



## **Detaljplan för verksamheter i Klovsten inom fastigheterna Ysby 1:12 m.fl.**

### **Genomförande**

Byggnadsnämnden beslöt den 2019-11-21 §372 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har sänts till berörda myndigheter, nämnder, föreningar och sakägare för yttrande, samrådstiden fortlöpte mellan 21 november 2019 till 21 december 2019.

Förslaget har under samma tid varit utställt i Stadshuset i Kungsbacka.

Planförslaget syftar till att möjliggöra byggnation av lokaler för verksamheter, industri med tillhörande kontorslokaler samt centrumändamål. Totalt omfattar området cirka 22,5 hektar.

### **Sammanfattning**

Under samrådstiden inkom 22 skrivelser. Inkomna synpunkter berör i huvudsak ett behov av utökade utredningar inom trafik, geoteknik, markmiljö och dagvattenhantering.

Kontoret har bedömt att planförslaget ska revideras. Revideringen innebär bland annat att planområdet har minskat något i norr där Trafikverkets väg har tagits bort ur planförslaget, prickad mark längs med västra sidan av planområdet har efter en riskutredning tagits bort och den trafikala strukturen inom planområdet har efter ett omtag i trafikutredningen förändrats till en mer landskapsanpassad dragning.

Framförda synpunkter har i övrigt kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

### **Inkomna synpunkter och förvaltningens kommentarer**

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Samtliga synpunkterna finns tillgängliga på Samhällsbyggnadskontoret. Länsstyrelsens yttrande bifogas.

## Statliga och regionala myndigheter

### 1. Länsstyrelsen 2020-01-15

#### 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 kan komma att prövas.

*Länsstyrelsen befarar att:*

Miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas.

Det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet och risken för olyckor, översvämning och erosion.

Riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas.

*Dagvatten och Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten*

Även om bedömningen är att den planerade markanvändningen inte kommer att försvåra möjligheterna att uppfylla MKN för Kungsbackaån och Stockån behöver föreslagna åtgärder säkerställas i planen. Kommunen har inte heller belyst frågor om släckvatten och hur dessa tas omhand vid eventuell brand inom området.

WSP föreslår att dagvattnet ska passera en oljeavskiljare före utsläpp till diket (sid 3 WSP), även kommunen anger att oljeavskiljare bör installeras (sid 18 MKB). Vidare skriver WSP att det i det nordöstra delområdet, dvs avrinningsområde A kommer att behövas fler reningsåtgärder än oljeavskiljare för att komma ner i föroreningsnivåer motsvarande dagens situation. Detta behöver säkerställas i planen exempelvis via exploateringsavtal.

Vad avser *Kungsbackaån (Mynningen-Lillån)* och *Kungsbackafjorden* behöver kommunen säkerställa att de skyddsåtgärder som beskrivs i handlingarna dvs. installation av oljeavskiljare, samt antingen mindre mängd eller rening av dagvattnet genomförs.

Kommentar: Oljeavskiljare vid den planerade drivmedelsförsäljningen har lagts till och regleras nu med planbestämmelse.

Släckvatten avleds via diken och renas i den planerade dammen på samma sätt som övrigt dagvatten. Dammen utformas så att utloppet kan stängas vid momentana föroreningar från släckvatten.

*Risker för ras, skred och erosion*

Statens Geotekniska Institut (SGI) anser att stabilitetsfrågorna ska utredas och klarläggas i planskedet med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1. Om stabilitetsutredningen avseende slänter och berg påvisar att det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredställande stabilitet ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen. Detta avser förstärkningsåtgärder såväl i jord som berg. Se vidare under rådgivande synpunkter.

Kommentar: En komplettering av den geotekniska utredningen avseende stabilitetsfrågorna har tagits fram efter samrådet (Norconsult, 2020-09-14). Utredningen visar på behov av åtgärder vad gäller sprängstensvallen i planområdets södra gräns, en sprängs bergsslänt i öster, bullervallen mot motorvägen i väster samt slänter i anslutning till väg 158. På den sista punkten, slänten i anslutning till väg 158, har planområdesgränsen flyttats längre söderut så att planerad kvartersmark inte påverkar slänten. Avseende övriga tre punkter ska verksamhetsutövaren säkra området genom att ta bort bullerskyddsvallen samt säkerställa stabiliteten och säkerheten på sprängstensvallen och bergsslänten i öster. Det finns flera sätt att säkerställa sprängstensvallen och bergsslänten och det är upp till verksamhetsutövaren att välja det alternativ som är mest fördelaktigt. Åtgärderna planeras vara klara innan detaljplanen antas. I de fall att allt eller delar inte går att utföra innan detaljplanen antas kommer verksamhetsutövaren Viavests ansvar för åtgärder att tas med i exploateringsavtal där åtgärderna ska utföras inom en viss tid och vitesbeläggas om så inte görs.

#### *Deponigas*

I det fall deponeringen skett enligt det tillstånd som medgivits bör det inte vara någon risk att bygga ovanpå deponin. Länsstyrelsen anser dock att detta behöver utredas mer och att kommunen bl.a. bör undersöka om det finns risk för gasbildning och eventuellt utföra en gassäkerhetsutredning. Eventuella åtgärder behöver säkerställas i detaljplanen.

Kommentar: En deponigasundersökning har genomförts (Enrecon 2020-07-01) och finns bilagd handlingarna. Utredningen påvisar inga detekterbara halter av metangas vid deponiytan, i sprängstensvallen, installerade grundvattenrör eller Svartemosse som innebär några risker för kommande exploatering. Utredningen rekommenderar en vidare utredning i huruvida torven producerar någon metangas, sakkunniga inom kommunen har bedömt att det i det här läget inte finns behov av en sådan utredning.

#### *Risker och Farligt gods*

Väg E6/20 är utpekad som primär väg för farligt gods. Vad gäller drivmedelsförsäljningen söder om väg 158 påtalar Trafikverket att påfyllnings- och avtappningsanordningar bör placeras så att explosiv atmosfär inte förekommer på allmän väg. Vidare bör spillzoner doseras så att spill av drivmedel inte kan spridas till allmän väg. Kommunen bör säkerställa detta genom en riskbedömning.

Etablering utmed E6 medför en högre risknivå för farligt gods. Utmed E6 finns en befintlig vall och vid den norra delen är det en nivåskillnad mellan väg och området innanför. I områdets södra del i och omkring planerad dagvattendam illustreras en byggnad vid kanten av dagvattendammen. Planbeskrivningen anger att genom områdets topografi och utformning uppfylls de tre baskraven på markanvändning inom riskbedömningsområdet. Länsstyrelsen bedömer att inom område med föreslagen användning Z, verksamheter och användning C, centrum ska det utföras säkerhetshöjande åtgärder för typområde Tätort kring E6.

Länsstyrelsen bedömer även att områdets södra del i och kring dagvattendammen inte är tillräckligt utrett för att risker i denna del inte ska kunna uteslutas. Utformningen av vallen ska också vara tillräcklig för att fungera som barriär. Beroende på hur områdets södra del intill E6 utformas, bedömer länsstyrelsen att risker ska förhindras i följande avseenden: I fall vätska

rinner in på området ska det vid all byggnation inom 60 meter från led, området i så stor utsträckning som möjligt utformas på ett sätt som motverkar spridning av vätska. Om punktering av tank inträffar vid all byggnation inom 60 meter från led, ska sidoområdet längs med leden utformas på ett sätt som begränsar konsekvensen av ett avåkande fordon (sidoområdet fritt från oeftergivliga och spetsiga föremål). Länsstyrelsen bedömer därför att skyltpylon ska placeras utanför detta område. Se vidare Länsstyrelsens Riskanalys av farligt gods - Huvudrapport med bilaga A.

Kommentar: En kvalitativ riskutredning har upprättats inför granskningen (Cowi 20-03-10). Riskreducerande åtgärder har införts i planhandlingarna enligt rekommendationer i utredningen.

#### *Förorenat område*

Kommunen behöver säkerställa i detaljplanen att marken är lämplig för det ändamål som anges i detaljplanen. Detta kan ske med planbestämmelse om villkor för bygglov eller startbesked enligt 4 kap. 12 § punkt 1 och 14 § punkt 4 PBL. Som grund för detta behövs erforderliga utredningar. Se vidare under rådgivande synpunkter.

Kommentar: Den miljöhistoriska inventeringen har kompletterats med en miljöteknisk markundersökning av fastigheterna Kungsbacka 2:2 och 2:17 (Geosigma 2020-06-25), rapporten har bilagts planhandlingarna. Av rapporten framgår inga markföroreningar som föranleder rekommendation om åtgärder utifrån planerad markanvändning.

#### *Riksintresse enligt 3 kap 8§ miljöbalken – kommunikation (väg E6/E20)*

- Det måste säkerställas att väg E20 inte påverkas negativt på grund av de geotekniska förutsättningarna i området innan planen antas. Se vidare i Trafikverkets yttrande angående bullervall mm.
- Dagvattenutredningen behöver kompletteras med uppgifter om hur trumman i södra områdesgränsen (1400 mm) och vägdiket vid E6 påverkas av ett 200-årsregn, i de nya förhållandena efter exploatering.
- Trafikutredningen kompletteras efter Trafikverkets anvisningar.
- Samordning mellan kommunen och Trafikverket behöver ske gällande eventuella åtgärder i det statliga vägnätet. Se vidare Trafikverkets yttrande daterat 2019-12-18

Kommentar: Angående de geotekniska förutsättningarna, se kommentar under rubriken ”Risker för ras, skred och erosion” ovan.

Påverkan på vägtrumman och vägdiket behandlas i den skyfallsutredning som tagits fram. Bedömningen är att vägdiket klarar att leda bort tillräckligt mycket vatten vid ett 200-årsregn för att inga skadliga översvämningar ska uppstå. Däremot klarar inte vägtrumman att leda bort allt vatten vid ett 200-årsregn. Ingen översvämning av vägbanan eller annan känslig mark uppstår dock till följd av att trumman går full.

#### *Länsstyrelsen befarar inte att:*

reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt, strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Kommentar: Noteras.

## **Råd om tillämpningen av PBL och miljöbalken**

### *Förorenad mark*

När en detaljplan antas ska det vara säkerställt att marken är lämplig för det ändamål som anges i detaljplanen ett antagande av detaljplanen innebär att kommunen garanterar detta. Innan en detaljplan som berör ett förorenat område antas, måste därför undersöknings- och utredningsskedet vara avklarat. Omfattningen av undersökningarna bör diskuteras med tillsynsmyndigheten innan genomförande, så att undersökningen blir tillräckligt omfattande och det inte krävs ytterligare undersökningar i ett senare skede som leder till fördyringar och förseningar. Om föroreningsfrågan inte är tillräckligt utredd innan en detaljplan antas kan detta leda till skadeståndsanspråk mot kommunen för felaktig myndighetsutövning.

Innan detaljplanen antas bör det även i en åtgärdsutredning ha utretts hur föroreningen ska åtgärdas och vad det kommer att kosta. Avhjälpandeåtgärderna behöver vara så preciserade att det går att bedöma om det är realistiskt och rimligt att genomföra dem. De avhjälpandeåtgärder som krävs för att göra marken lämplig för detaljplanens ändamål bör i första hand genomföras innan detaljplanen antas så att marken vid antagandet är lämplig för det ändamål som anges. Eftersom arbetet med avhjälpandeåtgärderna är en tidskrävande process behöver detta arbete påbörjas tidigt. Om det finns skäl att förmoda att avhjälpandeåtgärder inte kommer att vidtas innan detaljplanen antas så finns möjlighet att villkora besluten om bygglov genom bestämmelser i 4 kap. 12 § punkt 1 och 14 § punkt 4 PBL. Bygglov eller startbesked får då inte ges förrän en förorening har avhjälpits eller markens lämplighet för bebyggelse kan säkerställas genom att skydds- och säkerhetsåtgärder har vidtagits på platsen. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt, genom undersökningar eller liknande, att marken genom de avhjälpandeåtgärder som anges i villkoret blir lämplig för sitt ändamål samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Om föroreningsfrågan inte är tillräckligt utredd innan detaljplanen antas kan den upphävas av länsstyrelsen förutsatt att bebyggelse i enlighet med detaljplanen är olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet.

I planbeskrivningen sägs att inför exploatering rekommenderas att miljötekniska markundersökningar utförs inom Kungsbacka 2:2 och Kungsbacka 2:17 med syfte att kunna utesluta föroreningspåverkan. Geosigma har gjort en miljöhistorisk inventering och provtagningsstrategi. Länsstyrelsen kan inte se att kommunen har utfört något av de åtgärder som Geosigma rekommenderat. Länsstyrelsen håller med om Geosigmas slutsatser att ytterligare provtagning behövs inom redovisade områden.

