare rakt in mot fastighet Lindhov 1:70. Ljuset kommer att färdas först genom köksfönstret, för att sedan ta sig genom vardagsrummet där man sitter och tittar på tv, för att avsluta sin ljusbana i sovrummet. Detta anses oacceptabelt för vår framtida livskvalitet och påstår att det finns en bättre lösning som redovisas längre ner i dokumentet.

Vårt alternativ tar också hänsyn till det bisarra påhitt att Fyrstrandsvägens första del ska göras om till en återvändsgränd med vändplats, förmodligen för att skona de fastighetsägare som sålt sin mark till fördel för exploateringen och nu vill skyddas mot densamma. Med risk för att rucka på den redan skadade grannsämjan är detta ett oseriöst hyckleri som inte borde tas på allvar. Fyrstrandsvägen bör vara kvar i sin nuvarande form, har man gett sig in i leken får man leken tåla, sades det när vi var små, talesättet borde vara applicerbart även i vuxenlivet. Längre in på Fyrstrandsvägen kan man räkna med ytterligare exploatering och vi anser att den totala trafikbelastningen när all utbyggnation är färdigställd, för tankarna till Trönningenäsvägens nuvarande situation och är för mycket för Fyrstrandsvägen och vi som bor utmed den. Vi ifrågasätter också hur lämpligt det är ur miljö- och trafikflödessynpunkt att som i dagens plan leda biltrafiken först västerut till Fyrstrandsvägen och sedan österut igen.

Det borde istället göras en ny matarväg i den östra delen av projektet C6, i sydlig/nordlig riktning, för att möta den ökande trafik som de framtida projekten innebär. Hit kan även de framtida projekten längre in på Fyrstrandsvägen ansluta sig.

Påminnelse också om att det inte finns någon service i Trönningenäs, varpå varje hushåll behöver ordna sina ärenden på annan plats. Eftersom ingen

etablerad kollektivtrafik finns innebär det att bilen till största del kommer att användas.

Det går att läsa i Plan- och genomförandebeskrivningen att en skola är under uppbyggnad sydväst om C6, vilket vi visserligen inte kan finna någon mer information om. I Förskole- och grundskolenämndens skrivelse nämner de att även en förskola är planerad några hundra meter från projekt C6, inte heller om denna kan vi finna någon information. Varför vi tar upp detta är eftersom sådana projekt ger upphov till en ännu mer ansträngd trafiksituation i och med hämtningar, lämningar och busstrafik. Det är även så att det inte är säkert att det är områdets barn som får plats på förskolan eftersom det är upp till föräldrarna att ansöka om förskoleplats var man anser det vara lämpligt. Detta kan också ge konsekvensen att föräldrar utanför Trönningenäs önskar ha sina barn på just den nya förskolan vilket såklart leder till ökad trafik. Nämnas ska också att Förskole- och grundskolenämnden i sin skrivelse nämner att inga fler byggnationer bör färdigställas innan två nya förskolor som är planerade i närområdet är i drift, den andra i Bläshammar.

Fyrstrandsvägens Vattenförening äger idag en färskvattenledning som är i bruk inom det aktuella projektområdet, ännu har ingen delgetts någon information om hur denna ledning påverkas av exploateringen.

Vår fastighet avleder dagvatten i ett befintligt täckdikningssystem inom det aktuella planområdet. Vi utgår från att detta hedras och att systemet hålls i drift tills alternativ finnes.

Enligt kartan över etapp C6 är en parkering planerad utmed Fyrstrandsvägen. Vi anser att detta går stick i stäv med ursprunglig tanke om att bygga i linje med den lantliga omgivningen. Varje fastighet bör ha sin egen uppfart för att komma närmre grundtanken och, så gott det går, behålla känslan av landsbygd.

Det går att läsa i Plan- och genomförandebeskrivningen att planeringen av varierande byggtyper skulle leda till en mer varierad social blandning bland de boende. Vi vill påstå att det är prisläget som först och främst bidrar till en social blandning, att många inte har råd att köpa boende i Trönningenäs eftersom priserna är alldeles för höga. Att inbilla sig att en kan uppnå en blandning på ett socialt plan är en förenkling av en komplexare situation.

**Kommentar:**

*I samrådsförslaget föreslogs Fyrstrandsvägen som anslutningsgata till området vilket hamn- och gatuförvaltningen yttrade sig emot i samrådet.*

*"Enligt gällande program ska anslutningsgatan till området ligga i öster för att även kunna mata eventuellt tillkommande bostadsområde öster om aktuellt planområde. Fyrstrandsvägen anges i programmet som cykelväg. I denna detaljplan avses Fyrstrandsvägen i stället användas som anslutningsgata för biltrafiken. Det är inte önskvärt med ytterligare utfarter på Trönningenäsvägen vilket kan bli aktuellt om man planlägger varje plan för sig. Den södra delen av Fyrstrandsvägen har en mycket smal vägsektion. Denna sektion och utfarten till Trönningenäsvägen behöver studeras noggrannare för att säkerställa att lösningen blir trafiksäker och möjlig att genomföra."*

*Inför granskningen togs detta i beaktning och det nya förslaget som presenterades var mer i enlighet med planprogrammet.*

*Vi tjänstemän från SBK och Hamn- och gata har efter granskningen träffat er närboende för att, förutom era inkomna yttrande, höra era synpunkter. Efter dialogen har vi tittat och resonerat kring olika alternativ där vi landat i det alternativ som vi presenterade i granskningen, att stänga av Fyrstrandsvägen. Vår bedömning är att det är ett bra och hållbart beslut i enlighet med planprogrammet. Underlag till beslutet är:*

*Att möjliggöra en infart som kan mata eventuella tillkommande exploateringar, i enlighet med programmet.*

*Att Fyrstrandsvägens utfart är för smal vilket inte fungerar som anslutningsgata till området.*

*Att kommunen inte vill ha fler anslutningsgator till Trönningenäsvägen.*

*Att siktlinjen till gång- och cykelvägen blir bättre vid den nya infarten.*

*Att grönområdet blir sammanhängande med befintligt bostadsområde och lekplats.*

*Gällande synpunkterna som berör bredden och huvudmannskapet för Fyrstrandsvägen så kommer inte den nya vägen bli 13 meter bred. Vägområdet som reserverats ska innehålla väg, gång- och cykelväg och*

*grönstruktur mellan befintlig och tillkommande bebyggelse. Planförslaget tar större hänsyn till framtida exploatering och har en långsiktig hållbarhet med att öppna upp för fler alternativ i kommande planering. Att vi i detaljplaner reserverar yta för gata är viktigt för framtiden och att vi tar över huvudmannskapet är en del i att Trönningenäs exploateras.*

*Infartsvägen vid Lindhov 1:70 utgår ur planförslaget.*

*I takt med att Trönningenäs blir alltmer utbyggt ökar också underlaget för framtida kollektivtrafik och service.*

*Att bebygga Trönningenäs är politiskt beslutat.*

*Parkeringen utmed Fyrstrandsvägen har utgått. Parkering kommer i stället ske på egen fastighet.*

*Resonemanget om social blandning utgår just från prisskillnader mellan exempelvis parhus och stora villor, dvs att det möjliggör en större blandning av grupper bland de som flyttar in i de nyproducerade bostäderna i Trönningenäs.*

*Den i handlingarna nämnda förskolan är sedan tidigare planlagd i detaljplan för Trönningenäs inre C1 och CA. Trafik till och från den skolan kommer ej ske genom aktuellt planområde. Ändring av detaljplan för Trönningenäs förskola van laga kraft i augusti 2022. Byggnation av förskolan kommer att ske under 2023/2024.*

*Vattenföreningens förbindelsepunkt kommer att flyttas från Trönningenäsvägen till lämpligt ställe på Fyrstrandsvägen. Del av föreningens ledning inne på exploateringsområdet tas då bort. Vivab kommer att kalla Fyrstrandsvägens vattenförening till informationsmöte.*

*Er fastighet kommer att ingå i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten när exploateringen är genomförd. Fastigheten ges en förbindelsepunkt för dagvatten mot Fyrstrandsvägen.*

#### **4. Yttrande, 2021-05-28, rad 71**

Yttrande med 71 st namnunderskrifter.

Inte en enda detaljplan till kan antas i Trönningenäs innan nödvändiga åtgärder har vidtagits på Trönningenäsvägen och de buller- och vibrationsstörningar som förekommer har utretts ordentligt. Den buller

BERÄKNING som gjorts säger inte mycket om hur det är i verkligheten. Det krävs en bullermätning och även en mätning av de vibrationer i bostäderna intill Trönningenäsvägen som orsakas av all den tunga trafik som kör förbi.

Att kommunen väljer att presentera en bullerberäkning för befintliga fastigheter längsmed Trönningenäsvägen och där bara helt nonchalant konstaterar att alla fastigheter klarar riktvärdena och att inga åtgärder behövs för att minska bullret i bostäderna är som ett hårt slag i magen.

Ni kan inte ana hur det känns att sitta vid sitt köksbord och där inte kunna koncentrera sig på vad man läser på grund av det ökande trafikbullret som kommit på senare år. Eller att inte längre kunna nyttja ena delen av sin trädgård. Eller att vakna innan sju varje morgon av att morgontrafiken börjar, nu när man äntligen blivit pensionär eller av en annan anledning är ledig en vardag.

Det kan hända att de riktlinjer lagen satts upp som absolut maxtak för buller inte överskrids men det är fortfarande så att en sedan innan god boendemiljö har blivit betydligt sämre för oss som bor här. Och bara för att bullernivåerna inte överskrider riktlinjerna så är det fortfarande klarlagt att ett boende i maxnivåerna för bullervärden inte är hälsosamt, vad lagen än säger. Övriga Europas bullerlagstiftning går i många andra länder åt andra hållet, där stramas det åt för att få hälsosammare boendemiljöer då det insetts vilken psykisk ohälsa buller leder till.

Det hånet när man sedan inser att bullerkraven ser väsentligt annorlunda ut för den nya bebyggelsen är obeskrivligt. I de nya husen är det viktigt att det inte blir för mycket trafikbuller. Att den nya bebyggelsen sedan orsakar trafikökning som innebär bullerökningar för befintliga bostäder ska tålas och då tillåts boendemiljö bli avsevärt sämre än vad som tillåts för den nya bebyggelsen. Bara det faktum att bullernivåerna inte tillåts för den nya bebyggelsen tyder ju tydligt på att det är ohälsosamma bullernivåer som de befintliga bostäderna tillåts utsättas för.

Ska det få gå till så här i Sverige? Ska det göras skillnad på folk och folk på detta sätt? Har du råd att köpa dig ett nytt hus då kan du räkna med en hälsosam ljudmiljö men om du har bott i området sedan länge då får du räkna med en ny försämrad och ohälsosam ljudmiljö som dessutom orsakas av den nytillkomna bebyggelsen.