Kommentar: En miljöteknisk markundersökning av fastigheterna Kungsbacka 2:2 och 2:17 har genomförts (Geosigma 2020-06-25). Rapporten har bilagts planhandlingarna. Av rapporten framgår inga markföroreningar som föranleder rekommendation om åtgärder utifrån planerad markanvändning.

### *Risker och Farligt gods*

Trafikverket framhåller även att säkerhetszonen längs E6 är minst 11 meter från vägkant. Säkerhetszonen är det område utanför körbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av

fasta oeftergivliga föremål. Säkerhetszonen intill en väg måste alltid beaktas och utformas så att den bidrar till tydlighet, säkerhet och trygghet för alla trafikanter.

Åtgärder för att minska risker eller reducera konsekvenser av olyckor bör säkerställas genom införande av planbestämmelser.

Kommentar: Plangränsen ligger på ett avstånd över 11 meter från väggkant och följs av ett cirka 15 meter brett stråk av NATUR vilket bedöms uppfylla kraven på en säkerhetszon.

#### *Skredrisk, stabilitet, erosion*

Statens geotekniska institut (SGI), yttrande ska beaktas.

Kommentar: SGI:s yttrande har beaktats, se kommentar till SGI:s yttrande.

#### *Översvämning*

Länsstyrelsen har valt att använda återkomst-tiden 100-årsregn som vägledande för när en bedömning av översvänningsrisken ska göras. Regnvolymen för ett 100-årsregn varierar och beror på regnets varaktighet.

En klimatfaktor ska inkluderas för att bedöma översvänningsrisken i ett förändrat klimat. Lämplig klimatfaktor för ett regn med 100-års återkomsttid är utifrån dagens kunskapsläge 1,2–1,4, vilket innebär att regnvolymen väntas öka med 20–40 % fram till år 2100. Mer information hittas i rapporten Extremregn i nuvarande och framtida klimat: Analyser av observationer och framtidsscenarioer (SMHI, 2018). Se ”Faktablad 2018-5 Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall.” Länsstyrelserna i Stockholms- och Västra Götalands län.

Kommentar: Dagvattenutredningen har kompletterats med en skyfallskartering som behandlar såväl 100- som 200-årsregn. I utredningen har klimatfaktor 1.25 använts.

#### *Dagvatten och Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten*

Dagvatten från området delas upp i två områden; avrinningsområde A och B.

Avrinningsområde A är 5,75 ha stort och har Kungsbackaån som recipient. Det finns idag befintliga VA-ledningar för pågående verksamheter. Kommunen bedömer att belastningen från detta område kommer att minska, eftersom området blir mindre (sid 13 MKB). Beräkningarna i handlingarna har inte tagit hänsyn till minskat område eller minskad mängd dagvatten från området.

Kommentar: En uppdatering av dagvattenutredningen har genomfört och finns bilagd handlingarna (Tyréns, 2020-06-18).

#### *Kungsbackaån (Mynningen-Lillån)*

Kungsbackaån med biflöden har ett stort zoologiskt intresse som reproduktionsområde för lax, havsöring och med en värdefull bottenfauna (Kungsbacka naturvårdsplan).

Dagvatten från avrinningsområde A släpps till Kungsbackaån drygt 1 km från området.

MKN för Kungsbackaån är måttlig status bl.a. avseende näringsämnen. Åtgärder behöver genomföras i så stor omfattning som möjligt till 2021 för att god ekologisk status ska kunna nås till 2027. Den kemiska statusen uppnås inte.

Kommunen bedömer att en ökning av utsläppet från avrinningsområdet A till Kungsbackaån inte medför en statusförsämring (sid 17 MKB).

Länsstyrelsen anser att bedömningen är tillräcklig, men förutsätter att kommunen vidtar de skyddsåtgärder som beskrivs i handlingarna dvs. installation av oljeavskiljare, samt antingen mindre mängd eller rening av dagvattnet.

#### *Kungsbackafjorden*

Var utsläppspunkten från dagvattnet sker i Kungsbackaån framgår inte av handlingarna. Gissningsvis är det ca 3 km mellan utsläppspunkten i Kungsbackaån och utflödet i Kungsbackafjorden.

Kungsbackafjorden är ett Natura-2000 område. Om miljön inom ett Natura 2000-område påverkas på ett betydande sätt krävs tillstånd enligt 7 kap. miljöbalken. Kommunen har tagit ställning enligt följande, sid 21 i MKB:n: Föroreningssituationen för Kungsbackaån och de riksintressen och Natura 2000-området som påverkas av ån bedöms bli obetydlig. Flödet från planområdet är i relation till medelflödet i Kungsbackaån mycket litet och de föroreningar som förväntas öka spåds ut kraftigt. Påverkan för det värdefulla vattnet för lax och öring bedöms som obetydlig.

Länsstyrelsen anser att bedömningen är tillräcklig, men förutsätter att kommunen vidtar de skyddsåtgärder som beskrivs i handlingarna dvs. installation av oljeavskiljare, samt antingen mindre mängd eller rening av dagvattnet.

Kommentar: De skyddsåtgärder gällande utsläpp från avrinningsområde med recipient Kungsbackaån samt Kungsbackafjorden som beskrivs i handlingarna säkerställs genom planbestämmelse om oljeavskiljare inom kvarter avsett för drivmedelsförsäljning. Övriga åtgärder avses säkerställas i exploateringsavtal.

#### *Svartemosse*

Viavest har en pågående prövning hos Mark- och miljödomstolen som är i sitt slutskede. Viavests ansökan gäller utökning av området med etapp 2 vilket innebär deponering över Svartemosse, söder om och i direkt anslutning till nuvarande deponi i etapp 1. Beskrivningen för dagvattnet västerut i detaljplanehandlingarna stämmer därför inte i sin helhet. (Viavests ärendet har i Platina dnr 531-977-18.) Viavests senaste yrkanden från den 23 oktober 2019 omfattar bl.a. följande:

- att på del av fastigheterna Kungsbacka 4:52 och Ysby 3:26 fylla igen befintligt våtmarksområde, kärret Svartemosse
- att på del av fastigheterna Ysby 3:26 och Kungsbacka Ysby 2:2 ("Ysby 2:2") anlägga en ny utjämnings- och sedimentationsdamm samt en kompenserande ersättningsvåtmark, en alsumpskog
- att på del av fastigheten Ysby 3:26 anlägga en uppsamlingsdamm
- att på del av fastigheterna Ysby 3:26, Kungsbacka Ysby 3:4 ("Ysby 3:4") och Kungsbacka 4:52 anlägga ytliga och avskärande diken

- att på del av fastigheterna Ysby 3:26, Ysby 3:4 och Ysby 2:2 leda om dike till en nyanlagd sedimentationsdamm och efterföljande våtmark (definierade i e ovan) samt utföra mindre dikesarbeten på del av fastigheten Kungsbacka Ysby 1:12 ("Ysby 1:12")
- att på del av fastigheterna Ysby 2:2 och Ysby 3:26 utföra omläggning av befintlig bäck

Därutöver har Viavest yrkat att lak- och dagvatten ska utredas inom en provotid där utsläppshalterna för suspenderade ämnen, bly, zink, koppar, oljeindex och klorid undersöks.

Kommentar: Viavests ansökan om deponiverksamhet söder om planområdet har godkänts av mark- och miljödomstolen. En komplettering av dagvattenutredningen har gjorts och tillhörande textstycken i planbeskrivningen har uppdaterats.

### *Infiltration i deponin*

En deponi för inert avfall har generellt lägre krav enligt lagstiftningen än deponier för farligt och icke-farligt avfall. Det innebär att det räcker med att lägga ett lager jord på deponin som sluttäckning, i vilket växtetablering kan ske. Med anledning av att deponin fyllts upp med inert avfall innebär det att avfallet inte är helt fritt från föroreningar. Kommunen bör överväga om infiltration är det bästa alternativet. Länsstyrelsen anser att dagvattnet bör samlas upp och renas.

Tabell - Jämförelse av riktvärde för utlakning (utvalda parametrar)

Parameter	MÄRR	Ovan	Inert	MÄRR LS	Ovan	Inert
	LS 0,1 l/kg (mg/kg)	tätskikt 0,1 l/kg (mg/kg)	0,1 l/kg (mg/kg)	10 l/kg (mg/kg)	tätskikt 10 l/kg (mg/kg)	10 l/kg (mg/kg)
Arsenik	0,01	0,05	0,06	0,09	0,4	0,5
Bly	0,05	0,1	0,15	0,2	0,3	0,5
Kadmium	0,01	0,004	0,02	0,02	0,007	0,04
Koppar	0,2	0,2	0,6	0,8	0,6	2

MÄRR= mindre än ringa risk enligt NVs rapport 2010:1, tabell 4. Ovan tätskikt på deponi enligt NVs rapport 2010:1, tabell 6. Inert enligt 22 § NFS 2004:10

Kommentar: Planförslaget innebär att inslaget av hårdgjorda ytor i området ökar. Föreslagen dagvattenlösning innebär ett ökat inslag av avledning och rening i ledningar, öppna diken och dagvattendamm jämfört med dagens situation.

### *Naturmiljö*

Kungsbackaån har förekomst av havsnejonöga. Arten är rödlistad som NT samt upptagen i artskyddsförordningen. Arten har minskat kraftigt på senare år och i senaste inventeringen återfanns den endast i två vattendrag i länet varav det ena är Kungsbackaån. Förekomst av arten får inte på något vis påverkas negativt vid genomförande av planen. Finns risk för påverkan krävs artskyddsdispens. Ökade föroreningshalter skulle kunna innebära en påverkan. Både Stockaån och Kungsbackaån har förekomst av lekbottnar för lax och öring.

Kommentar: Detaljplanens eventuella påverkan på havsnejonöga har studerats i uppdaterad MKB (2020). Bedömningen är följande: Havsnejonöga största hot enligt åtgärdsprogrammet (HAV,2020) är vattenkraft, morfologiska ändringar samt



flödesförändringar. Påverkan från detaljplanen är mycket liten på flödet som inte kommer vara mätbart nedströms. Vidare så håller de förorenade ämnena under de gränsvärden/årsvärden som anges i HVMFS 2019:25 för ytvatten. De gränsvärden/årsvärden som finns är framtagna med hänsyn till att vattenförekomstens ekologi inte ska påverkas av halter som underskrider dessa. Därav bedöms det inte finnas någon risk att detaljplanen påverkar havsnejonögats förekomst negativt.

#### *Fornlämningar*

Inom aktuellt detaljplaneområde finns idag inga fornlämningar bevarade. Stora markarbeten har sedan 2010 företagits inom området som i dagsläget nyttjas för flera olika verksamheter. Under vår och försommar 2009 genomfördes inom nu aktuellt planområde arkeologisk förundersökning av boplatser noterade som Raä Vallda 1:1, samt ett gravfält registrerat som Raä Vallda 334 (Jfr. 431-3822-09). Sommaren och hösten 2010 genomfördes omfattande arkeologiska undersökningar (Jfr. 431-2770-10 & 431-3571-10) av nämnda lämningar som i huvudsak härrörde från bronsålder och äldre järnålder. Mot bakgrund av nämnda arkeologiska insatser och att inga bevarade fornlämningar längre finns inom planområdet, har Länsstyrelsen sett ur fornlämningssynpunkt inget att erinra mot arbetsföretaget.

#### *Koppling till miljömålen- Begränsad klimatpåverkan*

I den av Länsstyrelsen nyligen antagna ”Plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel: regional plan för Hallands län” (Länsstyrelsens meddelande 2019:29) framhålls att det är viktigt att främja snabbbladdning vid större orter och längs viktiga stråk samt att främja etablering av tankstationer för förnybara drivmedel för såväl tyngre transporter som för lätta fordon. Vidare pekas större vägar samt industriområden och logistikcentrum ut som lämpliga lokaliseringsplatser. Därav anser Länsstyrelsen att det vore önskvärt att en nyuppförd drivmedelsstation vid avfart 60 erbjuder snabbbladdning och förnybara drivmedel. Att planera för en god infrastruktur för fossilfria transporter är en viktig del i arbetet med att nå de nationella och regionala klimatmålen. Enligt dessa behöver klimatgasutsläppen från transportsektorn minska med minst 70 procent mellan 2010 och 2030. Eftersom de transportrelaterade klimatgasutsläppen i Halland endast minskat med 15 procent mellan 2010 och 2017, krävs omfattande insatser. I ”Energi- och klimatstrategi för Hallands län” (Länsstyrelsens meddelande 2019:22) framhålls att fossilfria och effektiva transporter är den största klimatutmaningen i Halland.

Kommentar: Kommunen håller med Länsstyrelsen om att ett erbjudande om förnybara drivmedel är av stor vikt för att uppnå en infrastruktur med fossilfria transporter. Däremot anser kommunen att det inte är en planfråga.

#### *Stads- och landskapsbild mm*

Att ”planen ska ge förutsättningar för en god gestaltning av området med hänsyn till det exponerade läget vid infarten från motorvägen samt entrén till Kungsbacka” behöver utvecklas vidare antingen i detta planarbete eller genom avtal med exploitörer. Exempelvis bör miljön kring återvinningscentralen och hur den möter den blivande bebyggelsen i verksamhetsområdet uppmärksammas. 16 m höga och högt placerade byggnader i östra delen av planområdet riskerar sticka upp ovanför skogsbrynet till Kungsbackaskogen. Siluettverkan mot den bakomliggande skogen riskerar medföra bristande hänsyn till landskapsbild.

Kombinationen av att bestämmelser om friliggande byggnader och minsta avstånd till fastighetsgräns saknas medför att långa och storskaliga byggnader blir möjliga inom planområdet. Detta skiljer sig från möjliga placeringar av byggnader på illustrationsplanen.

Kommentar:

Kommunen ser området som en bra placering för marknadsföring för kommunen och intentionerna är att framtida byggnader ska utformas med god gestaltning. Exakt hur byggnader ska utformas bestäms i bygglovsskedet. Kommunens intention är att skapa en detaljplan som är flexibel och ger möjlighet för ett flertal lösningar inom planområdet, en hårdare reglering som kräver fristående byggnader har därför inte bedömts som lämplig i detta läge. De nockhöjder som är satta bedöms ge möjlighet till en byggnation som påverkar landskapsbilden, en konsekvensbeskrivning av påverkan på landskapsbilden är beskriven i planbeskrivningen.

Planbestämmelse om minsta avstånd för byggnad till fastighetsgräns har lagt till på plankartan, det kommer dock finnas möjlighet att uppföra byggnader i fastighetsgräns i de fall som byggnaderna sammanbyggs. Anledningen är att kommunen vill skapa en flexibel detaljplan som ger möjlighet för olika typer av bebyggelse och fastighetsindelning. Illustrationen är bara en illustration och visar en möjlig utbyggnad av området.

*Social hållbarhet, grönområden och kommunikationsleder*

Det saknas beskrivning av hur friluftsområdet Kungsbackaskogen görs tillgängligt från verksamhetsområdet.

Kommentar: Plangränsen har reviderats så att befintliga entréer till Kungsbackaskogen ligger utanför planområdet så att naturområdet kan nås direkt från den planerade östra vägen. Befintlig anslutning till skogen utgör en stig som ligger i anslutning till den befintliga parkeringsytan.

*Trygghet - Parkering*

Större parkeringsplatser utan definierat ägarskap såsom pendelparkeringar och som saknar eller har obetydlig reglering för uppförande, dvs ingen övervakning tenderar att kunna utvecklas till "hot spots" för brott då de genom sin utformning och användning kan ses som en brottsbidragande plats. Saker att tänka på vid placering och utformning är exempelvis att parkeringen bör placeras under uppsyn från verksamhet där det rör sig personer under så stor del av dygnet som möjligt så att dessa kan utnyttjas som "kapabla väktare" över platsen. För att dessa ska kunna övervaka platsen behöver platsen även utformas för att optimera denna möjlighet. Saker som då spelar stor roll är att säkerställa tydliga siktlinjer, utan dolda platser, och bra belysning. Om inte möjlighet finns till detta så är just parkeringsplatser, en sorts platser som har visat sig effektiva att kameraövervaka. Kameraövervakningen bör då ske tillsammans med andra brottsförebyggande strategier såsom exempelvis stängsel och rondering (Piza et al.)

Kommentar: Placeringen av pendelparkeringen är oklar, funktionen har möjliggjorts på flera av kvarteren i planområdets norra del.

Frågan om kameraövervakning och/eller andra brottsförebyggande åtgärder är enligt kommunens bedömning inte en planfråga.

#### *Vattenförsörjning och avlopp*

Frågor som gäller tillgång på dricksvatten och utrymme i spillvattennätet måste lösas så att grundläggande samhällsviktig försörjning fungera för tillkommande kommuninvånare. I planbeskrivningen framgår att tillkommande fastigheter ska anslutas till kommunalt VA i huvudgatan. Hur kommande fastigheter vilka enligt illustrationskartan inte hamnar vid huvudgatan ska anslutas är oklart. Se lantmäteriets yttrande.

Kommentar: Det har förtydligats i granskningshandlingarna att anslutning till VA för fastigheter som inte ligger i anslutning till kommunal gata ska lösas med servitut.

#### *Framkomlighet för räddningstjänst*

Beträffande körbarhet och tillgänglighet för Räddningstjänstens fordon bör det bevakas i planarbetet om fordonen behöver köra hinderfritt över fastighetsgränser. Kombinationen av att bestämmelser om friliggande byggnader och minsta avstånd till fastighetsgräns saknas medför att långa och storskaliga byggnader blir möjliga inom planområdet. Likaså medges byggnadsverk inom mark som inte får förses med byggnad. Sammantaget kan detta eventuellt minska framkomligheten för räddningstjänstens fordon. Det noteras att vägen till det östra området enligt illustrationsplan har ett mycket brant parti.

Kommentar: En bestämmelse om minsta avstånd till fastighetsgräns har lagt till på plankartan. Framkomlighet för räddningstjänst hanteras i bygglovsskedet.

#### *Planbestämmelser och planbeskrivning*

Planområdets östliga del vid Särövägen överlappar befintligt planområde till detaljplan 1990-03-29 Varlaområdet Etapp II. I planbeskrivningen framgår att det inte finns någon gällande detaljplan inom det berörda området.

Grundkartan till planen bör vara aktuell för framför allt den östliga delen av området där nivåer har ändrats genom schaktningsarbeten. Alternativt kan föreskrivna markhöjder anges inom detta område. (Planbeskrivningen möjliggör för denna del en nockhöjd om 16 m, vilket medför att marknivån bör vara högst + 39 m för att klara högsta angivna nivå på nock om + 55 m.)

Lantmäteriet påtalar befintliga fastighetsgränserns osäkra kvalitet. Ett u-område för befintlig ledningsrätt för teleledning saknas även, se denna myndighets yttrande.

Minsta avstånd till gräns intilliggande fastigheter saknas.

Om planen ska ge förutsättningar för en god gestaltning bör detta förtydligas i utformningsbestämmelser.

I planbeskrivningen står: ”Den befintliga Klovstenen i norra delen av planområdet bevaras med skydd genom planbestämmelse i plankartan.” Skyddsbestämmelse saknas. Området kring stenen är betecknat som allmän plats, huvudgata, men bör kompletteras med egenskapsbestämmelser om skydd av kulturvärden på allmän plats.

I planbeskrivningen anges utan stöd att ”reglering av bullernivåerna sker i bygglovsskedet”

Laghänvisningar PBL saknas.

Vad gäller skyltar och skyltpyloner är bestämmelsen ”Samråd ska ske med Trafikverket” vilket är ett exempel på planbestämmelse som egentligen saknar lagstöd.

Storlek på plankartans beteckningar bör bli större för läsbarhetens skull för både format A1 och A3.

Kommentar: Planområdet överlappar befintlig detaljplan 1990-03-29 Varlaområdet Etapp II vilket inte framgick i samrådshandlingarna, detta har justerats till granskningshandlingen.

Justeringar har utförts på planhandlingarna enligt Lantmäteriets synpunkter, se svar under Lantmäteriets yttrande.

Klovstenen skyddas genom att den omgivande marken planläggs som allmän plats, natur, vilket är avsett att förhindra exploatering.

Texten om buller i planbeskrivningen har justerats.

Planbestämmelsen f<sub>2</sub> har justerats och skrivelsen ”samråd ska ske med Trafikverket” har tagits bort. En upplysning har lagts till på plankartan om att samråd bör ske med Trafikverket vid uppförande av skyltar.

Plankartans beteckningar har justerats till granskningen för att öka läsbarheten.

#### *Genomförandefrågor*

Se vidare Lantmäterimyndighetens yttrande.

## **2. Lantmäteriet 2019-12-20**

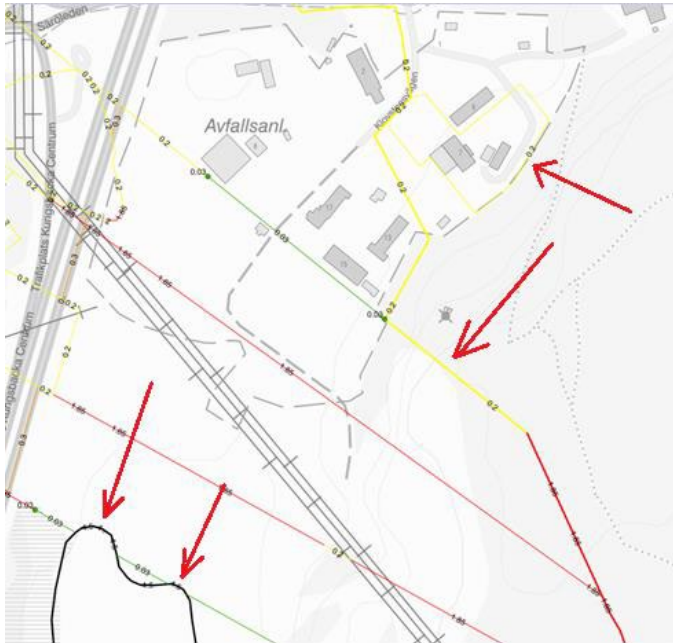
*För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras*

Fastighetsgränsernas kvalitet

I planförslaget har planområdesgränsen lagts ut i direkt anslutning till befintliga fastighetsgränser med osäker kvalitet. (se röda pilar i bilden nedan). Varken i grundkartan eller i registerkartan finns några inmätta gränspunkter angivna längs vissa fastighetsgränser.

Lantmäteriet vill här påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Detta är särskilt viktigt vid gräns mot kvartersmark. Risken är då att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen. Om gränsen är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. När gränsens läge är klarlagd kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras.

Bilden nedan visar gränsernas kvalitet enligt registerkartan, angivet i meter. Gul linje med 0,2 m och svart linje med 4,5 meter.

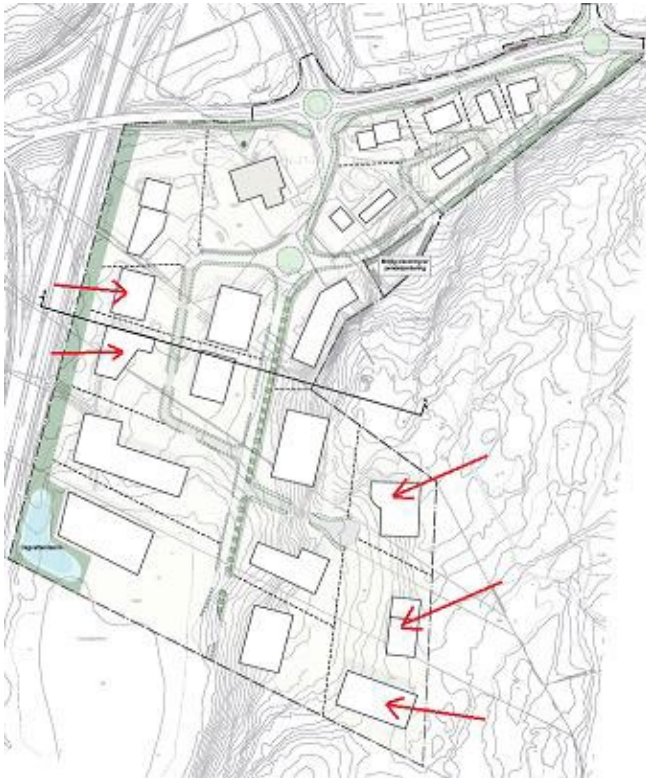


Kommentar: Kommunen är medveten om att detaljplanens gränser är gällande även om de inte sammanfaller med befintliga fastighetsgränser. Kommunen har varit ute på plats för att återskapa gränserna enligt förrättningsakterna. Vid en lagakraftvunnen detaljplan kommer fastighetsreglering och fastighetsbildning ske i enlighet med detaljplanens gränser.