Den beräkning som har gjorts tar inte hänsyn till att vägen är så otroligt smal, efter att en cykelbana målats på en tredjedel av vägbredden, att två fordon inte kan mötas utanför fastigheterna Lindhov 1:57, Lindhov 1:58 och

Lindhov 1:63. Det får till följd att det blir flertalet start och stopp vilket orsakar betydligt högre buller än om fordonen enbart kört förbi i samma hastighet. Även det faktum att den heldragna linjen är "räfflad" orsakar ytterligare ljudvolym när bilarna kör på den. Lägg där till den ovanligt stora mängd med tung trafik som kör på vägen till följd av att delar av området varit en byggarbetsplats från och till i tio år och beräknar att så fortsätta vara i minst tio år till. Vid våt vägbanan upplevs dessutom ljudet som högre och betydligt mer störande. Det är som sagt flera faktorer som bullerberäkningen inte tagit hänsyn till och som därmed får till följd att den inte stämmer med verkligheten.

Kan vi förvänta oss samma hantering av vägfrågan när det kommer till Trönningenäsvägen som kommunen föreslår för Fyrstrandsvägen? Boende längs med Trönningenäsvägen (Lindhov 1:23, Lindhov 1:57, Lindhov 1:58 och Lindhov 1:63) kommer, om denna hantering av Fyrstrandsvägen blir verklighet, att kräva att Trönningenäsvägen stängs av väster om våra hus och ges en annan sträckning. Att det blir en lugn återvändsgata även för oss. Detta eftersom det kommer krävas en breddning av vägen även här, vilket kommer innebära att någon/några utav våra fastigheter kommer behöva släppa till tomtmark om Trönningenäsvägen ska kunna fortsätta i sin nuvarande sträckning. Det var precis detta som exploatörerna motsatte sig vad det gäller Fyrstrandsvägen och fick gehör för. Givetvis kommer även vi att motsätta oss detta och förväntar oss samma agerande från kommunen vad det gäller våra bostadsfastigheter och Trönningenäsvägen.

Hela planeringen av byggnationen i Trönningenäs är så otroligt dåligt skött och helt bakvärd. Självklart skulle trafiken och situationen för Trönningenäsvägen utretts och planerats först. Då hade det visat sig om vägen och dess sträckning var lämplig för all denna tillkommande trafik, om alternativa vägsträckor vore att föredra eller om det ens fanns kapacitet i området för all den tillkommande trafik som detaljplanerna skulle innebära. Nu har kommunen i stället valt att börja med att planera för alla bostäderna och skjuta vägfrågan på framtiden. När detaljplanen för Trönningenäsvägen väl ska fram är trafiken redan ett faktum och möjligheten till alternativa trafiklösningar är uttraderad eftersom de nya områdena är planerade utifrån en utfart på Trönningenäsvägen.

Vi vill upplysa om att det är vi enskilda och våra hem som blir lidande av er ovilja till god planering av hälsosamma livsmiljöer (nya och befintliga).

Om den här detaljplanen antas utan vidare utredning och godtagbara åtgärder mot buller för befintliga fastigheter kommer domstolen få avgöra vad som var rätt beslut, om det är så här planering ska gå till.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 3.*

*En detaljplan för Trönningenäsvägen är under arbete. Planarbetet behandlar en mängd frågor, bland annat hur trafiken till de nya bostadsområdena i Trönningenäs ska tas omhand, buller samt trafiksäkerhet. Den pågående detaljplanen för Trönningenäsvägen ser över vilka åtgärder som blir aktuella för Trönningenäsvägen och gång- och cykelvägen. Detaljplanen för Trönningenäsvägen förväntas vara klar till 3 kvartalet 2023, dvs innan utbyggnaden för denna plan är klar.*

#### **5. Yttrande, 2021-05-28, rad 73**

Yttrande med 70 st namnunderskrifter.

Vi motsätter oss att Fyrstrandsvägen stängs av i sin nuvarande sträckning. Vi boende och fastighetsägare längs med Fyrstrandsvägen idag vill absolut inte behöva köra in i det nya bostadsområdet för att nå våra fastigheter.

Den befintliga trafiken består både av jordbrukstransporter och personbilstransporter. Intensiteten och typen av jordbrukstransporterna varierar beroende på vad för typ av verksamhet som bedrivs från jordbruksfastigheterna samt vilken säsong det är. Även nuvarande arrendator av jordbruksmarken har framfört tydliga åsikter kring detta. Det är olämpligt att behöva köra in i ett nytt bostadsområde med den typen av transporter. För kännedom fick ägarna till Bläshammar 1: 13 gehör för sina synpunkter när även deras enskilda väg föreslogs att stängas av och de då skulle hänvisas att köra med jordbrukstransporterna genom det nya bostadsområdet. Här valde kommunen efter en dialog med fastighetsägarna att tillmötesgå dem och de fick behålla sin enskilda väg. Vi vill bli behandlade på samma sätt.

Det har inte förts någon som helst dialog varken med vägföreningen eller de boende längsmed Fyrstrandsvägen angående planerna på att stänga av vägen i dess nuvarande sträckning.

Vi motsätter oss också att Fyrstrandsvägen överhuvudtaget planläggs för att övergå till att vara en gata med kommunalt huvudmannaskap. Att vår cirka



tre meter breda väg ska övergå till att bli en 13(!) meter bred gata är absolut inget vi vill.

Vi anser att Fyrstrandsvägen även fortsättningsvis ska ingå i Trönningenäs ga: 6 och förvaltas av Trönningenäs vägsamfällighetsförening.

Vi tycker inte att de befintliga fastigheter som ligger i direkt anslutning till denna lilla väg ska behöva få en så total miljöförändring. Vi har hört argument från kommunen som att "det blir ju bra för er, ni får en standardhöjning av vägen och kommunal drift". Ni kanske inte förstår hur vi tänker och känner men vi vill inte ha någon "gata" med kommunal standard och gatubelysning. Vi vill att vår väg ska fortsätta att vara just vår genom att den sköts av vår vägförening och ägs av samfälligheten. Att dessutom "kapa" vägföreningens ansvar för denna bit av Fyrstrandsvägen medan de har kvar skötseln för den fortsatta biten norr om är orationellt.

Vi är medvetna om att detta var förslaget redan i samrådet men vi fick upp ögonen för det och förstod konsekvenserna fullt ut när vi nu fick ta del av granskningshandlingarna och vägen dessutom var inritad med ny sträckning. Vi inser att det är sena synpunkter men absolut inte för sena. Med tanke på avsaknaden av dialog med de som påverkas av ändringen och det knapphändiga offentliggörandet av samrådshandlingen, endast ett brev på posten med information om var handlingarna kan hämtas, är det inte konstigt att reaktionen kommer sent. Långt ifrån alla som berörs av denna förändring har blivit uppmärksammade om vad som är på gång med Fyrstrandsvägen. Lägg därtill att det inte nämns ett ord i det utskickade brevet nu i granskningen om den radikala förändringen av Fyrstrandsvägen som föreslås.

Den 28 april 2021 kontaktades planarkitekten via telefon och synpunkter på hanteringen av Fyrstrandsvägen framfördes till honom. Han menade då på att den tillkommande bebyggelsen ändock inte kommer att använda Fyrstrandsvägen i någon större utsträckning i den delen som sammanfaller med nuvarande sträckning. De kommer företrädesvis att använda sig av de mindre gatorna inom området och endast nyttja den tänkta nya delen av Fyrstrandsvägen inom området för utfart till Trönningenäsvägen. Vid samtalet framkom det även att det är på gång ytterligare bebyggelse längsmed Fyrstrandsvägen, på det skiftet av Trönningenäs 5:29 som ligger norr om nu aktuell detaljplan och på östra sidan om Fyrstrandsvägen. Att de då kommer att nyttja Fyrstrandsvägen i sin nuvarande sträckning och att det skulle röra sig om ca 15 nya bostäder. Någon ytterligare tillkommande bebyggelse norrut är inte aktuellt enligt byggnadsnämnden. Så varför göra

om Fyrstrandsvägen till en 13(!) meter bred gata? När den ändå inte kommer att tjäna som tillfart för den nya bebyggelsen i någon större utsträckning? Vi som redan använder Fyrstrandsvägen vill inte ha denna breda kommunala gata. Vi vill ha kvar vår väg i nuvarande sträckning och nuvarande utformning med nuvarande förvaltning.

Vad som dessutom är mycket anmärkningsvärt är att Fyrstrandsvägen ritades om efter samrådet där ägarna till Lindhov 1:22, Lindhov 1:69 och Lindhov 1:88 (tillika exploatörerna) framfört klagomål på att de inte vill ha trafik (som de själva tillskapar genom sin exploatering) framför sina hus och att de inte vill släppa till mark från sina bostadsfastigheter för att vägen ska kunna breddas för att möjliggöra deras egen exploatering.

Så vad väljer kommunen att göra då? Jo Fyrstrandsvägen ritas om enligt deras önskan. Den kapas och det bildas en lugn och trevlig återvändsgata fram till exploatörernas bostäder, som bara kommer att användas av dem. Det blir deras "privata" väg men som kommunen genom det kommunala huvudmannskapet åtar sig att sköta(!). Och dessutom innebär planförslaget att denna mark som i princip kommer att nyttjas som ett privat område kommer att tas med tvång ifrån de personer som äger marken idag. Lägg därtill att i princip all grönyta placeras runt exploatörernas bostäder.

Önskvärt hade varit om det visats samma hänsyn till övrig befintlig bebyggelse längsmed Fyrstrandsvägen. Lindhov 1:70 är en bostadsfastighet vars närmiljö blir otroligt påverkad av ny exploatering med bebyggelse och omfattande gatanläggningar ända inpå gränsen från alla håll. De får snällt finna sig i en markant trafikökning på vägen utanför sin bostad, en trafikökning som exploatörerna inte kan tänka sig att få framför sina bostäder och därför krävde en omdragning av Fyrstrandsvägen. Detta trots att det är exploatörerna som är orsaken till trafikökningen. Lite grönyta kanske kunde ha kostats på även längs Fyrstrandsvägen för att skapa en trevligare boendemiljö.

Att så till punkt och prickar tillmötesgå exploatörernas önskemål om en bilfri och lugn boendemiljö samtidigt som det i planbeskrivningen framgår att trafikökningen på Trönningenäsvägen, som exploateringen i området orsakar, leder till avsevärda bullerökningar på befintliga bostadsfastigheter längs med Trönningenäsvägen är otroligt kränkande. Det spelar ingen roll om riktvärde uppfylls eller inte, försämringen av boendemiljön är ett faktum. Exploateringen orsakar en avsevärd försämring på befintliga hus medan exploatörerna med kommunens hjälp förser sig själva med en bilfri

oas genom att exproprieras mark från enskilda (däribland boende längs med Trönningenäsvägen och väldigt utsatt för bullret).

Denna hantering från kommunens sida upplevs så skamlig, oetisk och oerhört kränkande.