#### *Vatten och avloppsfrågan*

På s. 17 framgår också att tillkommande fastigheter förutsätts att anslutas till kommunalt VA vid huvudgatan. Om området avstyckas enligt illustrationen, hur ska de inre fastigheterna (med röda pilar i illustrationsbilden nedan) få tillgång till kommunens VA-system? Ska detta lösas via en GA eller någon annan rättighet?

Kommentar: Det har förtydligats i granskningshandlingarna att anslutning till VA för fastigheter som inte ligger i anslutning till kommunal gata ska lösas med servitut.



*Delar av planen som bör förbättras.*

#### *Grundkarta*

Teckenförklaring till grundkartan saknas.

Kommentar: Teckenförklaringen till grundkartan har lagts till i granskningshandlingen.

#### *Markägoförhållanden*

På s. 5 i planbeskrivningen redovisas markägoförhållanden uppdelat i % inom planområdet. Lantmäteriet vill även uppmärksamma kommunen på att en del av Kungsbacka 4:52 som ägs av Kungsbacka lastbilscentral fastighets AB, också berör planområdet i söder. Denna ägare finns inte redovisas, vilket bör kompletteras.

I planbeskrivningen på s. 9 redovisas en bild på vilka fastigheter som ingår i planområdet. Observera att den del av Ysby 3:2, markerad med brun färg, har överförts till Ysby 3:26 i samband med en lantmäteriförrättning i november 2019, akt: 1384-2019/192. Även Kungsbacka 4:52 berör planområdet. Fastigheten finns inte markerad i denna bild. Detta bör uppdateras/kompletteras.

Kommentar: Redovisningen av fastigheter i planhandlingarna har justerats.

#### *Gällande planer*

På s. 6 i planbeskrivningen under rubrik "detaljplaner" framgår att det inte finns någon gällande detaljplan inom det berörda området, samt att detaljplan för del av Varlaområdet,

etapp 2, antagen i mars 1989 endast är en angränsande plan. Vad lantmäteriet kan se ligger denna detaljplan inom planområdet, i den del som berör korsningen mellan Säröleden och Varlabergsvägen.

Kommentar: Planbeskrivningen har justerats enligt Lantmäteriets påpekande om gällande planer inom planområdet.

#### *Fastighetsförteckning*

På s. 26 framgår att det ska finnas en tillhörande fastighetsförteckning till detaljplanen. Lantmäteriet har dock inte kunnat hitta en sådan.

Kommentar: Det fanns en tillgänglig fastighetsförteckning i samrådsskedet, det är oklart varför Lantmäteriet inte har fått ta del av den. I samband med granskningen har en ny fastighetsförteckning tagits fram, den finns att tillgå på förfrågan.

#### *U-område saknas*

Planområdet korsas av en befintlig ledningsrätt för teleledningar till förmån för Birka Nät Yngeredsfors AB. Det finns dock inget u-område utlagt i den aktuella sträckningen i plankartan. På s. 31 i planbeskrivningen framgår att ledningen ska omprövas, dock ingen information om den ska omprövas till samma läge, eller om läget ska bli ett annat. Utan u-område kan ledningsdragningen för allmänna ändamål bli planstridig. Nuvarande redovisning utan u-område innebär att ledningen ska tas bort och ge utrymme för bygggrätt. Kommunen bör överväga om u-område behövs för att säkerställa ledningens nya placering i området.

Kommentar: Ledningen avses omlokaliseras utanför planområdet.

#### *Inlösen av allmän plats*

På s. 29 i planbeskrivningen framgår att kommunen avser att ”inlösen av mark förutsätts ske utan krav på ersättning”. Enligt PBL 6 kap 17§ framstår att om kommunen använder sig av sin rätt att lösa in allmän platsmark så ska ersättning bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen. Detta behöver förtydligas i planbeskrivningen.

Kommentar: Kommunens intention är att inlösen av allmän platsmark kommer hanteras i framtida avtal.

#### *Initiera lantmäteriförrättning*

För att förtydliga ansvaret för ansökan och bekostande av lantmäteriförrättning, kan det förslagsvis göras en redovisning via bilder för att visa vilka fastighetsbildningsåtgärder respektive fastighetsägare ska ansvara för. Det kan underlätta förståelsen för samtliga fastighetsägare, eftersom kvartersmark med olika ändamål sträcker sig över flera fastighetsbeteckningar. Exempelvis om fastighetsbildning ska genomföras. Anses då den fastighetsägare som blir av med mark, eller den som erhåller mark, vara den ”berörda” fastighetsägaren? Skrivningen ”respektive fastighetsägare ansöker om och bekostar lantmäteriatgärder inom sina fastigheter” på s. 31 kan i ett sådant fall bli otydlig.

Kommentar: Kommunen menar att väsentliga avtal för planens genomförande kommer att upprättas med respektive fastighetsägare inför antagande av detaljplanen. I avtalen tydliggörs vem som ansvarar och bekostar de olika åtgärderna.

#### *Fastighetsbildningsåtgärder*

På s. 31–32 framgår en avsikt att fastigheten Ysby 1:12 som samägs av kommunen och Transportcentrum i Kungsbacka AB ska klyvas. Åtgärden klyvning innebär att hela fastigheten (de gula områdena) delas upp mellan ägarna efter lagfartsandelen. Därför kan det bli svårt att enbart reglera områdena inom den rödkantande linjen genom en klyvning. I ett sådant fall kan det vara lämpligare med åtgärden fastighetsreglering.

Kommentar: Noteras.

#### *Allmän plats resp. Allmän väg*

I planbeskrivningen har begreppet allmän väg och allmän plats för väg ibland förväxlat. På s. 27 framgår exempelvis att Trafikverket ska vara huvudman ” för VÄG i detaljplanen”.

Allmänna vägar regleras genom väglagen och Trafikverket är väghållare för dessa. Allmänna vägar kan exempelvis vara europavägar, riksvägar och länsvägar.

I detaljplaner finns det möjlighet att lägga ut allmän plats för vägar oavsett vem som ska vara väghållare. Läggs allmän plats ut i en detaljplan på ett område där det finns en allmän väg, så fortsätter vägen förvaltas av Trafikverket - det blir ”allmän plats för väg” enligt planen med en allmän väg inom den allmänna platsen. Ifall den allmänna vägen någon gång skulle bli indragen spelar det roll vilket huvudmannaskap som gäller på den allmänna platsen. Är det kommunalt blir det kommunen, medan är det enskilt är det fastighetsägarna genom en ga som ska ta över ansvaret för att sköta och förvalta vägen.

Kommentar: Den väg som förvaltas av Trafikverket har utgått ur planen.

#### *Exploateringsavtal aktuellt men innehållet redovisas inte*

I planbeskrivningen anges att exploateringsavtal ska upprättas, men inget ytterligare anges om innehållet.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

När redovisning av innehållet i ett kommande exploateringsavtal saknas i planbeskrivningen innebär det:

- att det inte finns någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.
- att de som är berörda av planen inte har någon möjlighet att överblicka de konsekvenser som det tänkta avtalsinnehållet kommer att få bl.a. vid genomförandet av detaljplanen



Använd gärna handboken ”Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

*Ska markanvisningsavtal tecknas?*

I planbeskrivningen framgår inte om något markanvisningsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Ifall det är aktuellt, använd gärna handboken ”Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna ang. markanvisningsavtalet.

Kommentar: Genomförandebeskrivningen har uppdaterats och redovisar i övergripande drag innehållet i kommande exploateringsavtal. Markanvisningsavtal förväntas inte tecknas.

### 3. Trafikverket 2019-12-18

*Trafikutredning*

Trafikverket har tagit del av ”Kapacitetsutredning för Klovsten” (ÅF, 2018-11-19) samt ”PM Klovstens industriområde” (Ramböll, 2019-09-16). Den uppskattade trafikstringen för prognos år 2040 beror på vilka typer av verksamheter som etablerar sig i Klovsten. Vid en jämn fördelning mellan kontor, handel och industri uppskattas trafikörelserna till 9766 ÅDT. Bli det en övervägande andel handel, 60 % och 20% vardera för kontor och industri uppgår prognosen för ÅDT till drygt 13000. Om handeln däremot endast utgör 20% av verksamheterna och kontor och industri fördelas jämnt över de övriga procenten kommer ÅDT hamna på drygt 8000.

Trafikverket ser positivt på att en trafikutredning har tagits fram. Trafikverket önskar dock att den kompletteras med följande information:

- En nulägesbeskrivning av problematiken i området idag.
- Påverkan på Trafikplats Kungsbacka Centrum. Den befintliga korsningen Avfart E6 S/Säröleden/Påfart E6 S behöver inkluderas för att studera hur hela trafikplatsen och E6 påverkas av den tillkommande trafiken. I kapacitetsutredningen saknas det även en analys för hur E6 påverkas under morgonen samt om den tillkommande trafiken i förlängningen kan leda till problem vid påfarten norrut.
- Kapacitetsutredningen använder sig av dels uppmätt trafik och dels trafikmängder från en tidigare gjord trafikanalys i området. Det saknas en analys av hur väl dessa två datakällor korrelerar med varandra.
- En bilaga från trafikstringverktöget varifrån trafikstringstalen är hämtade.

Kommentar: Trafikutredningen har kompletterats enligt Trafikverkets synpunkter, två nya trafikutredningar är framtagna vilka sammantaget hanterar punkterna enligt ovan.

### *Åtgärder och finansiering*

Trafikverket noterar att åtgärder kan komma att krävas i cirkulationsplatsen vid väg 158. Trafikverket har inga möjligheter att finansiera åtgärder som påkallas av kommunala utbyggnadsplaner, vilket framkommer i den Regionala planen för transportinfrastrukturen i Halland. Trafikverket vill framhålla att åtgärder som påkallas på det allmänna transportnätet som en konsekvens av kommunal planering, ska utredas, projekteras och finansieras av kommunen i samråd med Trafikverket som beslutar i frågorna.

I planbeskrivningen s. 27 står följande: *Trafikverket är huvudman och väghållare för allmän plats VÄG i detaljplan och ansvarar och bekostar åtgärder på anläggningen.* Trafikverket önskar att det förtydligas att Trafikverket inte finansierar åtgärder i det statliga vägnätet som påkallas av kommunala utbyggnadsplaner.

Kommentar: Trafikverkets cirkulation och del av 158 är borttaget från detaljplanen. I de fall Trafikverket ska göra åtgärder på väg 158 i enlighet med pågående ÅVS, får Trafikverket kontakta kommunen där kommunen kan bli en part.

### *Avtal*

Exploatering som kräver åtgärder eller kan komma att påverka Trafikverkets väg- eller järnvägsnät behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. Avtal behövs för att reglera finansiering och planprocess (åtgärdsval, formell planläggning enligt väg- eller järnvägslagen) samt genomförande, drift, underhåll och ägande. Avtalet ska vara påskrivet och klart innan detaljplanen antas.

Kommentar: Detaljplanen gör ingen direkt påverkan på Trafikverkets vägnät. Det pågår en Åtgärdsvalsstudie för E6 mellan Göteborg-Varberg samt för väg 158 vilken studerar vägnärs kapacitet och eventuella ombyggnationer.

### *ÅVS Varberg-Göteborg*

Trafikverket jobbar för närvarande med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) över stråket Varberg-Göteborg, där väg E6 samt trafikplats Kungsbacka Centrum ingår. Det finns brister i kapacitet i trafikplatsen redan idag, och avfartsrampen för södergående trafik in mot väg 158 kommer bli ytterligare belastad i ett framtidsscenario.

När ÅVS-rapporten är färdigställd kommer den inkludera förslag på åtgärder. Ett möjligt förslag är att anlägga kollektivtrafikkörfält. Det kan innebära att plats måste finnas söder om väg 158, norr om planområdet, för att flytta cykelväg söderut. Trafikverket noterar att plats finns i plankartan för en sådan åtgärd.

Kommentar: Noteras.

### *Dagvattenhantering*

Trafikverket ser mycket positivt på att en dagvattenutredning tagits fram. E6an är av riksintresse och fyller en mycket viktig funktion i transportsystemet och funktionen måste därmed säkerställas. Trafikverket anser därför att utredningen behöver kompletteras med

uppgifter om hur trumman i södra områdesgränsen (1400 mm) och vägdiket vid E6 påverkas av ett 200-årsregn, i de nya förhållandena efter exploatering.

Kommentar: Dagvattenutredningen har kompletterats med en skyfallsanalys med beräkning på ett 200-års regn. Detta beskrivs i planbeskrivningen.

#### *Geoteknik*

Kommunen måste säkerställa att planen inte bidrar till sättningar, skred och liknande som har negativ påverkan på E20. Trafikverket anser att synpunkterna i den geotekniska utredningen (Norconsult, 2018-10-12) måste beaktas. Där beskrivs att området inte kan säkerställas ha tillfredsställande stabilitet på grund av befintlig bullervall. Rekommendationen är att avlägsna vallen i de fall det inte finns befintligt underlag eller att det tas fram gällande denna. Trafikverket anser att det måste säkerställas att E20 inte påverkas negativt på grund av de geotekniska förutsättningarna i området innan planen antas.

Kommentar: Bullervallen längs E20/E6 förväntas tas bort innan detaljplanen har antagits. Om vallen inte är borttagen innan dess hanteras frågan i exploateringsavtal med vitesföreläggning om åtgärden inte är gjord inom en viss tid.

#### *Risk*

Trafikverket noterar att planen tar hänsyn till riskavstånd från väg E6. Trafikverket anser att Räddningstjänstens synpunkter ska inhämtas och beaktas. I övrigt hänvisar Trafikverket till Länsstyrelsens bedömning.

Trafikverket noterar att planen medger drivmedelsförsäljning söder om väg 158. En bensinstation bör inte ligga närmre en väg än säkerhetszon för aktuell vägsträcka. Säkerhetszonen för väg 158 är minst 7 meter från vägen, vilket enligt plankartan uppfylls.

Påfyllnings- och avtappningsanordningar bör placeras så att explosiv atmosfär inte förekommer på allmän väg. Vidare bör spillzoner doseras så att spill av drivmedel inte kan spridas till allmän väg. Kommunen bör säkerställa detta genom en riskbedömning.

Kommentar: Räddningstjänstens synpunkter från samrådsskedet har beaktats.

Bestämmelser har införts i plankartan för att säkerställa säkerhetsavstånd i samband med drivmedelsförsäljning.

#### *Avstånd*

Säkerhetszonen längs E6 är minst 11 meter från vägkant. Säkerhetszonen är det område utanför körbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. Säkerhetszonen intill en väg måste alltid beaktas och utformas så att den bidrar till tydlighet, säkerhet och trygghet för alla trafikanter.

#### *Sammantagen bedömning*

Trafikverket anser att frågor gällande trafik och åtgärder, dagvatten samt geoteknik ska vara lösta innan planen antas:

- Trafikutredningen behöver kompletteras med ovan nämnda synpunkter.
- Kommunen behöver säkerställa att trumman under väg E6 inte påverkas negativt vid ett 200-års regn.

- De geotekniska förhållandena behöver säkerställas så att E6 inte påverkas negativt.
- Samordning mellan kommunen och Trafikverket behöver ske gällande eventuella åtgärder i det statliga vägnätet

Gällande de kompletteringar som efterfrågas vill Trafikverket få möjlighet att ta del av handlingarna och få chansen att yttra sig gällande dessa på nytt innan planen antas.

Kommentar: Trafikverket är remissinstans vid granskningen. Den del av väg 158 som trafikverket är huvudman för har utgått ur planen.

#### 4. Statens Geotekniska Institut (SGI) 2019-12-20

##### *Underlag*

1. Plankarta och planbeskrivning, daterade oktober 2019.
2. Geoteknisk utredning för detaljplan, etapp I. Klovsten detaljplan. Upprättad av Norconsult, daterad 2018-10-12.
3. Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik (MUR/Geo). Klovsten detaljplan. Upprättad av Norconsult, daterad 2018-10-12.

##### *SGI:s synpunkter*

Enligt plan- och bygglagen ska, vid planläggning, hänsyn tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion. Med hänvisning till 2 kap 4-5 § i PBL ska alltså geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion klarläggas i planskedet för hela planområdet för de förhållanden som planen medger.

I [2] anges flertalet rekommendationer på kompletterande stabilitetskontroller inom planområdet. I planområdets södra del anges att stabiliteten för den uppfyllda sprängstensvallen behöver utredas. Vidare anges att stabilitetsutredning behöver utföras för bullerskyddsvallen mot E20 i planområdets västra del samt för den planerade höjdsättningen för området nära E20. Även övriga delar av planområdet där permanenta schakter och fyllningar planeras behöver stabilitetskontroller kunna påvisa att tillfredsställande stabilitet uppnås. SGI instämmer med dessa rekommendationer och anser även att stabiliteten för den planerade dagvattendammen i planområdets sydvästra del ska beaktas.

Kommentar: En komplettering av den geotekniska utredningen avseende stabilitetsfrågorna har tagits fram efter samrådet (Norconsult, 2020-09-14). Utredningen visar på behov av åtgärder vad gäller sprängstensvallen i planområdets södra gräns, en sprängs bergsslänt i öster, bullervallen mot motorvägen i väster samt slänter i anslutning till väg 158. På den sista punkten, slänten i anslutning till väg 158, har planområdesgränsen flyttats längre söderut så att planerad kvartersmark inte påverkar slänten. Avseende övriga tre punkter ska verksamhetsutövaren säkra området genom att ta bort bullerskyddsvallen samt säkerställa stabiliteten och säkerheten på sprängstensvallen och bergsslänten i öster. Det finns flera sätt att säkerställa sprängstensvallen och bergsslänten och det är upp till verksamhetsutövaren att välja det alternativ som är mest fördelaktigt. Åtgärderna planeras vara klara innan detaljplanen antas. I de fall att allt eller delar inte går att utföra innan detaljplanen antas kommer

verksamhetsutövaren Viavests ansvar för åtgärder att tas med i exploateringsavtal där åtgärderna ska utföras inom en viss tid och vitesbeläggas om så inte görs.

Planområdets nordvästra gräns går vid Säröleden, vilket innebär att den södra delen av vägbanken ligger inom allmän platsmark och kvartersmark. SGI vill därför framhålla att bankens stabilitet behöver uppfylla samma säkerhetskrav som övriga slänter inom planområdet. Eventuella avschaktningar inom kvartersmarken och allmänna platsmarken intill vägbanken behöver beaktas då dessa kan försämra bankens stabilitet. I [2] framgår det inte om vägbankens stabilitet har ingått i den övergripande bedömning av planområdets stabilitet. SGI efterfrågar därför ett förtydligande.

För bergsslänterna och bergväggarna i planområdets östra del rekommenderas i [2] att dessa inspekteras och att bergförstärkning utförs för att uppnå tillfredsställande bergstabilitet. SGI anser att det behöver tydliggöras att nu instabila slänter ska göras stabila innan planen antas. SGI anser också att det är oklart vilka områden som har ingått i den bergtekniska utredningen. Det är därför oklart om stabiliteten har bedömts i alla branta slänter som kan beröra planområdet. Detta kan även innefatta slänter utanför plangränsen.

SGI anser att stabilitetsfrågorna ska utredas och klarläggas i plan-skedet med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1. Om stabilitetsutredningarna avseende slänter och berg påvisar att det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredsställande stabilitet ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen. Detta avser förstärkningsåtgärder såväl i jord som i berg.

Kommentar: Vägbanken vid väg 158 har utgått ur planen

Bergsslänterna inom täktområdet ligger för närvarande inom inhägnat område. I samband med planens genomförande ska marken enligt avtal iordningställas till användbar industrimark, vilket innebär att slänterna ska säkras. Detta regleras i kommande exploateringsavtal med vitesföreläggning om åtgärden inte utförs inom en viss tid.

## **5. Räddningstjänsten Storgöteborg 2019-12-19**

### *Riskhänsyn*

Planområdet ligger inom 150 meter från en rekommenderad transportled för farligt gods. Området ska därmed beaktas enligt Länsstyrelsens Riskanalys av farligt gods i Hallands län, vilket tydliggörs i planbeskrivningen. Risker hanteras enligt plankarta samt planbeskrivning i samrådsskedet i linje med Länsstyrelsens kriterier.

### *Insatstid och förmåga*

Planområdet ligger inom det område som normalt nås av räddningstjänsten inom 10 minuter enligt fastställt handlingsprogram för 2016–2019. Detta innefattar tillgång till stegfordon. För assisterad utrymning via räddningstjänstens utskjutsstege eller stegfordon ska råd och anvisning nr 110 uppfyllas. ([www.rsgbg.se/ra](http://www.rsgbg.se/ra))

*Framkomlighet för räddningsfordon*

Planerat vägnät bedöms ge förutsättningar för räddningstjänstens fordon att ställa upp på så vis att avståndet mellan fordon och byggnaders angreppspunkter inte överskrider 50 meter.

*Brandvattenförsörjning*

Området är i dagsläget obebyggt och saknar tillgång till brandvatten. En utbyggnad av brandpostnätet i området är aktuellt och föreslås enligt planbeskrivning ske genom utbyggnad av ett konventionellt system. Brandpostnätet ska uppfylla riktlinjerna för ett konventionellt system gällande avstånd och kapacitet enligt VAV P83.

*Bedömning*

Räddningstjänsten Storgöteborg har inget att erinra planen i samrådsskedet.

Kommentar: Noteras.

**6. Kulturmiljö Halland 2019-12-12**

Kulturmiljö Halland har fått rubricerat ärende på remiss och vi har inga synpunkter på planen ur kulturhistorisk synvinkel.

Kommentar: Noteras.

**Sakägare****7. Skanova 2019-12-02**

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela följande; Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område är markerade på bifogad lägeskarta. Det är dels ett stråk längs Säröleden i norr men även anslutningar till befintliga fastigheter inom området.

För diskussion om eventuell undanflyttning skall Skanova kontaktas via e-post: skanova-remisser-goteborg@skanova.se. Detta skall ske i god tid innan eventuell åtgärd krävs. Eventuella undanflyttningar bekostas av exploatören. För digitala kartor samt utsättning hänvisas till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se)

Skanova har för övrigt, inget att invända mot planförslaget.

Kommentar: Noteras.

**8. Ellevio 2019-12-20**

Inom aktuellt område finns befintliga jordkabelledningar för högspänning 10kV samt lågspänning 0,4kV. Över området går regionnäts ledning på 130 kV. Om befintliga jordkabelledningar måste flyttas eller ändras tillfälligt, får den som begär ombyggnad eller ändring stå för dessa kostnader.

För uppgift om befintliga ledningars läge vänligen använd Ledningskollen. Det är en kostnadsfri webbtjänst för ledningsanvisning, som nås via [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se). Beroende på utformning av området och elbehovet, kan nya nätstationer (transformatorstationer) 10/0.4kV placeras inom planområdet. Minsta horisontella avståndet

mellan nätstation och närmsta byggnadsdel får ej understiga 5 meter. Hänsyn måste tas till detta vid placering av E-områden för nätstationen. De nya nätstationerna måste kunna nås med lastbil för framtida drift- och underhållsarbete.

För att klara områdets elförsörjning måste nya jordkabelledningar läggas till de nya nätstationerna och från befintliga nätstationer och den nya nätstationen till de olika huskropparna/anläggningarna. Alla schaktningsarbeten för områdets elförsörjning inom planområdet bekostas av exploatören. Nya u-områden med bredd 6 m önskas.

Vi önskar att i god tid bli kontaktade av exploatören för eventuell samordning och samförläggning i området.

Man har beaktat Ellevios yttrande i plansamrådet under Tekniska frågor 2019–03 För övrigt har vi inte något att erinra mot det upprättade planförslaget.

Vid frågor angående detta ärende är Ni välkommen att kontakta handläggaren: Peter Schallengruber, tel. 070-8656255

Kommentar: Planen möjliggör placering av transformatorstationer inom verksamhetskvarteren. Inga särskilda E-områden har skapats för detta ändamål.

## **9. Veidekke Eiendom AB och Eksta Bostads AB 2019-12-18**

Klovsten tillsammans med Kungsbackaskogen och Gräskärr i sydvästra delen av centrala Kungsbacka utgör markområden med stor potential, viktiga för Kungsbackas framtida utveckling, se bild på följande sida. För att kunna dra nytta av områdets fulla potential anser vi att Staden måste ta ett helhetsgrepp och ha ett bredare samhällsperspektiv i planeringen. Först då ges de rätta förutsättningarna att skapa ett område där verksamheter, bostäder, service och friluftsliv fungerar sida vid sida och bidrar fullt till Kungsbackas utveckling.