Vi förordar följande lösning:

Fyrstrandsvägen behålls i sitt nuvarande läge med sin nuvarande bredd, utformning och förvaltning och kommer även i fortsättningen att serva den befintliga bebyggelsen längsmed vägen. Det tillkommande området väster om vägen kan också ha sin utfart på Fyrstrandsvägen, men ett bättre alternativ är att den trafiken styrs genom den så kallade Fyrstrandssbyn. Denna del av detaljplanen kommer mer naturligt höra till övrig bebyggelse väster om Fyrstrandsvägen och dessa fastigheter kan ges utfart via Potatisvägen till Trönningenäsvägen.

För övrig ny bebyggelse i detaljplanen öster om Fyrstrandsvägen skapas en ny anslutning från Trönningenäsvägen precis som granskningsförslaget visar. Men den vägen angör inte Fyrstrandsvägen utan fortsätter nordväst ut och kommer kunna betjäna även den del av Trönningenäs 5:29 som också ska planläggas med bostäder. Precis som det är gjort med Potatisvägen. Detta skulle då kunna möjliggöra att Fyrstrandsvägen får finnas kvar precis som den är idag och att de nya bostadstomterna längsmed Fyrstrandsvägen kommer ha sina baksidor och trädgårdar mot Fyrstrandsvägen vilket ger en betydligt trevligare närmiljö för de befintliga bostäderna längsmed västra sidan av Fyrstrandsvägen. Speciellt de boenden på Lindhov 1:70 slipper de stora olägenheterna av att få bilarnas strålkastare riktade rakt in i köksfönstret.

Dessa synpunkter hade vi kunnat framföra och ha en dialog kring i ett mycket tidigare skede om någon hade pratat med oss. Vi hade uppskattat om vi hade fått vara delaktiga på ett helt annat sätt.

På det stora hela sker exploateringen i Norra Näs utan någon som helst känsla eller respekt för den befintliga bebyggelsen. Detta hade kunnat göras på ett så mycket finare sätt med bättre hänsyn för den befintliga bebyggelsen och för oss som redan bor i området. Det hade förmodligen kostat exploatörerna några byggrätter men det borde de få tåla. Ett bra exempel att jämföra med är det nya planprogrammet för Östra Träslövsläge och Gamla Köpstad. Där har det ritats in grönstråk som barriärer mellan ny och gammal bebyggelse och all den tillkommande trafiken har i huvudsak

föreslagits att lokaliseras till vägsträckningar som inte alls påverkar den befintliga bebyggelsen.

Varför görs det inte så här? Varför är det inte viktigt att exploateringen blir måttlig och smakfull och med respekt för det befintliga även i Norra Näs?

Till yttrandet finns två bilagor med karta och förslag på alternativa lösningar.

**Kommentar:** Detaljplanen har ställts ut enligt gällande regelverk.

*Jordbrukstransporterna kommer hela tiden att ske via Fyrstrandsvägen som blir huvudgata i området och behöver därför inte åka in i själva bostadsområdet. Merparten av de nya bostäderna har sina baksidor ut mot Fyrstrandsvägen. Den fortsatta biten av Fyrstrandsvägen kommer att ses över i kommande detaljplanering.*

*Se ytterligare svar i yttrande nr 3.*

## **6. Yttrande, 2021-05-28, rad 74**

Yttrande med 72 st namnunderskrifter.

Det beskrivs i planhandlingarna att frågan om en tätare exploatering prövas i och med denna detaljplan. Vi tycker inte det verkar vara så mycket prövning utan mer ett verkställande av en order från exploitören. Det är snarare så att kommunen slår knut på sig själv för att lösa alla de frågor, problem och olägenheter som uppstår till följd av den för höga exploateringsgraden för att tillmötesgå exploitören.

En riktig och seriös prövning av byggande av mindre men fler bostäder kan rimligen inte landa i någon annan slutsats än att det är ett dåligt förslag.

Detta på grund av att:

Den lantliga karaktär som planprogrammet beslutade om för den nya bebyggelsen går inte att återfinna, än mindre vid tätare bebyggelse än vad som var tänkt från början.

Tätare bebyggelse innebär mer trafik och än mer buller än vad som förutspåddes när planprogrammet antogs.

Tätare bebyggelse innebär fler barn som ska ha förskoleplats och skolplats. Den platsen finns inte. Bläshammar skola är full till bristningsgränsen och

förskolorna vid skolan är också helt fulla. För att få in sitt barn på samma förskola som syskonet är det nu 1,5 års väntetid från det att barnet fyller ett! Det yngre syskonet kan alltså inte få förskoleplats på samma förskola som det äldre syskonet innan det har fyllt 2,5 år. Det innebär att familjer tvingas ha barnen på olika förskolor med de logistikproblem som det innebär samt nackdelarna för miljö med onödigt mycket bilåkande. Det är också en stor olägenhet för barnen att inte kunna gå på samma förskola som sitt syskon. Samt att både föräldrar och personal tycker det är en olycklig situation att inte kunna skola in syskonen på samma förskola där personal och föräldrar redan känner varandra. Detta är så dålig planering och den kommunala servicen brister totalt.

Inse faktum, det är fullt!

Vi vet att det finns mark för en förskola inom ett av de nya områdena men den har ännu inte blivit verklighet. Börja med att bygga den innan det tillåts fler bostäder.

Att motivera den tätare exploateringen med att det skulle skapa en större mångfald bland tomtköparna är dummare än kejsarens nya kläder.

Självklart är det enda motivet att exploatören vill sälja fler tomter och därmed tjäna mer pengar. Efter att ha studerat förstagångsköparna till kedjehustomterna vid Deromes exploatering av Göingegården kan det konstateras att ingen utav de tomterna köptes utav singelköpare. De allra flesta utav köparna till dessa fastigheter utgjordes av samma köpargrupp som varit dominerande även i de nya områdena i Trönningenäs. Det kommer inte att bli någon skillnad.

Att parhus eller kedjehus i detta område skulle ges en prislapp som skulle skapa en större socioekonomisk variation i området är ett skämt, det kommer inte att ske. Däremot ska det klargöras att de boende i området sedan innan denna omfattande exploatering startade utgörs av en brokig skara. Allt från ensamstående, till jordbrukare, till höginkomsttagare, till medel-Svenssons. Men sedan den nya bebyggelsen tillkommit har likriktigheten bidragit till att stämningen bland de boende i området försämrats. Det har blivit en överklass som huserar här ute i de nya områdena. Detta kommer inte att förbättras med tätare exploatering, det kommer bara innebära mer människor med exakt samma bakgrund som de övriga "nybyggarna". Exploateringen har dessutom inneburit att flera av de som bott här i årtionden och som har en helt annan bakgrund och från ett helt annat samhällsskikt inte känner sig hemma längre och har valt att flytta. Det bidrar ytterligare till att homogenisera befolkningen i Norra Näs.

Alltså ytterligare nybyggen kan aldrig motiveras med att det skulle skapa en mer variationsrik befolkning i området. Prislappen för de nya bostäderna kommer inte att medge det, oavsett hur liten gräsmattan är.

Vad det gäller exploateringen av det mindre området på västra sidan om Fyrstrandsvägen går det tvärs emot vad kommunen angav i detaljplanen för den så kallade Fyrstrandsbyn. Det stämmer inte heller överens med det planbesked som antogs 2016 för området. Där visas tydligt i handlingarna att detta område skulle vara ett grönområde. Den exploateringen bör inte medges. Det skulle också lösa utfartsfrågan för dessa, eftersom det då blir en ickefråga.

Som fastighetsägare och boende i området i många decennier kan det konstateras att den ökade befolkningen i Norra Näs leder till ett otroligt slitage av den känsliga naturmiljön längs kustremsan när så mycket fler människor rör sig i området. Det trampas upp nya stigar, rivs ner gärdesgårdar, skräpas ner i naturen, skapas "cykelleder" på strandängarna, eldas, körs fyrhjuling över våra marker, lämnas toalettpapper och avföringshögar efter människor på markerna och i nära anslutning till våra hus med mera, med mera.

Vi är så otroligt trötta på detta nu. Allemansrätten missköts och utnyttjas långt mer än vad som är tillåtet. Området och naturen klarar inte av fler människor som rör sig där utan att ta ännu mer skada. Användandet av våra marker sker många gånger långt utanför vad allemansrätten räcker. Samtidigt beskrivs det i planbeskrivningen att den nya boendemiljön "ger goda möjligheter till utevistelse och närhet till natur". Men denna närhet till natur är inget som kommunen tillhandahåller genom kommunala grönområden utan det är utnyttjande av vår privata mark som förutsetts. Att boendemiljön blir god tar endast sikte på den nya bebyggelsen. Vi påstår att boendemiljön för de redan befintliga blir sämre av mer tillkommande bebyggelse

**Kommentar:** Se svar i yttrande 1, 3 och 4.

*Ett planbesked innebär att ett detaljplanearbete tillåts påbörjas. Det slutgiltiga planförslaget kan skilja sig från planbeskedets tidiga skisser.*

## **7. Yttrande, 2021-05-28, rad 75**

Yttrande med 72 st namnunderskrifter.

Utbyggnaden i Trönningenäs innebär inte en utveckling av befintlig tätort. Innan exploateringen i området påbörjades var det absolut ingen befintlig tätort och det är fortfarande ingen befintlig tätort. All den service som kan förväntas i en tätort saknas. Även ianspråktagande av jordbruksmark motiveras med utveckling av befintlig tätort och med hänvisning till befintlig service och kommunikationer.

Det hänvisas bland annat till att vägar har byggts ut, att det finns skola och förskola i området med tillgängliga platser, att det investerats och förberetts för dagvattendammar för området, med mera. Inget av detta stämmer (undantaget en halvklar cykelbana).

Kommunalt vatten har det funnits i området sedan mitten av 80-talet. Behov av kommunal spillvattenhantering påkallades av miljökontoret redan i början på 90-talet för den då befintliga bebyggelsen, så den investeringen skulle göras oavsett exploatering eller inte.

Utbyggd el och fiber i området användas också som argument. Elen kom till Trönningenäs i början på 1900-talet och vad det gäller fiber finns det betydligt mer glesbefolkade området i kommunen där denna service byggts ut utan att för den sakens skull påkalla ytterligare exploateringar i området.

### **Angående exploateringen och överensstämelsen med kommunens strategiska dokument**

Planförslaget och hela planprogrammet för Trönningenäs stämmer dåligt med de övriga strategiska dokument som kommunen tagit fram för vägledning vid ny exploatering.

*ÖP (2010)* - Här anges att den största utbyggnaden i första hand ska ske i staden, i serviceorterna och i tätorter utmed stråk med befintlig kollektivtrafik. Trönningenäs stämmer inte in på detta. Det anges vidare att kommunens bästa jordbruksmark så långt det är möjligt ska skyddas från exploatering. Den ska endast tas i anspråk i anslutning till befintliga tätorter där befintlig service kan utnyttjas. Där de positiva effekterna ur allmän synvinkel överväger de negativa för hushållningen av värdefull jordbruksmark.