Under lång tid har de större markägarna i Gräskärr tillsammans med Veidekke och Eksta agerat för att få starta upp ett detaljplanearbete i området och i "Fördjupad översiktsplan för Kungsbacka Stad" antagen 2009 finns Gräskärr med som framtida bostadsområde. Det är därför med stor förvåning vi konstaterar att Gräskärr med potential för ca 1000 bostäder och som gränsar till Klovsten i norr inte kommenteras i samrådshandlingen eller i de utredningar, exempelvis bullerutredning, som tagits fram för Klovsten. Inte heller kan vi se att det tagits någon hänsyn till de synpunkter och förslag som vi framförde i yttrandet till planprogrammet. Vi känner en viss oro för att verksamheterna i Klovsten, bland annat i form av industribuller, kan komma att påverka möjligheten att utveckla de norra delarna av Gräskärr för bostäder och förväntar oss att utredningsmaterialet för Klovsten kompletteras så det visar hur verksamheter och bostäder kan kombineras.

Vår bedömning är att det finns förutsättningar för verksamheter, bostäder och friluftsliv att samsas inom området men samtalen om hur detta skall ske måste föras mellan alla intressenter. Det behövs även för att hantera trafikfrågorna som också har en central roll i planeringen och

en nedgrävning av den kraftledning som idag går tvärs över området. Vi är redo för sådana samtal och förväntar oss att bli inbjudna.

På uppdrag av markägarna till Kungsbacka Ysby 2:2, 3:10 och 3:4.



Kommentar: Syftet med detaljplanen för Klovsten är att inom avgränsat område möjliggöra ett nytt verksamhetsområde, uppdraget omfattar inte att ta ett helhetsgrepp för både Klovsten och Gräskärr.

Nivåerna för industribuller kommer att förbättras vid ett genomförande av planen jämfört med dagens situation.

#### **10. Fastighetsägare till Ysby 2.2 och Ysby 5, 2019-12-17**

Det är ytterst förvånande att våra tidigare insända synpunkter så totalt har saknat betydelse i ärendes vidare hantering. Det handlar om det, i den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad antagen 2009, utpekade framtida bostadsområdet Gräskärr, som gränsar till detta verksamhetsområde i dess sydöstra del.

Området anges i rådande ÖP och kommunen har nyligen antagit en plan för flytt av de högspänningsledningar som genomkorsar triangeln innesluten av Motorvägen-158:an och g:a Onsalavägen. Även där omnämns framtida planerade bostäder i området.

Så varför omnämns det inte med en stavelse i detaljplanen? Eller dess förutsättningar? Det är lämpligt i detta stadium att ta chansen att undvika/minimera framtida problem/intressekonflikter.



Vi är övertygade om att alla parter skulle tjäna på att man tar ett helhetsgrepp för den ovan nämnda, av vägar, inneslutna triangeln. Verksamhetsområdet Klovsten, "Kungsbackaskogen", boende, nya o befintliga, kommunen, övriga markägare, Räddningstjänst, Plankontor, Samhällsbyggnadskontoret, med flera.

Ett beslut om ett planprogram för triangeln är ju ett bra första steg. De flesta bitarna är ju väl kända nu, dags att utforma dom i samklang.

Med hopp om omarbetning och komplettering.

Kommentar: Syftet med detaljplanen för Klovsten är att inom avgränsat område möjliggöra ett nytt verksamhetsområde, uppdraget omfattar inte att ta ett helhetsgrepp för både Klovsten och Gräskärr.

### **11. Fastighetsägare till Ysby 2.2 och Ysby 5, 2019-12-16**

Det är ytterst förvånande att våra tidigare insända synpunkter, så totalt har saknat betydelse, i detta ärendes vidare hantering. Vi pratar naturligtvis om det, i den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad, antagen 2009, utpekade framtida bostadsområdet Gräskärr, som ju gränsar till detta verksamhetsområde, i dess sydöstra del. Området anges även i rådande ÖP, dessutom har ju kommunen, alldeles nyss, antagit en plan för flytt av de högspänningsledningarna som genomkorsar triangeln, innesluten av Mootrväg-158:an och g:a Onsalavägen. Även där omnämns framtida planerade bostäder i området.

Så, varför omnämns det inte med en stavelse i detaljplanen? Eller dess förutsättningar? Detta är väl ytterst lämpligt, i detta stadiet, att ta chansen att undvika/minimera framtida problem/intressekonflikter.

Vi är övertygade om att, ALLA, parter skulle tjäna på att man tar ett helhetsgrepp, för den ovan nämnda, av vägar, inneslutna triangeln. Verksamhetsområdet Klovsten, "Kungsbackaskogen", boende, nya o befintliga, kommunen, övriga markägare, Räddningstjänst, Plankontor, Samhällsbyggnadskontoret, med flera.

Ett beslut om ett planprogram, för triangeln, är ju ett bra första steg. De flesta bitarna är ju väl kända nu, dags att utforma dom i samklang.

Med hopp om omarbetning och komplettering.

Kommentar: Syftet med detaljplanen för Klovsten är att inom avgränsat område möjliggöra ett nytt verksamhetsområde, uppdraget omfattar inte att ta ett helhetsgrepp för både Klovsten och Gräskärr.

### **12. Fastighetsägare till Ysby 2:2 och Ysby s:5, 2019-12-21**

Vår gård blev sönderskuren av motorvägen så att manhuset hamnade på ena sidan och en bit - Gräskärr - hamnade på andra sidan. Den delen som ligger i Gräskärr använder vi inte till lantbruk längre. Vi har länge försökt få någon ansvarig inom kommunplaneringen att få upp ögonen för det fantastiska läget och vi erbjuder marken för att bygga bostäder på. Det är väldigt nära till centrum med dess serviceutbud och även cykelavstånd till pendeltåget. Perfekt ställe att bo på!

Därför vill jag varna för att ni behandlar området bara bitvis istället för att ta ett helhetsgrepp! Nu kan vi riskera att ni tillåter olika verksamheter som inte är förenliga med god boendemiljö p.g.a. buller, tung trafik, utsläpp o.dyl.

Det är på tiden att göra en plan för hela området och börja med planering av bostäder! Det är väl det kommunen har störst behov av! Tekniska anläggningar som är bilberoende behöver inte ligga så nära centrum!

Kommentar: Syftet med detaljplanen för Klovsten är att inom avgränsat område möjliggöra ett nytt verksamhetsområde, uppdraget omfattar inte att ta ett helhetsgrepp för både Klovsten och Gräskärr.

## **Kommunala förvaltningar och nämnder**

### **13. Kultur & Fritid 2019-12-13**

Området ligger mycket exploaterat både mot E6:an och väg 158:an och gränsar till skogs- och grönområden med höga natur- och rekreationsvärden för invånarna. Nockhöjder på nya byggnader planeras upp till 16–20 meter. I en illustration i samrådshandlingen förhåller sig höjden lägre än platån där Kungsbackaskogen ligger, så att den bildar en rygg till ny bebyggelse. Förvaltningen Kultur & Fritid understryker vikten av att byggnadsvolymer inte upplevs för höga eller stora, och att arkitekturen är genomtänkt och god gestaltad.

Det är positivt om så mycket träd och grönska som möjligt kan bevaras för att lätta upp det högt exploaterade området. Det är positivt att Klovstenen bevaras på plats och bidrar till platsens historiska berättelse och identitet.

#### *Social hållbarhet*

Planprogrammet är genomgripande väldigt bra och genomarbetat utifrån relevant aspekter som rör social hållbarhet särskilt det trygghetsskapande perspektivet.

#### *Mångfald*

I området finns en brist på mångfald som är svår att åtgärda då områdets karaktär och inriktning skapar en väldigt homogen miljö med en brist på bostäder samt nattliga besökare. Denna brist på mångfald får främst konsekvenser för tryggheten och trygghetsskapande åtgärder blir därför extra viktiga.

#### *Samvaro*

Samvaro inom området kommer främst att beröra de som rör sig inom området dagtid. Här kan det vara viktigt att ta hänsyn till verksamheternas behov av samvaro och möten men kanske även att se över de anställdas tillgång till rekreation och vardagsmotion inom området.

#### *Mobilitet*

Gällande mobilitet är det viktigt att cykelvägen såväl in till staden som ut till Särö blir trygg och attraktiv för att främja cykelanvändandet. Det bör även skrivas vilken parkeringsnorm för cykel som gäller inom verksamhetsområdet och hur den ska lösas. Det bör även stå att cykelparkeringsplatser ska anordnas på ett sätt som förebygger cykelstölder med exempelvis fastlåsningsmöjligheter för cykelram.

Kommentar: Noteras. Parkeringsnorm för cykel förtydligas i planbeskrivningen.

#### *Vardagsliv*

Området för detaljplanen angränsar till Kungsbackaskogen och det är viktigt att de rekreativmöjligheter som skogen erbjuder inte försämras. Vidare är det också viktigt att detaljplanen tar hänsyn till att det finns behov av att i framtiden förlänga spåren.

Kommentar: Ett stråk från planområdet till Kungsbackaskogen har säkrats i plankartan genom att plangränsen reviderats så att befintlig stig kan nå från den östra vägen.

#### *Trygghet*

Bra att det är en blandning av verksamheter som ska bedrivas på platsen eftersom olika typer av verksamheter med olika öppettider gör att platsen blir mer aktiv vilket stärker den sociala kontrollen. ”Blandningen av verksamheter gör att området kommer att upplevas som levande under dagtid.” En snabbmatsrestaurang och bemannad bensinstation som är öppet sent på kvällen eller dygnet runt skapar mer övervakning vilket kan förebygga brott och öka tryggheten.

Verksamhetsområdets huvudfokus ligger på kontor och industriverksamheter, vilket innebär att människor kommer att röra sig på området under kontorstid men inte så mycket under kvälls- och natttid. Vilket innebär att övervakning och säkerhet kommer att vara viktigt på de tider när området är obevakat med människor. Det kan bli problematiskt att ha ett industriområde placerat precis vid en motorväg eftersom det är en lätt flyktväg. Det första gärningsmän tittar på vid planering av brott är flyktvägar och när men väl kommer ut på motorvägen så blir man snabbt osynlig. Därav behöver man ta ställning till olika säkerhets- och övervakningsalternativ på området.

Verksamhetsområdet är i stor del omringat av Kungsbackaskogen vilket kan leda till att området blir ännu mer skymd, mörkt och det finns en risk att eventuella gärningsmän kan begå brott ostört. Därav är det viktigt med bra belysning och bra säkerhetsåtgärder såsom lås, stängsel och kameror.

Bra att trafiken leds in och ut från verksamhetsområdet via den inre lokalgatan och den befintliga cirkulationsplatsen. Det ger en större kontroll på vilka fordon som åker in och ut från området.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret delar Kultur och fritids synpunkt om att trygghetsfrågorna är viktiga för Klovsten. Dock är frågan som rör säkerhets- och övervakningsalternativ inte en planfråga.

#### 14. Miljö & Hälsoskydd 2019-12-16

##### *Föroreningar inom området*

En ”Miljöhistorisk inventering och översiktlig provtagningsstrategi” (Geosigma 2018-11-19) har utförts för Klovsten. Syftet var att identifiera riskområden inom planområdet utifrån lokala verksamheter och tidigare utförda utredningar samt att föreslå en provtagningsstrategi.

Planbeskrivningen rekommenderar att miljötekniska markundersökningar utförs inom två fastigheter (Kungsbacka 2:2 och 2:17) med syfte att utesluta föroreningpåverkan. Detta då dessa två fastigheter inte har undersökts tidigare. MH håller med om att undersökning bör ske på dessa två fastigheter.

Geosigmas rapport anger att jordprovtagning bör utföras översiktligt där Viavest hanterar och bearbetar material. Man rekommenderar också provtagning av deponerade massor. MH saknar resonemang kring detta i planbeskrivningen och håller med om rapportens rekommendation. Det finns en risk att tidigare mottagna massor på deponi-etapp 1 kan ha högre föroreningsgrad än vad inert avfall bör ha. Mottagningskontrollen har inte varit tillfredsställande, vilket har uppmärksamats vid tillsyn på Viavest.

När samtliga fastigheter inom området är undersökta så bedömer MH att en sammanfattande bedömning av föroreningssituationen behöver göras för hela området och redovisas i detaljplanen. Den miljöhistoriska inventeringen är givetvis en värdefull del för en sådan bedömning. I en sammanfattande bedömningen anser MH att exempelvis en bedömning av saneringsnivå ska göras och förslag på åtgärder ska finnas med. Den övergripande bedömningen skulle hjälpa fastighetsägare och kommande exploitörer att veta vad som förväntas av dem i framtiden. En planbestämmelse om att inte ge bygglov förrän marken är sanerad, bör anges.

Bedömningen bör också innefatta föroreningar i vatten och förslag på åtgärder utifrån den detaljerade kartläggningen av spill-, yt- och dagvattenhanteringen som också rekommenderas i Geosigmas rapport. Se rubriken ”Dagvatten” nedan.

Under rubriken Markmiljö i planbeskrivningen beskrivs att respektive fastighetsägare ansvarar för sin fastighet och de föroreningar som eventuellt påträffas samt att lämplig markmiljöutredning ska göras innan byggnation påbörjas.

Att varje fastighetsägare är ansvarig för sin fastighet är klart. Att exempelvis anlägga områdesövergripande ledningar och tekniska system samt bebygga en deponi, bedömer dock MH kan innebära risker i och med att det finns en osäkerhet kring föroreningarnas påverkan. Det finns alltså en anledning till att göra en samlad bedömning av föroreningssituationen på området i arbetet med detaljplanen och inte bara låta respektive fastighetsägare göra undersökningar och bedömningar.

Kommentar: Se kommentar till länsstyrelsens yttrande.

#### *Deponiverksamhet*

Planbeskrivningen anger att Viavests verksamhet (deponin/markutfyllnaden, etapp 1) är avslutad, men även om den befintliga deponin (som ligger inom planområdet) är fylld, så omfattas ändå verksamheten av deponilagstiftningen. Bland annat ska åtgärder för underhåll, övervakning och kontroll finnas under deponins efterbehandlingsfas, som kan uppgå till 30 år eller mer. Exempelvis finns det krav på att kontrollera grund- och ytvatten, till exempel via grundvattenrör. Detsamma kommer även att gälla den eventuella utökningen (etapp 2) som är under prövning. Prövningen kommer att visa vilken kontroll som krävs av området på etapp 1.

Planbeskrivningen beskriver på flera ställen deponin på etapp 1 som avslutad, men MH bedömer att deponin kommer att vara pågående under flera år, även om inga nya massor förs dit.

Kommentar: Noteras.

#### *Dagvatten*

Planbeskrivningen utgår ifrån den dagvattenutredning som Tyréns tagit fram (2019-08-13). Utredningen anger att dagvattnet ska fördröjas/sedimentera i en damm i områdets sydvästra del. Efter dammen ska vattnet ledas vidare i diken genom Svarte mosse, till en utloppspunkt. MH vill uppmärksamma att Viavests pågående ansökan om utökad deponiverksamhet, bland annat på området där Svarte Mosse ligger, är helt avgörande för om denna lösning kommer att vara genomförbar. Om Viavest får tillstånd till utökningen så kommer Svarte Mosse inte att finnas kvar och kan alltså inte ingå i någon dagvattenrening för området. En alternativ lösning behöver tas fram, där Svarte Mosse inte är del av renings- eller fördröjningsanläggningen.

Dagvattenutredningen påtalar detta i sin slutsats, men planbeskrivningen saknar denna reflektion.

I sammanhanget är det viktigt att detaljplanen inte förhindrar eller försvårar för Viavest att utnyttja sitt eventuella tillstånd för sin planerade verksamhet på etapp 2. Parallellt med mer detaljerade lösningar för vattnet i området, är det alltså viktigt att vattenfrågan fortsätter att utredas på en övergripande nivå så att inte helheten går förlorad. Dagvattenhanteringen från det nya planområdet behöver synkroniseras med Viavests förslag till dag- och lakvattenhantering för befintlig och eventuellt kommande deponiverksamhet. Dagvatten och lakvatten från området behöver lösas parallellt och delvis säkert gemensamt, för att det ska bli en bra vattenhantering inom hela området. Det är i samband med handläggningen av anmälan om dagvattenanläggning som förslaget till dagvattenanläggning bedöms mer i detalj av Miljö & Hälsoskydd.

Vid anläggandet av dagvattenanläggningar är det viktigt att vara medveten om föroreningsituationen i området. Detta är ytterligare en anledning till att göra en samlad bedömning av föroreningarna i området, eftersom anläggandet av dagvattenledningar med mera kommer att sträcka sig över flera fastigheter, se rubrik "Föroreningar" ovan.

Planhandlingen anger att man bedömer att miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten inte kommer att påverkas negativt. Det är viktigt att även fortsättningsvis slå vakt om att miljö kvalitetsnormerna inte påverkas negativt eller riskerar att påverkas negativt. Detta med anledning av 5 kap 4 § miljöbalken, som anger att en kommuns beslut inte får försämra vattenmiljön på ett otillåtet sätt eller äventyra möjligheten att uppnå den status som vattnet ska ha enligt en MKN. Att undvika grumling och förorening av vatten i områdets vatten under byggtiden är också viktigt, särskilt med tanke på att det råder osäkerhet kring föroreningars påverkan från området.

Dagvattenutredningen anger att underhåll och tillsyn av fördröjningsmagasin, ledningar och dikesstråk kommer att hanteras av kommunen. Rapporten anger också att drift och skötsel av dammen behöver utredas. MH anser att kommunen bör ansvara för dagvattendamm och andra övergripande delar av dagvattenhanteringen. Dagvattenanläggningarna bör dimensioneras för att klara minst 20-årsregn, men flöden upp till åtminstone 100-årsregn bör också studeras. Det är viktigt att även vägdagvatten ingår i hanteringen av dagvatten i den fortsatta planeringen.

Kommentar: Dagvattenutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats. Dagvattenutredningen studerar både 100- och 200-årsregn.

#### *Buller*

Med den nya planläggningen kommer trafikbullret vara den dominerande störningskällan. Verksamheternas påverkan och skyddsåtgärder får bedömas i bygglovs- och etableringsfasen. För att minska störningarna från trafikbuller bör man planera för sammanhängande byggnadskroppar längs med E6:an.

Om kontor eller liknande störningskänsliga verksamheter etableras ska dessa skyddas mot bullerstörning enligt Boverkets byggregler.

Om transportintensiv logistikverksamhet tillåts kan bullerstörning uppstå även på nätter och helger. Hänsyn till detta ska tas i den fortsatta planläggningen.

Bullrande verksamhet som kan påverka föreslagen detaljplan (utanför planområdet) kan vara viktig att hålla ögonen på framöver. Om den planerade deponiverksamheten söder om området (etapp 2) tillåts i pågående tillståndsprocess, så kommer tung trafik att röra sig genom nu aktuella planområde. I framtiden kan området alltså bli påverkat av exempelvis buller och damning från deponiverksamhetens transporter.

Återvinningscentralens placering bör studeras närmare och bullerskyddsanpassas.

Kommentar: Detaljplanens intention är att vara flexibel och möjlig för flertalet olika lösningar. Det är än inte beslutat om Återvinningscentralen ska finnas inom området eller inte, detaljplanen gör dock möjligt för att den ska få finnas.

Teknik kommer sannolikt att behöva bygga en pumpstation för spillvatten i sydvästra delen av planområdet. Denna anläggning bör säkerställas med e-område eller motsvarande på plankartan.

Kommentar: All kvartermark inom planområdet har, bland annat, användning E2 – transformatorstation.

Med anledning av att plankartan är flexibel är det i nuläget oklart om placering för vissa allmänna VA-ledningar till fastigheter som inte har kontakt med huvudgatan. Allmänna VA-ledningar på fastighet Kungsbacka 2:2>1 som inte säkrats med u-område kommer sannolikt att behöva flyttas när marken exploateras. Eventuell flytt av allmänna VA-ledningar bekostas av fastighetsägaren.

Naturmark i västra delen av planområdet kommer eventuellt att behöva utnyttjas för dike eller annan dagvattenhantering. Man bör säkerställa att detta är möjligt inom föreslagen markanvändning ”Natur”.

Vägar som trafikerats av insamlingsfordon bör vara försedda med vändplan alternativt tillåta rundkörning för att undvika backning.

Avfallsutrymmen bör vara placerade så att avstånd mellan insamlingsfordonet och avfallsutrymmet inte överstiger 10 meter. Dragvägen, där insamlingspersonal rullar kärl skall vara hårdgjord och lutningen får ej överstiga 4,76 grader.

Avfallsutrymmen bör vara väl tilltagna för att säkerställa utsortering av samtliga avfallsfraktioner.

Teknik har varit med i planarbetet och har inget att erinra.

Kommentar: Teknik medverkar i projektet och har möjlighet att påverka detaljplanens utformning därigenom. Inom användningen NATUR finns möjlighet till utrymmen för omhändertagande av dagvatten, så som ett dike.

Övriga synpunkter beaktas.

## **16. Socialdemokraterna 2019-12-20**

Socialdemokraterna har i ett tidigare skede tagit ställning till den dåvarande planen med återvinning och möjlighet till recycling och återbruk samt den möjlighet som kunde ges till nyskapande av arbetstillfällen för personer som stod långt utanför arbetsmarknaden. Under årens lopp har planen förändrats och i nuläget har vi tagit ställning till detaljplanens utformning, miljökonsekvensbeskrivning samt geotekniska förhållanden. Inom området finns ett flertal större vattendrag samt en kraftledning. Området delas upp i olika etapper, bland annat utsluts del II där området med Svarte Mosse finns – är det ändå väldigt viktigt att avrinning från del I är noga genomarbetad så spridning av föroreningar begränsas till det minimala. Området kringgärdas även av berg och skog (Kungsbackaskogen) förutom åarna

Stockaån i söder samt i nordöst vattendrag som ansluter till Kungsbacka åns flöde som har anslutning till Natura 2000 området i fjorden.

Inom området planeras för ett dagvattenområde, en damm i planens nedre västra hörn. Ingenting framgår hur mycket denna damm skall kunna ta emot utifrån den stora exploateringsyta som skall hårdgöras på området i övrigt. Idag finns inget svar på vilket behov näringslivet har på storlek eller fastighetsmark, inte heller finns uppgifter på storlek/byggarea på de kontorsbyggnader som planeras. Socialdemokraterna hyser en viss oro över dessa obekräftade ytor, då vi anser att dessa har stor betydelse för avrinning och dagvattendammens kapacitet. Vi får heller inte glömma den avrinning som finns från berget/skogsområdet, hur dessa avrinningsytor kan påverka de närbelägna Svarte Mosse och Stockalidsån som har sitt flöde i Klovsten del II, kan det finnas någon form av ”orenat” vatten som läcker ur skogsområdet? Vidare framkommer att det finns planer på att utöka området något, hur mycket är oklart, då det planeras för sprängning av del av berg i dagen. Dessa massor som sprängs skall ligga som grund för den planerade ”huvudgatans” sträckning, tanken är god, att tillvarata berg/sten/ makadam till att lösa delar av den lokalgata som planeras. Frågan som infinner sig, hur stor yta, kubikmeter blir bortsprängda av berg i dagen? Socialdemokraterna ser helst till att få underlag och bekräftelse för rätt dimensionering för områdets tekniska lösningar, ledningskapacitet och föreslagna tak och mark alternativ till områdets hårdgjorda ytor. Detta ger ett tillskott till uppsugning och ett komplement till den parkmark som planeras samt till trädalléerna utefter ”huvudgatans” förlängning inom området från norr till söder, etapp I mot Gräskärr del II.

Planändringar med möjlighet till ändrad användning i form av småindustrier, sällanköpsvaror och dyligt genererar ett flertal parkeringsplatser för transporter och konsumenter utifrån dessa olika transporter finns risker med olje-, bensin- och asfaltrester vilket ger spår och får miljökonsekvenser. Är avrinningsytorna och spillvattenbrunnar/ledningarna dimensionerade för denna verksamhet då det idag är oklart över hur stor anläggnings – respektive fastighetsytan blir?

Socialdemokraterna menar på utifrån de frågor vi har och som framkom på samrådsmötet den 9 december att samarbete mellan förvaltningarna Byggnadsnämnden, Teknik och Miljö och hälsoskydd är en betydande viktig del för att detaljplanen blir så bra som möjligt ur miljö och hållbarhetsperspektiv. Där skall också finnas en Återvinningscentral för Kungsbacka för en lång tid framöver som skall beaktas.

Kommentar: Dagvattenhanteringen inom området beskrivs i dagvattenutredningen, som uppdaterats inför granskningen, samt i den skyfallsanalys som upprättats och lagts till planhandlingarna.

Byggrätten i planen är 60% av fastighetsytan. Detaljplanen är förhållandevis flexibel vad gäller storlek och utformning av framtida verksamhetstomter. Detta för att kunna möta det behov som näringslivet har då genomförandet av planen blir aktuellt. Det i sin tur påverkar inte andelen byggrätt eller andelen hårdgjorda ytor som planen medger. Dagvattenutredningen har baserats på detta underlag.

Dagvattenlösningen inom området har förtydligats i planbeskrivningen.