Åkermarken inom bebyggelseområdet är utav klass 6, det vill säga kommunens högsta klassning. Området ligger inte i anslutning till tätort.

Den enda service som finns är Bläshammarskola F-5 samt förskola, ca 1,5 km bort. Skolan och förskolan är redan överfulla och har inte kapacitet att ta emot fler barn.

*FÖP (2010)* - Det beskrivs att det ska eftersträvas en sammanhållen bebyggelse av staden för att minska avstånden mellan invånare och service/ arbeten med mera och på så sätt minska transportbehoven och klimatpåverkan. Den planerade tätortsbebyggelsen i Trönningenäs innebär en utglesning utav stadsområdet. Det bildas en avlägsen tätort (eller snarare förort) med cirka 6 km till närmsta service i Varberg vilket kommer öka bilberoendet och därmed har en negativ klimatpåverkan. Det anges vidare att det ska vara en tydlig gräns mellan stadsområde/tätort och omkringliggande jordbruksmark. Det ska inte bildas en splittrad bild med "tätortsliknande" bebyggelsemönster blandat med glesare bebyggelse och jordbruksverksamhet insprängt emellan.

En utbyggnad av inre Trönningenäs kommer att få precis motsatt effekt mot vad som beskrivits ovan. Avståndet till befintlig tätort (Varberg), gör gränsen mellan tätort och landsbygd mycket splittrad.

- även kollektivtrafiken anges som en förutsättning för att ett område ska bli aktuellt för utbyggnad. Även detta saknas i Trönningenäs.

*Bebyggelsestrategi (2013)* - Även i denna strategi anges det att ny bebyggelse framförallt ska ske genom förtätning, i anslutning till befintliga tätorter/serviceorter eller i samhällen längs stråk med kollektivtrafik. Detta för att minska på klimatpåverkan och göra det lätt för invånarna att leva miljövänligt och spara på jordens resurser. Den föreslagna utbyggnaden på Trönningenäs går helt i motsatt riktning.

*Trafikstrategi (2015)* - I denna strategi framhålls det att transportberoendet och bilberoendet måste minska, vilket ska beaktas vid nya exploateringar. Det beskrivs att tillgång till kollektivtrafik ska vara en förutsättning för utbyggnad av nya bostadsområden. En tätbebyggelse på Trönningenäs innebär en utspridning av staden vilket också bidrar till ökat transportbehov, helt emot Trafikstrategin. Kollektivtrafik finns inte heller i området. Med den utveckling som varit hittills och som beskrivs i planprogrammet från 2005 kommer Trönningenäs att utvecklas och mer likna stadsbebyggelse men helt utan den service man kan förvänta sig i en tätort. En avlägsen stadsdel avskärnad från övriga tätorten vilket innebär bilberoende och transporter. En utvecklig rakt emot intentionerna i senare framtagna planer och strategier.



#### Vattenföreningen:

Den vattenförening som finns i området och som har sin enskilda privata vattenledning längs med Fyrstrandsvägen läser med förvåning i planbeskrivningen att denna ledning planeras att tas bort. Många frågor uppstår då. Kommer de bli ersatta för sin ledning? Var kommer de få sitt vatten ifrån? Kommer Vivab att kunna kräva dem på ytterligare anslutningsavgifter? Det hade varit önskvärt med en kontakt och dialog med vattenföreningen kring detta. Det måste dessutom beskrivas vad detaljplanen får för ekonomiska konsekvenser för dessa fastighetsägare.

#### Översvämning:

En översiktlig långpunktskartering har gjorts. Där visas det att sydöstra delen av området kan komma att översvämmas om inte kulverten under Trönningenäsvägen fungerar. Det beskrivs och resoneras kring hur den planerade bebyggelsen och den nya pumpstationen kan komma att drabbas av en översvämning. Vad som framgår av bilderna i avsnittet riskerar även fastigheten Lindhov 1 :23 att översvämmas till följd av den nya detaljplanen. Men om detta nämns inte ett ord, varför?

Det hänvisas till en kommande detaljplan för att lösa de problem som uppstår i denna detaljplan. Det duger inte. Det kan aldrig med säkerhet sägas om den framtida detaljplanen för Trönningenäsvägen blir verklighet eller inte. Därmed kan inte den utgöra lösningen på problem som uppstår i och med denna detaljplan. De lösningarna ska finnas i denna detaljplan.

#### Beskrivningen av nollalternativet i detaljplanen:

Det saknas beskrivning av alla de positiva effekter som uppstår ( eller negativa effekter som uteblir) om detaljplanen inte blir av. Till exempel skulle ett uteblivande av detaljplanen innebära att värdefull jordbruksmark bevaras, att boendemiljön för redan befintliga fastigheter i området inte tillåts försämrats, att omkringliggande naturmiljö skonas från ytterligare slitage, ett mindre tryck på redan hårt belastad skola och förskola, ingen översvämningrisk för intilliggande fastigheten Lindhov 1 :23 med mera, med mera.

#### **Kommentar:** *Se svar yttrande 3*

*En ökad befolkning skapar underlag för både service och kollektivtrafik.*

*Lösningar för att hantera skyfall och översvämning har tagits fram.*

**8. Yttrande, 2021-05-31, rad 72**

Etikhus och alla inblandade har skapat något fantastiskt i Fyrstrandsbyn. Det överträffar verkligen ens förväntningar på alla plan. Det är väl främst en sak jag tänker på när jag läser planförslaget för Lindhov 1:22 etapp C6.

I samband med att vi var i process att köpa vår tomt och bygga hus med Etikhus. Så var vi väl medvetna om att det skulle byggas en etapp 4. Vi hade turen att ha till viss del Ulf Werner som handläggare till vårt husbygge. Så vi passade på att fråga just om etapp 4 då detta var en osäkerhetsfaktor. Ulf beskrev det nya området med stora penseln, då det fortfarande var i tidigt skede och ville därför inte säga för mycket, förståeligt! Men den informationen som han hade var enligt följande: att det blir ett litet grönområde "triangeln" där etapp 4 **inte** skulle bebyggas "samt att det blir åtminstone en smitväg mellan er och etapp 4". (Se bifogad fil)

"Det blir troligtvis blandad bebyggelse med villor/radhus och parhus  
"Triangeln och smitvägen ritade Ulf in i våran säljbroschyr.

Vilket kändes som en stor lättnad eftersom det kom från en nyckelperson dessutom. Idag när jag kollar på planförslaget är detta borttaget helt? Detta var ju information som vi grundade vårt beslut på att välja att bygga hus med Etikhus. Jag är i Branschen själv och vet vikten av att ge sina kunder rätt information och vilka konsekvenser det kan få.

I ett projekt som vi byggde på Hisingen hade vi med i en säljbroschyr att det var ett "cykelvänligt boende" samt endast 10min med cykel till Göteborgs central.

Dessa rader mynnade ut i att vi blev tvungna att bygga 2st cykelförråd.

**Kommentar:** *I en planprocess kan det skilja sig mellan tidiga skisser/visioner och det färdiga resultatet. Under planarbetet prövas olika alternativ och det är på förhand svårt att säkert veta vilken utformning planen får i slutändan. Smitvägar planeras inte som natur i plankartan utan skapas på kvartersmarken som etikhus bygger ut.*

**9. Yttrande, 2021-06-01, rad 78**

Vi anser att utbyggnaden på Trönningenäs håller på att bli för omfattande och den ursprungliga livsmiljön tar för stor skada. Vi tycker att ny bebyggelse ska vara villabebyggelse och ej kompletteras med parhus och

radhus, så var den presentation som gjordes i detaljplaner för Trönningenäs från början. Den slutsats som presenterad utredning gör om trafiken på Trönningenäsvägen är diskutabel och vi håller inte med. Antalet bilar har ökat betydligt redan idag och även hastigheterna på vägen. Att endast hävda att en fördubbling av antalet bilar ryms inom gällande bullernivåer är osakligt. Det har även ryktats om planer att bredda vägen vilket vi tror ökar farterna ännu mer samt även ljudnivåer.

Vi har ställt frågor till handläggare Anders Liden på Varbergs kommun rörande dagvattenhantering med ledningsdragning men tyvärr ej fått svar på frågorna.

Här är en kopia på mailet till Anders:

Först är det en fråga om ledningsdragningen från den planerade dagvattendammen. Vi var kallade till en information från kommunen och Vivab för ett par månader sen här ute på Trönningenäs där man beskrev den planerade dagvattendammen och ledningsdragningen ned mot naturreservatet. Vi fick en ritning hur det var planerat. På denna ritning var det en kulvert som gick över Lindhov 1:46 och en bit in på Lindhov 1:45, därefter skulle kulverten övergå till ett nytt öppet dike som sedan skulle ansluta till befintligt dike.

På den bild som visas i den nu aktuella granskningshandlingen har det nya diket försvunnit och ersatts med en fortsatt kulvert ned till det befintliga diket. Är det detta som gäller nu? Vi är i så fall tacksamma för denna ändring.

Vad innebär ledningsrätt- det står att markägaren avstår mark- i detta fallet 300 m.

Vad innebär driftsavtal för skötsel av dike.

Varför finns det inte driftsavtal för diket i dess hela längd, enligt handling är endast Lindhov 1:45 och Lindhov 1;1 som är berörda av driftsavtal. Diket fortsätter efter Lindhov 1:1 in på fastighet 6:52 innan den når Getteröviken. Vi ser det som nödvändigt att diket i dess hela längd täcks upp av detta driftsavtal.

Under åren har vi gjort ett antal dikesrensningar på 1:45, men så vitt jag vet har det under denna tid inte diket efter 1:45 rensats ned mot Getteröviken. Varför diken över naturreservatet inte rensas kanske är en fråga för länsstyrelsen. Vi har på vår sida svårt att bli av med vatten som blir stående i det aktuella diket och omkringliggande mark har tagit skada. Ska vi

godkänna detta förslag så måste det tackas upp med ett ansvarstagande för diket hela vägen.

**Kommentar:** *En ny lösning för att avleda dagvatten ner till recipient har tagits fram. Avtal finns med berörda markägare nedströms för rådighet och upprustning. Avtalet ger den allmänna huvudmannen rätt att till befintligt dike tillföra dagvatten från dagvattendammen på fastigheten Lindhov 1:22. Med nyttan att få tillföra dagvatten till befintligt dike, följer också en skyldighet att också delta i drift och underhåll av diket.*

*Fastigheten Träslöv 6:52 ligger en bit ut i det låglänta lagunområdet där diket har en mer diffus funktion då området mer påverkas av havsvattennivån. Aktuellt dike inom fastigheten bedöms ha en ytterst ringa betydelse i det stora hela eftersom havsberoende vattenströmmar påverkar flödesriktningarna oregelbundet. Varberg Vatten AB har avtal om rådighet med samtliga markägare nedströms även med Träslöv 6:52.*

*En ledningsrätt är en rättighet för en ledningshavare (i detta fall Vivab) att anlägga ledningar, underhålla ledningar m.m. på en fastighet. Fastigheten avstår inte mark men marken kommer belastas med en ledningsrätt vilket då blir en belastning på fastigheten. Vad ledningshavaren får göra inom området styrs genom vad som är skrivet i överenskommelsen om ledningsrätt, där finns även skrivet vad ni som fastighetsägare inte får göra inom ledningsrättsområdet.*

#### **10. Yttrande, 2021-06-02, rad 80**

Vi är sedan i somras boende i Fyrstrandby, där vi trivs väldigt bra. Vårt hus tillhör etapp 3 och gränsar delvis till Etikhus etapp 4. Jag har därför några funderingar hur ni tillsammans med Etikhus tänker utifrån de planer som nu ligger för denna etapp. Vi har tidigare bott i Stockholm under 15 år och valde att flytta till Varberg och Fyrstrandby för den lantliga känslan och de öppna landskapen. Och det är ju också så Etikhus har sålt in området. Med etapp 4 tycker jag att man går ifrån den tanken och i stället vill ni bygga många hus/boenden på liten yta. Bakom vårt hus vill ni exempelvis bygga 13 kedjehus med en tillhörande stor parkering. I och med detta går ni ju helt ifrån den lantliga känslan som idag finns med stora luftiga tomter, som också passar bra med de äldre fastigheterna. Precis bakom vår tomt ligger exempelvis en liten hästgård som inte alls passar ihop med era nya tankar. Varför har ni valt att gå ifrån det tänk ni har haft

med Fyrstrandsbyn och nu vill bygga ett radhusområde i stället? Ni bygger ju massa radhus/kedjehus i Bläshammar och Trönninge så varför måste även detta område se likadant ut? Är det inte bra att det finns olika typer av områden eller är kommunens plan att alla områden ska efterlikna varandra?

Jag är fågelskådare så jag vet att det häckar sånglärkor i fälten öster om oss, hur väger ni in sådana parametrar när ni planerar nya områden?

Inför vårt bygge hade vi en hel del dialog med Etikhus gällande etapp 4. Vi fick då informationen från Etikhus att det skulle bli ett grönområde mellan vår tomt och tomter från etapp 4, detta ligger nu inte alls med i er plan. Se nedan vilken del detta avser. Varför är detta ändrat? För oss känns det viktigt att vi får till det grönområdet för att få en luftigare känsla som det var sagt från början.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 1 och 8.*

*Sånglärkan häckar huvudsakligen på jordbruksmark, men den förekommer även på mossar, hedar och alvar. Sånglärkan har minskat starkt de senaste 30 åren, men minskningstakten har stagnerat de senaste 10 åren och kriterierna för rödlistning uppfylls inte längre. Den har i sig ingen särskild skyddsklassning.*

*Sånglärkan hotas både av upphört jordbruk och intensivt modernt jordbruk. Ängs- och betesmarkerna söder om exploateringsområde är skyddade som naturreservat och utgör mycket lämpliga habitat som uppfyller ovannämnda behov och kriterier bättre än exploateringsområdet. Det är tyvärr svårt att exploatera utan att någon enstaka art påverkas negativt, så avvägningar och kompromisser måste hela tiden göras. Området hyser i sig inga höga naturvärden och bedöms därmed som lämplig.*

#### **11. Yttrande, 2021-06-02, rad 90**

En synpunkt är att den ökande trafikmängd som denna etapp ger upphov till kommer att ledas in på Trönningenäsvägen från väg 845. En alternativ väganslutning från väg 845 till detta och framtida bostadsetapper inom planområdet för Trönningenäs borde presenteras som enda eller som alternativ väg till och från väg 845. I Plan- och genomförandebeskrivningen beskrivs i stycket Störningar och understycke buller att dagens trafikmängd redan är 2000 ÅDT men beräknas fördubblas när området är färdigbyggt!

Det är en avsevärd trafikmängd på en väg som till bara för några år sedan var en lätt trafikerad landsbygdsväg! Redan idag upplevs trafikmängden störande och då återstår ytterligare byggnationer i samband med framtida etapper enligt planförslaget. Detta måste beaktas genom att bygga ytterligare tillfartsväg till Trönningenäshalvön från väg 845 då befintlig väg varit utsatt för störningar i form av totalstopp pga. översvämning vid underfarten av järnvägen vid flertal tillfällen de senaste åren.

Det är även en skymf mot de som bor här sedan lång tid tillbaka att få all den ökande trafiken förbi sina bostäder utan någon möjlighet att kunna göra någonting eller ha möjlighet stänga av trafiken utanför. Samtidigt tas det mycket stor hänsyn inne på de nya områdena vad gäller trafikföring och buller medan övriga får leva med betydande ökade störningar.

**Kommentar:** Se svar i yttrande 1 och 4. *Planeringen utförs efter gällande regelverk. Ny infartsväg till Trönningenäs studeras inte i nuläget.*

## 12. Yttrande, 2021-06-02, rad 91

Som fastighetsägare vill jag härmed komma med synpunkter.

Jag anser att det är mycket anmärkningsvärt att kommunen har bedömt att genomförandet av planförslaget inte kommer medföra någon betydande miljöpåverkan, och på grund av det, så krävs det inte någon miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Hur kan den planerade bebyggelsen som planeras inte innebära några konsekvenser för miljön? Naturligtvis har det en påverkan på miljön att uppföra ca 50 bostäder och med allt som det för med sig.

Det framgår i Plan- och genomförandebeskrivningen att detaljplanen prövar möjligheten att bygga fler, men mindre bostäder än vad som tidigare planlagts för i Trönningenäs och frångår därmed programmets riktlinjer. Att bygga fler bostäder, även om de är mindre, innebär ju en större påverkan med den trafiken som fler bostäder innebär. Utöver det här området som samrådshandlingen avser så pågår det redan en byggnation med nya bostäder vilka även de innebär påverkan på miljön. Att det dessutom planeras för en förskola i Trönningenäs kommer också att ha en mycket stor påverkan på miljö, såsom till exempel de bilar och andra fordon som kommer att ta sig till och från förskolan.

Precis som jag skrev i mitt förra brev till er daterat 2020-07-09, så är trafikbelastningen utmed Trönningenäsvägen redan nu en stor börda på

den hårt trafikerade vägen. Det är dessutom många bilister som inte respekterar den hastighet som gäller (50 km/h utmed min fastighet) utan håller en betydligt mycket högre hastighet än så.

Det är med en mycket stor oro som jag dagligen ser skolbarnen som cyklar till- och från Bläshammar skola, och hur de tvingas samsas med trafiken (däribland min son). Cykelbanan har bara en heldragen linje som skiljer den åt från bilvägen utmed fastigheterna på Trönningenäsvägen 17,19, 21 och 26. Det är väldigt ofta som bilar passerar den heldragna linjen, in på cykelbanan för att kunna passera förbi de här fastigheterna eftersom passagen där förbi är så trång. Och det görs även fast det kommer skolbarn på sina cyklar! Det är bara en tidsfråga innan någon allvarlig olycka händer! Det är helt ohållbart att planera för mer trafik och kommunen måste inse att trafiksituationen är ohållbar som det är nu.

Vidare står det skrivet i Plan- och genomförandebeskrivningen att inga särskilda naturvärden kunde noteras under det fältbesök som gjordes av Stadsbyggnadskontoret i juni 2019, och att området i dagsläget har låga förutsättningar för biologisk mångfald. Hur länge var Stadsbyggnadskontoret på plats för att kunna göra den här bedömningen? Som boende mitt över nämnda mark kan jag informera om att det finns flertalet arter som befinner sig på marken. Bland annat finns harar, rådjur och häckande fåglar bara för att bara nämna några arter. För att inte tala om alla de insekter som finns runt om marken och som är så viktig för den biologiska mångfalden.

Hela det här området är värdefullt för både djur och människor, men det håller på att exploateras sönder med det stora antalet bostäder som planeras runt om i Trönningenäs.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 4.*

*I 6 kap miljöbalken finns krav att kommunen måste göra en bedömning om en åtgärd dvs. plan kan klassas innebära en betydande miljöpåverkan. Kommunen har genom en specifik kartläggning gjort bedömningen att åtgärden inte uppfyller dessa kriterier, en bedömning som Länsstyrelsen ställt sig bakom.*

*Ängs- och betesmarkerna söder om exploateringsområde är skyddade som naturreservat och utgör mycket lämpliga habitat för en mångfald av arter genom att uppfylla olika arters behov. Det är tyvärr svårt att exploatera utan att någon enstaka art påverkas negativt, avvägningar måste hela tiden göras. Exploateringsområdet är åkermark dvs*

*rationaliserat jordbrukslandskapet med få värden för den biologiska mångfalden. Området hyser i sig inga höga naturvärden och bedöms därmed som lämplig.*

**13. Yttrande, 2021-05-08, rad 56**

Hej, som ägare av fastighet på Trönningenäs vill vi se att ni ser till så det INTE blir någon trafik på vägen som vi har servitut på fram till vår bostad. Vi ser redan idag att bilar genar och kör norrut på Kattegattsleden från vår fastighet och norrut.

Det ska INTE bli ökad trafik i närområdet av Gamla Varberg naturreservat.

Vi vill veta vad som görs för att förhindra detta. Bommar? Då vi står som ensamma ansvariga för underhåll av grusvägen mellan Fyrstrandsvägen och vår fastighet förväntar vi oss att det sätts upp något som hindrar ökad motortrafik på denna väg.

Att vi sedan önskar att Varbergs kommun ser jordbruksmarken som finns mellan Natura 2000 området Getterön och Gamla Varberg naturreservat som något viktigt som aldrig kan komma åter efter exploatering vill vi att ni ska ta till er. Håll detta stråk öppet!

Väntar på svar i frågan.

**Kommentar:** *Åtgärder på berörd fastighet/väg ligger utanför denna detaljplan. Detaljplanen innebär att Trönningenäsvägen utgör matarled till planområdet.*

*Det är sedan tidigare politiskt beslutat att del av Trönningenäs ska bebyggas.*

*Detaljplanen i sig bedöms ej medföra ökad trafik på den berörda vägen.*

**14. Yttrande, 2021-05-23, rad 59**

Av detaljplanen framgår det inte att Lindhov 1:22 har någon inritad lekplats/fotbollsplan eller andra gemensamhetsytor för de boende. Den lekplats som finns i Fyrstrandssbyn är redan överbelastad. Behovet är stort av lekplats och fotbollsplan för att inrymma alla barn.