Under samrådet den 9/12–19 framfördes från förvaltningen att Trafikverket hade framfört farhågor, vilka farhågor, håller inte projektet som planeras för de år som beräknas till 2030–2040? Här vore ett förtydligande intressant att få ta del utav.

Kommentar: Se Trafikverkets yttrande samt kommunens svar under yttrande  
*3. Trafikverket.*

## Övriga

### **17. E.ON Energidistribution AB 2019-11-27**

E.ON Energidistribution AB och E.ON Biofor Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar enligt bifogade filer. Då detaljplanen inte ligger inom E.ON Energidistribution koncessionsområde för elnätet samt att E.ON Biofor ej har några gasanläggningar inom området så har vi inget att erinra över granskningen.

Kommentar: Noteras.

### **18. Hallandstrafiken 2019-12-13**

Detaljplanen föreslår att en ny hållplats byggs i anslutning till ny cirkulationsplats som planeras i korsningen mellan väg 158 och Kobergsgatan. Samma cirkulationsplats kompletteras med en ny infart till planområdet. Utformningen av vägområdet för huvudgatan genom området innebär att en busshållplats kan anordnas inom området efter utbyggnad. Pendelparkeringen som finns på platsen i dag föreslås flyttas till annan plats inom planområdet vid genomförandet.

Hallandstrafiken och Västtrafik ställer sig positiva till den föreslagna hållplatsen i anslutning till planområdet. Busstrafiken på väg 158 erbjuder ett attraktivt turutbud och det finns därför goda möjligheter för kollektiva resor till och från planområdet. Hallandstrafiken och Västtrafik har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Noteras.

### **19. PostNord 2019-12-03**

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och industriområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd, leder till att post en inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Noteras.

## 20. Boende på Varlabergsvägen 2019-12-04

Angående Detaljplan Klovsten, så protesterar vi mot detta urdåliga förslag. Vi som bor i Varlaberg har redan ett Industriområde med allt vad det ställer till, så har ni tänkt ge oss ett till. Det fungerar inte att göra så. Vi har idag ett våldsamt problem med buller från motorväg och väg l58. Kba kommun bara bygger och bygger, men ingen tänker på vägnäten, det är ju stopp i alla ändrar vissa tider på dygnet, alldeles för mycket på så lite vägar.

Vi har som sagt stora bullerproblem idag, samt med avgaser. Varlaberg ligger längs med påfarten och har avfart mitt över. vissa hus ligger också lägre än andra. Dessa på och av farter var inte med 1973 när vägen gjordes utan kom senare. Detta vet ni på kommunen sen många års klagan utan hjälp. Nu skall ni öka på buller och avgaser och stillastående trafik in och ut från detta stora planerade område, sen har vi den befängda iden att lägga en bensinstation i området, tror ni inte att det ökar trafiken, så ta en titt vid Onsalamotet.

Kommentar: Både för E6/E20 och Särövägen förbi Klovsten är Trafikverket väghållare och ansvarar för bullersituationen, vid önskan om bullerreducerande åtgärder för bostäderna i Varlaberg bör kontakt tas med Trafikverket. Bullernivåerna inom Klovsten kommer att minska jämfört med dagens situation, då andra typer av verksamheter än vad som är där idag möjliggörs i planen.

Kapacitetsåtgärder för att möta trafikökningen vid cirkulationsplatsen föreslås i planen, så som ett nytt enskilt körfält vid infarten till Klovsten. Drivmedelstationen får utfart inom området och sedan via den utbyggda cirkulationsplatsen.

Jag har ett bättre förslag lägg det vid Vallda trekant som varit på förslag en gång, men nä det går ju inte, det bor ju kommunpolitiker i Vallda. Vi har också hört att barnamossens tipp skall flytta till Klovsten, mer skitlukt och trafik. Ni säger också att vi skall klaga när alla objekt är på plats.

Ni gör det lätt för er. Det har ju inte fungerat hittills. Nä gör om och gör rätt öka inte på bördan för oss som redan går på knäna.

Hädanefter vill vi som bor i Varlaberg, också ha reda på när ni och anda tänker göra något i vårt närområde, så att vi kan få tycka till och överklaga beslut som alla andra, det är mycket vi aldrig fått veta. Industrier som bygger ut mitt framför våra hus. Hela området som kommunen ägde uppe hos oss skulle vara grönområde blev vi lovade. Där blev vi också totalt överkörda. Här blev både ambulans och skatehall som förövrigt inte hade bygglov m.m.

Kommentar: Bygglov inom detaljplanlagt område kan ges om den följer byggrätten som detaljplanen anger. Kommunens detaljplaneprocess följer Plan- och bygglagen där myndigheter, sakägare, organisationer och allmänhet har möjlighet att inkomma med synpunkter vid angivna perioder, s.k samråd/granskning. När kommunens politiker har

antagit planen finns även möjlighet att överklaga den till Mark- och miljödomstolen som avgör frågan. Sakägare får information skickat till sig och om man är intresserad eller vill påverka och inte är sakägare rekommenderas det att hålla utkik på kommunens pågående planarbete på hemsidan, ([www.kungsbacka.se/Bygga-bo-och-miljö/Aktuella-projekt/](http://www.kungsbacka.se/Bygga-bo-och-miljo/Aktuella-projekt/)).

Många detaljplaner kungörs även i lokaltidningen. Sakägarkretsen avgörs av kommunens tjänstemän baserat vem som anses direkt berörd. Det är oftast de angränsande fastigheterna men det kan även vara fler än så beroende på planens innehåll.

Lastbilar som ställer av stora släp på Varlabergsvägen. Trottoar som aldrig plogas gatlyktor som inte lyser. Föräldrar som skall till skatehallen parkerar i hela rondellen trots parkeringsförbud. Detta är också påpekat många gånger och vad händer inget. Vi är även trötta på att bli bemötta med ord som politikerna använder som Hans Forsberg sa till mig, lite buller får man tåla. Nä kommunens motto verkar vara gärna men inte där jag bor. Skulle ni ändå få igenom detta stora område så får ni sätta upp bättre bullerskydd för oss och skärma av vårt område och ha med detta i detaljplanen. Vi kan ju tyvärr inte flytta då ingen köper husen, de som flyttat härifrån deras hus har barnen tagit över. Husen blir ju inte värda nåt.

Kommentar: Detta är ingen fråga som berör detaljplanen för Klovsten, men på kommunens hemsida finns möjlighet att kontakta kommunens tjänstemän vid synpunkter och brist på underhåll etc. Där finns även en flik med mer information om vad som gäller när inte kommunen ansvarar för vägen, vid statliga- eller enskilda vägar ([www.kungsbacka.se/Gator-trafik-och-utemiljo/Trafik-och-gator/](http://www.kungsbacka.se/Gator-trafik-och-utemiljo/Trafik-och-gator/)).

## **21. Boende på Varlabergsvägen 2019-12-04**

Angående Detaljplan Klovsten, så protesterar vi mot detta urdåliga förslag. Vi som bor i Varlaberg har redan ett Industriområde med allt vad det ställer till, så har ni tänkt ge oss ett till. Det fungerar inte att göra så. Vi har idag ett våldsamt problem med buller från motorväg och väg l 58. Kba kommun bara bygger och bygger, men ingen tänker på vägnäten, det är ju stopp i alla ändar vissa tider på dygnet, alldeles för mycket på så lite vägar.

Vi har som sagt stora bullerproblem idag, samt med avgaser. Varlaberg ligger längs med påfarten och har avfart mitt över. vissa hus ligger också lägre än andra. Dessa på och av farter var inte med 1973 när vägen gjordes utan kom senare. Detta vet ni på kommunen sen många års klagan utan hjälp.

Nu skall ni öka på buller och avgaser och stillastående trafik in och ut från detta stora planerade område, sen har vi den befängda iden att lägga en bensinstation i området, tror ni inte att det ökar trafiken så ta en titt vid Onsalamotet.

Jag har ett bättre förslag lägg det vid Vallda trekant som varit på förslag en gång, men nä det går ju inte, det bor ju kommunpolitiker i Vallda. Vi har också hört att barnamossens tipp skall flytta till klovsten, mer skitlukt och trafik. Ni säger också att vi skall klaga när alla objekt är på plats. Ni gör det lätt för er. Det har ju inte fungerat hittills. Nä gör om och gör rätt öka inte på bördan för oss som redan går på knäna.

Hädanefter vill vi som bor i Varlaberg, också ha reda på när ni och anda tänker göra något i vårt närområde, så att vi kan få tycka till och överklaga beslut som alla andra, det är mycket vi aldrig fått veta. Industrier som bygger ut mitt framför våra hus. Hela området som kommunen ägde upp hos oss skulle vara grönområde blev vi lovade. Där blev vi också totalt överkörda. Här blev både ambulans och skatehall som förövrigt inte hade bygglov m.m. Lastbilar som ställer av stora släp på Varlabergsvägen. Trottoar som aldrig plogas gatlyktor som inte lyser. Föräldrar som skall till skatehallen parkerar i hela rondellen trots parkeringsförbud. Detta är också påpekat många gånger och vad händer inget.

Vi är även trötta på att bli bemötta med ord som politikerna använder som Hans Forsberg sa till mig, lite buller får man tåla. Nä kommunens motto verkar vara gärna men inte där jag bor. Skulle ni ändå få igenom detta stora område så får ni sätta upp bättre bullerskydd för oss och skärma av vårt område och ha med detta i detaljplanen. Vi kan ju tyvärr inte flytta då ingen köper husen, de som flyttat härifrån deras hus har barnen tagit över. Husen blir ju inte värda nåt.

Kommentar: Se svar under yttrande 20. *Boende på Varlabergsvägen.*

## **22. Boende på Kobergsgatan 2019-12-19**

### ÖVERKLAGANDE ANGÅENDE DETALJPLAN FÖR KLOVSTEN VERKSAMHETSOMRÅDE

Jag har tagit del av förslag till detaljplan för Klovstens verksamhetsområde och har följande erinring mot förslaget.

Kommentar: Detta behandlas som ett yttrande på planförslaget då detaljplanen endast är i samrådsskedet i processen. Det finns även möjlighet att yttra sig i Granskningskedet. Det är dock först när ett politiskt beslut om att *anta detaljplanen* som det finns möjlighet att överklaga. Denna möjlighet finns under 3 veckor efter antagandet.

#### *Trafik*

Varför 2 stora trafikangöringar till ett begränsat verksamhetsområde? Bifogad trafikutredning har inte övertygat om behovet av att dela upp angöringen till området till 2 angöringsplatser. Angöringsplatserna ligger dessutom nära varandra utmed väg 158 vilket leder till en osäker trafikmiljö. Dubbla angöringar begränsar och försvårar gång- och cykeltrafiken utmed väg 158.

Konsekvenserna av ha 1 angöring är inte utredd eller analyserad. Det finns inga verksamhetsområden i regionen med så begränsad yta som här med dubbla angöringar.

Kommentar: I samband med detaljplanen har trafikutredningar och kapacitetsutredning för trafik tagits fram. Dessa förespråkar två angöringar till planområdet. För att tillkommen trafik inte för hårt ska belasta Trafikverkets befintliga cirkulation förespråkas en ytterligare cirkulation nordöst i planområdet.

### *Miljö*

Den östra angöringen skär olyckligt in i terräng en och begränsar tillgängligheten till vårt naturområde, Kungsbacka skogen. Befintlig gångvägsförbindelse till Kungsbacka skogen är inte integrerad detaljplanen.

Kommentar: Ett förtydligande har gjorts i planbeskrivningen om hur kopplingarna till Kungsbackaskogen och dess friluftsområde kommer att se ut efter genomförandet. Befintligt stråk från området upp till Kungsbackaskogen ligger nu utanför detaljplanen.

## **Ändringar**

### Plankartan:

- Planområdet har minskat något i norr då Trafikverkets väg tagits bort från planområdet.
- Vägdragningen har ändrats i enlighet med framtagna utredningar.
- Mindre ändringar och omformuleringar har gjorts i planbestämmelserna.
- Prickad mark längs med E6 har tagits bort och ersatts med planbestämmelser enligt framtagna riskutredning.
- Användningen C1 har lagt till i användningsområdet sydöst om den centrala cirkulationen för att göra möjligt för viss centrumverksamhet.

### Plankartan:

- Textstycken har uppdaterats utefter de framtagna och uppdaterade utredningarna.
- Formalia, struktur och bilder har uppdaterats för att följa kommunens nuvarande mallar.

Ida Lennartsson  
Verksamhetschef Plan

Elin Kajander  
Planarkitekt