**Kommentar:** *Det finns en kommunal lekplats i den centrala delen av området som omfattas av planprogram för Trönningenäs (2005). De som flyttar in i aktuellt planområde bedöms kunna nå lekplatsen utan att behöva passera trafikintensiva gator och därför har ingen särskild lekplats planerats på allmän plats.*

*Det finns möjlighet att skapa ordnade lekmiljöer på kvartersmarken inne i planens östra område. Det som ordnas på allmän plats är möjlighet till fri lek, en grundläggande form av lek som inte kräver redskap eller särskilda anläggningar. Här kan exempelvis det östvästliga naturområdet utformas på ett sätt som uppmuntrar till lek, med skogsdungar, snår och gräsängar. En ny fotbollsplan är svår att inrymma i planförslaget. Det finns dock möjlighet i förslaget att skapa plana ytor för spontanlek norr om dagvattendammen.*

#### **16. Yttrande, 2021-05-24, rad 60**

Innan ytterligare utbyggnad av området sker bör infrastrukturen ses över. Vägarna i området är inte avsedda för den trafik som detta innebär, dels Trönningenäsvägen, dels strukturen av vägar som leder till badplatser m.m.

Då det redan idag sker privat/individuell påverkan av framkomligheten, med hjälp av egentillverkade skyltar och stenar längs vägrenen, på Trönningenäsvägen vid mötesplatsen så ser jag inte att det kommer att bli bättre när era planer på ytterligare utbyggnad sker. Dom som bor längs vägen verkar redan idag ha stora problem med trafiken till och från området.

Norra delen av Varberg bör också anpassas utifrån den ökade populationen. Att det som idag inte finns någon form av dagligvaruhandel för den växande norra delen av Varberg är under all kritik. Alla hänvisas till ICA Hajen eller Coop på Södra delen av Varberg vilket i sig ger en ökad trafik på Trönningenäsvägen, vilket detta handlar om specifikt.

Min åsikt innan mer utbyggnad sker är:

- Ombesörj handel för invånarna norr om Varberg, och då speciellt dagligvaruhandel.
- Se över Trönningenäsvägen och dess avsikt när det gäller användandet.
- Cykelväg som idag korsar Trönningenäsvägen är direkt farligt då cyklister inte observerar att dom korsar en genomfartsled.

**Kommentar:** *Se svar yttrande nr 4.*

*Dagligvaruhandel i den norra delen av stadsområdet kommer troligen belysas i kommande översiktsplanarbete.*

**17. Yttrande, 2021-05-27, rad 65**

Som boende i Trönningenäs sedan 15 år och som mamma till tre barn känner jag mig lite bekymrad över vissa delar i planen.

En del som bekymrar mig är Trönningenäsvägen och den lösning som finns med cykelbanan. Som jag ser det är det i dagsläget ingen säker lösning varken för de som cyklar eller de som kör bil på den vägen. Den sträcka där man inte kan mötas två bilar är lång och med dålig sikt, vilket gör att många bilister istället kör på cykelbanan. Och om det skulle köra ännu fler bilar på den vägen känns detta ännu mer osäkert och riskfyllt.

Jag funderar också en del på exploateringen och tycker att det är felaktigt att bygga så många hus och öka invånarna så markant i ett område som inte är en serviceort, med allt vad det innebär.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 1 och 4.*

**18. Yttrande, 2021-05-27, rad 67**

Vi anser att kommunen behöver ta fram en hållbar lösning för trafiksituationen innan fortsatt utbyggnad kan ske i den takt som planeras inom Trönningenäs.

Det gäller särskilt den lilla bit av Trönningenäsvägen där cykelbanan och bilvägen nästan går ihop och där biltrafik enbart kommer igenom åt ett håll i taget. Detta fungerar inte så bra idag och kommer att fungera långt sämre framöver med fler bilar.

Vi vill också trycka på att det är viktigt att projektören, tillsammans med kommunen, vid fortsatt projektering verkligen tar i beaktande den lantliga karaktären som präglar området. Trönningenäs är unikt, en lantlig miljö nära stan med mycket naturvärden, vilket är en av anledningarna till att många vill flytta hit.

Kommentar: *Se svar i yttrande nr 1 och 4.*

**19. Yttrande, 2021-05-28, rad 68**

Vi är boende i Fyrstrandsbyn (etapp 1) som såldes in som ett enhetligt villaområde i lantlig miljö med stora, luftiga tomter.

Som förslaget ser ut nu tycker vi att det skiljer sig väldigt mycket ifrån den ursprungliga planen som såldes in till oss när vi byggde 2016/2017. Vi upplever att området (östra delen) kommer bli mycket tätbebyggt. Att "trycka" in radhus och småvillor, som dessutom inte har sin egen uppfart - inte direkt lantligt. Att bygga en stor parkeringsplats - inte direkt lantligt.

Det blir inte heller ett enhetligt och lantligt område med gamla hus, radhus, småvillor, stor parkering, stora villor och hästgård. Det skulle i så fall vara bättre att bygga några tomter med liknande storlek och hus som i etapp 1, 2 och 3.

Väldigt tråkigt att den gamla ladan ska rivas som tidigare använts som samlingslokal för fester och bröllop mm. Finns det med i kommunens plan att bygga en samlingslokal? Om det ska byggas mer i området så behövs det verkligen en ny samlingslokal.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 1.*

**20. Yttrande, 2021-05-30, rad 69**

Den fastigheten längs med Trönningenäsvägen som har husfasaden absolut närmast vägen avstånd mellan fasad och väg är endast 4,5 meter.

I planhandlingarna till tidigare detaljplaner i området har detta i alla fall belyst men enbart kommenterats med att det ska lösas med bullerdämpande åtgärder i framtiden. Några sådana åtgärder har vi inte sett till. Det som skett är att vägen smalnats av precis framför vårt hus så att bilar i stället får bromsa in vänta och sen gasa på igen. Det orsakar ännu mer buller än om de kört förbi i jämn fart. Men även utan inbromsningseffekten är bullersituationen på vår fastighet oacceptabel. Vi vill att ni kommer mäter bullret. Och vill gärna veta vad ska ni göra med vägen hur löser ni vårt problem med ljuden och trafiken.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 4.*

**21. Yttrande, 2021-05-27, rad 76**

Jag har lite åsikter om cykelvägen som byggdes ute på Trönningenäs. Vid en strecka smalnar den av och det finns inget skydd mot bilar där. Mina barn har flera ggr fått väja för bilister som inte accepterar den heldragna linjen där och helt sonika kör över linjen in på cykelvägen!

Har själv behövt väja ett par ggr på samma ställe.

Med tanke på all byggnation som sker och kommer att byggas blir det ju inte färre bilar på denna lilla väg.

Måste finnas ett bättre sätt att skydda våra barn när de tvingas cykla denna cykelväg till och från skolan. Våra barn har egentligen rätt till buss men sedan den "säkra" cykelvägen byggdes berövades de på skolskjutsen. En ändring vi som aldrig fick reda på förrän chauffören berättade att ni får inte åka längre. Detta hade missats att meddela oss vårdnadshavare, grannar hade fått infon men inte vi. Vi har flera ggr överklagat men det heter att den fina bra cykelvägen skall tillämpas!

**Kommentar:** *Se svar i yttrade nr 4. Skolbussen hanteras inte i detaljplanen.*

**22. Yttrande, 2021-05-31, rad 77**

Varbergs kommuns vackra och värdefulla kustremsa har förtätats under lång tid. Samhällsintresse och ekonomisk tillväxt i kommunen, genom havsnära tomter, står återigen mot natur, öppna landskap och biologisk mångfald. I Trönningenäs har i flera års tid byggts på många hektar tidigare odlingsbar jordbruksmark. I den här detaljplanen planeras för fler, samt på många andra områden med höga naturvärden och riksintressen. Detaljplanen som utökar Etikhus Fyrstrandsbyn är tidigare odlingsbar mark, där man förr odlade bl.a. potatis, jordgubbar.

Hallands län är bland de sämsta i klassen när det gäller att bygga på odlingsbar jordbruksmark.

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/halland/halland-klarar-1-av-16-miljomal>.

Trots detta samhällsintresse och efterfrågan för att bygga attraktiva bostäder nära havet, så är det svårt att se sambandet av den fortsatta exploateringen i Trönningenäs med Varbergs kommuns miljömål Livskraftiga ekosystem, samt uppfyllnad av de nationella miljömålen och Agenda 2030.

[https://www.varberg.se/download/18.6fcac1ba16ad92b8e4321396/1558530749317/H%C3%A5llbarhetsm%C3%A5l%202017\\_2025.pdf](https://www.varberg.se/download/18.6fcac1ba16ad92b8e4321396/1558530749317/H%C3%A5llbarhetsm%C3%A5l%202017_2025.pdf)

Tätbebyggelsen som planeras i detaljplanen kommer påverka naturvärden och den biologiska mångfalden stort, då det handlar om så stora ytor. (Då redan mycket har byggts)

Hållbara Varbergs kommun bör ta ledningen i Hallands län genom att noga överväga vilken dag/år som "peak exploatering" infaller, dvs. den dagen när exploatering av värdefull mark och riksintressen, strandskyddade områden upphör, och dessa områden förblir en del av vårt gemensamma ekosystem som orörd natur. På allvar värna om de otroliga naturvärden som Varbergs kommun än så länge besitter.

"Vision 2025 – en gemensam färdriktning Varbergs kommun sätter ribban högt vad gäller Hållbarhet" – (Hållbarhetsmål 2017-2025 Inriktningar för hållbarhetsarbetet i Varbergs kommun.)

Vi har tagit del av synpunkter från boende och myndigheter på den här och andra detaljplaner gällande Trönningenäs; Länsstyrelsen ställer sig kritiska till ökad exploatering, Trafikverket likaså med" att med planförslaget kommer bilberoendet öka och kommunen kan inte nå mål om en minskad klimatpåverkan."

Trafiksituationen längs Trönningenäsvägen är redan ohållbar, cykelbanor som ska korsas med livet som insats, tung trafik, buller, höga hastigheter. Ingen kollektivtrafik är i sikte, vilket ökar bilberoendet, samt alla nya bostäder ser ut att byggas med plats för två bilar som norm. En övergripande plan och ett helhetsgrepp för hela den nödvändiga infrastruktur då hela Trönningenäs (inkl. alla detaljplaner) ska vara helt utbyggt verkar saknas?

Det verkar som att helhetsgreppet saknas för att hitta kryphål gällande exempelvis odlingsmarken som bebyggs, åker för åker. Det låter som på Länsstyrelsen som att hela Fyrstrandsbyn hade fått avslag om Varberg presenterade alla detaljplaner (3 st) på odlingsmarken samtidigt?

Om det stämmer att Varbergs kommun först efter påtryckning av Länsstyrelsen tänker ta fram ta fram en miljökonsekvensbeskrivning som särskilt tittar på bland annat naturvärdena, är detta mycket anmärkningsvärt.

Varför planerar man inte redan från start med tummen upp från Trafikverket?

Ur Halland Nyheter - 210520 <https://www.hn.se/nyheter/varberg/maria-larsson-oroas-%C3%B6ver-attnaturen-ska-ta-skada-1.47778436> ”Om kommunen inte kan göra mer rätt på den här halvön – ja, då blir jag mer och mer skeptisk hur det ser ut på andra platser i Varberg. Hur ska det gå med alla mål om miljön och lägre utsläpp om det är så här planeringen ser ut?” Kära Varberg, gör om och gör mer rätt. Ge oss lite framtidstro. Om ni nu menar allvar med att Varbergs kommun är en Ekokommun, som bygger för en hållbar framtid, genom att uppnå miljömålen, lokalt som globalt. Gör oss som bor på Trönningenäs stolta, med att få bo på Sveriges klimatsmartaste halvö!

Vi önskar svar;

- Vilken dag/år infaller ”peak exploatering”? av Trönningenäs, dvs. den dagen när exploatering av värdefull mark och riksintressen, strandskyddade områden upphör, och dessa områden förblir en del av vårt gemensamma ekosystem som orörd natur? På allvar värna om de otroliga naturvärden som Varbergs kommun än så länge besitter?
- Vilken dag presenteras ett planförslag med mål för ett minskat bilberoende på Trönningenäs och där Varbergs kommun kommer kunna nå mål om en minskad klimatpåverkan?
- Vilken dag presenteras ett helhetsgrepp på hela den här halvön?

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 4.*

*Yttrandet pekar på ett flertal viktiga frågeställningar gällande samhällsutvecklingen. Frågor av denna karaktär kommer åtminstone delvis att belysas i det kommande översiktsplanarbetet och är i hög grad en politisk viljeinriktning. Frågorna låter därför sig ej enkelt besvaras i ett enskilt detaljplanarbete.*

*Kommunen har tidigare bedömt att detaljplanen inte innebär en betydande miljöpåverkan. En MKB kommer därför inte att göras. Länsstyrelsen har delat den bedömningen.*

**23. Yttrande, 2021-06-02, rad 81**

Som boende på Kuskvägen i Norra näs sedan 2017 är vi, liksom väldigt många andra, oroade över hur de förslag på utveckling och exploatering av området ser ut. Det som tidigare varit självklart med området - att bo i en lantlig miljö ser ut att vara riktigt hotad om de detaljplaner som ligger blir verklighet.

Området tampas redan nu med helt horribla "lösningar" när det kommer till infrastrukturen och att belasta detta ytterligare i form av fler områden innan dessa stora problem är lösta är helt galet.

Nedan följer en lista med exempel på hur vi som boende upplever den nuvarande situationen:

- Cykelbana har upprättats - bra, men att ha en helt livsfarlig passage där Ginstleden korsar Trönningenäsvägen är helt ofattbart. Att ingen skadats allvarligt eller fått sätta livet till ska ses som tur. En heldragen linje i tron om att inga bilar korsar den är en ickelösning. Dessutom kan jag bara tänka mig vad de boende runt denna "chikan" tycker. Oansvarigt!
- Att bygga cykel/promenadväg i all ära, men att inte lyckas få till belysning längs hela sträckan utan bara punktvis förstår jag inte. Detta vet jag har bidragit till att många som skulle kunna cykla eller promenera till jobb och förskolor inte gör det under de mörkare månaderna just pga att det inte finns belysning hela vägen. Det borde väl varit ett krav när cykelbanan anlades?
- När vi flyttade hit 2017 så sas det att en förskola skulle stå klar vid Fyrstrandsbyn senast 2020. Nu är vi i mitten 2021 och inget har hänt. Det är ju NU och tidigare denna skulle behövts. Att gömma sig bakom Covid eller annat är oacceptabelt. Detta skulle vara löst sedan länge. Nu kommer det ju istället bli så att när denna förskola står klar så kommer trafiken till den bli att man kör ut på udden från andra områden, vilket kommer belasta vägen ytterligare.
- Som boende på Kuskvägen är vi också djupt oroade över om det blir så att Fäxavägen i framtiden skall användas som genomfartsväg till nya områden. I varje hus på Sulky-/Kuskvägen bor minst 2 barn och att använda Fäxavägen som genomfartsväg skulle innebära stora risker för barnen.

Dessa är några åsikter och tankar jag har som boende i Trönningenäs. Efter att nu ha bott här i snart 4 år så märker man tydligt att mycket av exploateringen skett utan att riktigt ha koll på konsekvenserna och inte heller ha lösningar klara för att hantera detta. Det är jättelätt att locka folk från andra kommuner och delar av landet (som oss) till Varberg och Trönningenäs för att komma åt skatteintäkter etc. Vi som boende känner dock en besvikelse över hur konstigt hanterat hela området är. Vi hoppas att det tänks till både en och flera gånger och kommer åtgärder som löser de problem som redan finns innan man fortsätter exploateringen av denna lantliga idyll, som ju faktiskt var anledningen till att många flyttat hit.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 3 och 4.*

*Frågan gällande Fäxavägen ligger utanför denna detaljplan.*

#### **24. Yttrande, 2021-06-02, rad 83**

Jag har inte satt mig in i detaljplanen fullt ut, men av det jag har läst mig till är jag skeptisk till planerna för ytterligare bebyggelse på norra näs. Det har ju redan byggts enormt mycket senaste åren!

Köerna till förskolorna är på en orimlig nivå här ute, det är redan ganska trafikerat och mig veterligen planeras inte för någon kollektivtrafik. Hur kommer naturen påverkas? Det är dessutom ett bekymmer idag med att det inte finns någon mataffär, det är stora köer in till Lassabacka för att kunna köpa ett paket mjölk? Vad händer med "lantligt och naturnära" som man så fint marknadsförde norra näs med?

Jag är positiv till att en stad växer, det är oundvikligt, men det ska göras i en takt där allt annat hänger med, nu känns det som att allt bara händer utan någon att vara genomtänkt.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 1 och 3. Dagligvaruhandel i den norra delen av stadsområdet kommer troligen belysas i kommande översiktsplanearbete.*

#### **25. Yttrande, 2021-06-02, rad 84**

Vi motsätter oss exploatering i Trönningenäs/Lindhov 1:22.

**Kommentar:** *Synpunkten noteras*



**26. Yttrande, 2021-06-02, rad 85**

Vi som bor på Norra Näs och tillhör Trönningenäs Fastighetsförening Organisationsnummer 849600- 5128, motsätter oss fortsatt utbyggnad av området och nu särskilt Lindhov 1:22, plan- och genomförandebeskrivning Dnr 2017/350.

Trönningenäs Fastighetsägarförening omfattar c:a 150 medlemmar (fastighetsägare) varav c:a 90 st är gemensamma ägare av fastighet Trönningenäs 3:91.

Huvudanledningen till att föreningen motsätter sig ärendet är att vårt område inte är dimensionerat för ytterligare trafik och det finns heller inga möjligheter till parkering i området. Att ytterligare exploatera Trönningenäs kommer att medföra ökad trafik i form av "rekreationstrafik" genom vårt område och detta är inte möjligt. En stor anledning till ytterligare inflyttning till Trönningenäs är närheten till kust och bad vilket också är en del i exploatörens marknadsföring av sina bostäder (detta har varit argument för tidigare områden och kommer sannolikt att vara samma för Lindhov 1:22). Det bör poängteras att det inte finns några allmänna bad i vårt område, de ytor som finns ägs och förvaltas av föreningen.

I plan- och genomförandebeskrivningen så saknas diskussion/utredning om påverkan i ett större perspektiv för hela Trönningenäs, då specifikt med avseende på rekreation. Planförslaget kommer att medföra störningar i dess omgivning.

Övriga frågor som vi önskar utförliga information om i plan- och genomförandebeskrivningen är:

Vad finns det för evidens för att avsteget från programmet (Program för Trönningenäs inre) kommer att medföra till en mer varierad hushållssammansättning i området? En lekmans bedömning skulle vara att den typiska husköparen skulle vara samma som tidigare etapper.

I avsnitt trafik, kapacitet mm anges att vid full utbyggnad av Trönningenäs så kommer under vissa perioder köbildning mot väg 845 att uppstå. Hur kommer full utbyggnad att påverka trafiken på själva Trönningenäsvägen? I samband med den nya cykelbanan så kan inte bilar mötas i där Trönningenäsvägen korsas av Ginstleden. Detta är en grund till köbildning redan idag och kommer sannolikt att förvärras vid ytterligare exploatering.

Fortsatt så är Trönningenäsvägen en vägförening och det vore rimligt att det önskade kommunala huvudmannskapet för vägen vann laga kraft innan ärendet Lindhov 1:22 fastslogs. När kommer Trönningenäsvägen att få kommunalt huvudmannskap?

I beskrivningen anges att en skola är under uppförande strax sydväst om planområdet. Om detta gäller Trönningeskolan så är denna redan i drift. Trots den nya Trönningeskolan är tillgång av skola i området ytterst begränsat, skolklasserna på Bläshammarskolan och Trönningeskolan är för stora och man har tvingats till tillfälliga lösningar i form av paviljonger. Ytterligare exploatering kommer att förvärra situationen ytterligare.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande 3 och 4. Kommunalt huvudmannskap kan genomföras efter att planen för Trönningenäsvägen vunnit lagakraft, tidsplanen är 3 kvartalet 2023.*

*Resonemanget kring varierad hushållssammansättning bygger på att de nya bostäderna skiljer sig i pris, typ och storlek vilket lockar andra typer av köpare än i tidigare etapper där både hus och tomter är betydligt större. Detaljplanen innebär en större variation av bl.a. hustyper i Trönningenäs.*

#### **27. Yttrande, 2021-06-02, rad 92**

Vi protesterar mot planerna på utbyggnad för Lindhov 1:22. Trönningenäsvägen är inte dimensionerad för en så stor mängd bilar som ytterligare bebyggelse medför. Vägen är redan hårt trafikerad. Badplatsen som drivs av fastighetsägarföreningen får en alldeles för stor belastning och det blir en ständig ström av fordon och människor till och från badplatsen. Vi anser att Trönningenäs ska bevaras som en lugn och lantlig idyll och inte bli som ett tättbebyggt villaområde.

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 4.*

#### **28. Yttrande, 2021-06-02, rad 93**

Vi motsätter oss starkt en fortsatt exploatering av området Trönningenäs / Norra näs.

Det som skulle bli "lantligt och naturnära" håller på att bli något helt annat. Det saknas helt klart ett helhetsgrepp på planeringen norr om staden. Exploateringen Trönninge / Bläshammar / Trönningenäs innebär tveklöst ett ökat tryck på den bitvis känsliga natur som finns här.

Vi ingår dessutom, sedan några år tillbaka, i Översiktsplan "Staden" tillsammans med Resecentrum och Västerport! Trafikverket är mycket kritisk och menar att kommunen bör planera för bostäder i centrala delar av befintlig tätort med närhet till service, arbetsplatser och kollektivtrafik". Bygger man många hus på en halvö, där man kommer vara bilberoende blir det långa köer -gör gärna ett studiebesök på Onsalahalvön en morgon. Hallandstrafiken har inga planer att dra in linjetrafik hit. Även Länsstyrelsen är kritisk till fortsatt exploatering.

Är taktiken att planera ett område i taget med tätare och tätare bebyggelse? Som sakta smyger sig på... Från den ursprungliga planen har vi förstått det som att det nu planeras för det dubbla. Vi som boende utmed och med utfart direkt på Trönningenäsvägen upplever att det redan nu finns ett enormt trafikproblem. Med ett hus bara några meter från vägen och direkt jämte överfarten av Kattegattsleden störs vi av buller orsakad av den dagliga trafiken. Vi får leva med daglig oro då vi ska ta oss ut då trafiksäkerheten är katastrofal. Det går på tok för fort. Lösningen för vägen och cykelbanan utanför oss är dessutom under all kritik. Bilar använder vår uppfart som en panikmötesplats och kastar sig in. Ska vi inte ens kunna vara säkra på vår egen tomt?

Vare sig bilister eller cyklister tar minsta hänsyn vid överfarten och allvarliga tillbud sker varje vecka. Nu ökar trycket ytterligare med sommarsäsongen och vi bävar för den dagen en allvarlig olycka sker. Detta är problem som inte direkt kommer att minska i takt med att fler hus kommer upp! Det är två stora Husföretag som kör på stenhårt här ute och det verkar vara svårt även för våra politiker, myndigheter och tjänstemän att hänga med i svängarna.

Bebyggelsen här ute har potential och kan bli hur bra som helst, men nu verkar det mesta ske i bakvänd ordning.

Även skola och barnomsorg verkar ha det svårt att hänga med.

Vi vill med detta mail delge våra synpunkter på vad som sker och håller på att hända. Vi motsätter oss starkt byggnationen av Lindhov 1:22 m.fl fram tills problemen med trafiksituationen samt skola och barnomsorg är löst, och att detaljplanen ändras till att passa bättre in i området med bl.a glesare bebyggelse.

Det finns fortfarande tid för att reflektera och hitta lösningar, men den möjligheten försvinner snabbt med nuvarande och kommande exploatering.

Kommentar: *Se svar i yttrande nr 3 och 4.*

*Gällande fördubblad exploatering kan SBK kan inte se någon sådan entydig trend.*

#### **29. Yttrande, 2021-06-02, rad 94**

Yttrande ang. detaljplan Lindhov 1:22 samt exploatering av Norranäs i stort

Trots att Norranäs är långt ifrån är exploaterat till fullo finns det redan nu en rad problem som är direkt kopplat till den totala exploateringen norr om Varberg. Att utvärdera, kvalitetssäkra och fatta kloka beslut därefter borde vara en självklarhet – att gå varsamt fram och rätta till de problem som uppstår på vägen. Det saknas ett helikopterperspektiv och ett helhetstänk, kanske det finns ett behov av en separat plan/strategi som avhandlar de svårigheter det innebär att hållbart exploatera en halvö med stora naturvärden. Det som från början var sagt skulle bli lantligt och naturnära håller på att utvecklas till något helt annat, med en dubblering av antalet boende.

#### Badplats -tillgång till salta bad och strövområden

De enda badplatser som finns i området är små, ägs och förvaltas av en stugägarförening som de senaste åren haft tilltagande problem med bilar, trängsel, bajs och sopor. Att det även uppstår ett tryck från de hårt exploaterade områdena i Trönninge och Bläshammar måste tveklöst tas med i beräkningarna när det fatas beslut om exploateringsgraden ute på själva Norranäs. Detta problem borde inte komma som en överraskning, då mycket av marknadsföringen i samband med försäljning av fastigheterna går ut på att områdena ligger kustnära med salta bad inpå knuten. Övriga kustnära större exploateringar i kommunen har offentliga badplatser i närmiljön. Självklart vill ju folk bada om man bor havsnära och därför något som rimligen borde tagits i planeringen. Redan nu är det ett problem och jag har svårt att se att det inte kommer växa i takt med fortsatt exploatering. I vintras frös isen nedanför Gamla Varberg, med konsekvensen att slutet på Fyrstrandsvägen blev helt igensatt av parkerade bilar, samt att det resulterade i omfattande nedskräpning. Mängden av toalettpapper strandnära och i natura 2000 område är periodvis iögonfallande.

#### Trafiksituationen måste lösas innan fortsatt exploatering sker

Planeringen av vägar och hur de boende skall ta sig till och från sina fastigheter sker bakvänt. Först planläggs en åker, sen funderar man på hur

trafiken ska anslutas till den redan underdimensionerade Trönningenäsvägen. Resultatet verkar bli att leda genomfartstrafik genom redan befintliga villaområden ex. Fäxavägen med ökad risk för konfrontation bil –barn. I fallet Fyrstrandsvägen hade man kunnat begränsa genomfartstrafiken i ett villaområde genom att låta den vara i dess befintliga sträckning istället för att bryta av med ett grönområde i början av vägen. Vilket leder till att det flertalet husägare längs fyrstrandvägen och jordbruksmaskiner skall ta omvägen genom kommande område. Det saknas återigen ett helikopterperspektiv.

Redan nu är det trångt med bilar vissa tider på dygnet och trafiksituationen börjar bli ohållbar på Trönningenäsvägen, en situation som bör lösas innan fortsatt exploatering tillåts. En rimlig början är att tillsammans med Trafikverket utreda om det ens är fysiskt möjligt att etablera en lösning i korsningen väg 845 och Trönningenäsvägen. Ett dåligt exempel är Onsalahalvön där exploateringen har överskridit vägnätets kapacitet, med långa köer för att komma in respektive ut från Halvön som konsekvens.

Hallandstrafiken har ingen plan att dra in linjetrafik på Norranäs. Fortsatt byggande på Norranäs kommer bidra till ökat bilberoende. Trafikverket anser att bör planera för bostäder i centrala delar av befintlig tätort med närhet till service, arbetsplatser och kollektivtrafik.

Enligt trafikstrategin samt ÖP 2010 ska det vid exploatering av nya bostadsområden vara enkelt att resa hållbart, även om Hallandstrafiken nu mot förmodan i framtiden kommer etablera en linje in på Norranäs kommer den fastna i bilköer, då jag har svårt att tro att det kommer finnas plats för ett separat bussfält.

Även den bristfälligt utbyggd barnomsorg, med för tillfället ca 1,5 års väntan för att få in syskon på samma förskola/skola tvingas ta bilen för att få livspusslet att gå ihop. Den planerade förskolan ute på Norranäs ser bra ut på ritbordet, men kommer på ca 6-8 års sikt generera mer genomfartstrafik, när områdets barn blir äldre och andra barn behöver transport in från andra områden. Vidare finns det inte något säker skolväg mellan Bläshammar och Trönningeskolan, vilket innebär att barnen åker skolbuss – det korta avståndet till trots! Den bristfälliga skolvägen Bläshammar –Trönninge har uppmärksamrats undertecknade för över 6 år sedan , utan att frågan blivit löst!

Gör om, gör rätt och gör det i rätt ordning!

**Frågeställningar:**

Hur tänker Varbergs kommun kring avsaknaden av offentlig badplats i området?

Hur ser Varbergs kommun på avsaknaden av lättillgänglig kollektivtrafik?

Vad är ett rimligt maxantal boende på Norranäs med hänsyn tagen till att en betydande del av de boende i Trönningen respektive Bläshammar ser Norranäs som "sin kuststräcka"?

Varför ändras Fyrstrandsvägens dragning?

Anser kommunen att servicen när det kommer till skola och barnomsorg är tillfredställande och i fas med nuvarande exploatering?

Anser Varbergskommun att de kommer finna en hållbar lösning på trafiksituationen som tillåter den planerade exploateringen på Halvön?

*Kommentar: Inrättande av offentliga badplatser är något som hanteras i annan ordning.*

*Frågan om kollektivtrafik hanteras av Samhällsutvecklingskontoret (SUK) i samarbete med Hallandstrafiken.*

*Det kan råda delade uppfattningar om vad som kan vara ett rimligt maxantal boende. Kommunen har ingen planering för större utbyggnad än vad som framgår av ÖP2010.*

*Frågor rörande skola och barnomsorg stäms löpande av med berörda förvaltningar i detaljplanearbetet.*

*Se även svar för yttrande nr 3 och 4.*

### **30. Yttrande, 2021-06-02, rad 96**

Vi har drygt 4000 m<sup>2</sup> meter tomt och är intresserade att exploatera vår mark. Dvs att vi har möjligheten att stycka av 2 tomter till vilket vi har redan sökt men har fått avslag pga dagvattenutredningen. När det är klart så kommer vi att söka om så vi är 100% med exploateringen.

**Kommentar:** *Synpunkten noteras*

**31. Yttrande, 2021-06-02, rad 97**

Yttrande i likhet med inkomna yttranden nr 4, 5, 6 och 7, rad nr 71, 73, 74 och 75, tillika yttranden med namnunderskrifter. Inkomna yttranden med namnunderskrifter

**Kommentar:** *Se svar i yttrande nr 1, 2, 3, 4 och 5.*

*Ett planbesked innebär att ett detaljplanearbete tillåts påbörjas. Det slutgiltiga planförslaget kan skilja sig från planbeskedets tidiga skisser.*

*Detaljplanen har ställts ut enligt gällande regelverk.*

*En ökad befolkning skapar underlag för både service och kollektivtrafik.*

*Lösningar för att hantera skyfall och översvämning har tagits fram.*

**Förslag till ändringar**

Ett antal yttranden berör det västra delområdet och dess exploatering. Ett flertal ändringar har därför gjorts i området. Flera av de inkomna synpunkterna bedöms därför vara tillgodosedda. Ändringar som gjorts är bl.a.:

- Radhusen ersätts med villor.
- Den gemensamma parkeringsplatsen tas bort.
- Justerade planbestämmelser vad gäller utformning och placering av byggnader.
- Utökad naturmark.
- Borttagen infartsväg från Fyrstrandsvägen i höjd med Lindhov 1:70.
- Mindre utökning av området för pumpstationen.
- Genomförandetiden ändrad från 10 till 15 år.
- Reviderat förslag för dagvattenutlopp från planområdet till recipient är utrett för genomförbarhet samt att erforderliga avtal med berörda markägare har kommit tillstånd innan antagande.

**Kvarstående besvär**

- Generell exploatering av Trönningenäs.
- Fyrstrandsvägens dragning.
- Trafiksituationen längs med Trönningenäsvägen (ses över i arbetet med detaljplan för Trönningenäsvägen).

Följande har inte fått sina synpunkter under samrådet och/eller granskningen helt tillgodosedda:

**Yttrande:**

Rad nr. 62

Rad nr. 67

Rad nr. 70

Rad nr. 69

Rad nr. 71

Rad nr. 76

Rad nr. 72

Rad nr. 77

Rad nr. 73

Rad nr. 84

Rad nr. 74

Rad nr. 85

Rad nr. 80

Rad nr. 92

Rad nr. 90

Rad nr. 93

Rad nr. 91

Rad nr. 94

Rad nr. 56

Rad nr. 97

Rad nr. 60

Rad nr. 41 (samråd)

Rad nr. 65

Rad nr. 43 (samråd)

Framtagen av Stadsbyggnadskontoret Varbergs kommun