

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för
HALMSTAD 2:34 (del av) M FL
Martin Luther, Halmstad

Byggnadskontoret i april 1998

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser redovisat på grundkarta i skala 1:1000
- Illustrationskarta i skala 1:1000
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Programsamrådsredogörelse
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande

På byggnadskontoret finns dessutom följande handlingar som inte medsänds planärendet.

- Program
- Fastighetsförteckning
- Modell i skala 1:400

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Avsikten med planförslaget är att möjliggöra för NCC AB att uppföra studentbostäder på del av fastigheten Halmstad 2:34. Planområdet avses bebyggas med cirka 240 mindre lägenheter främst avsedda för studerande.

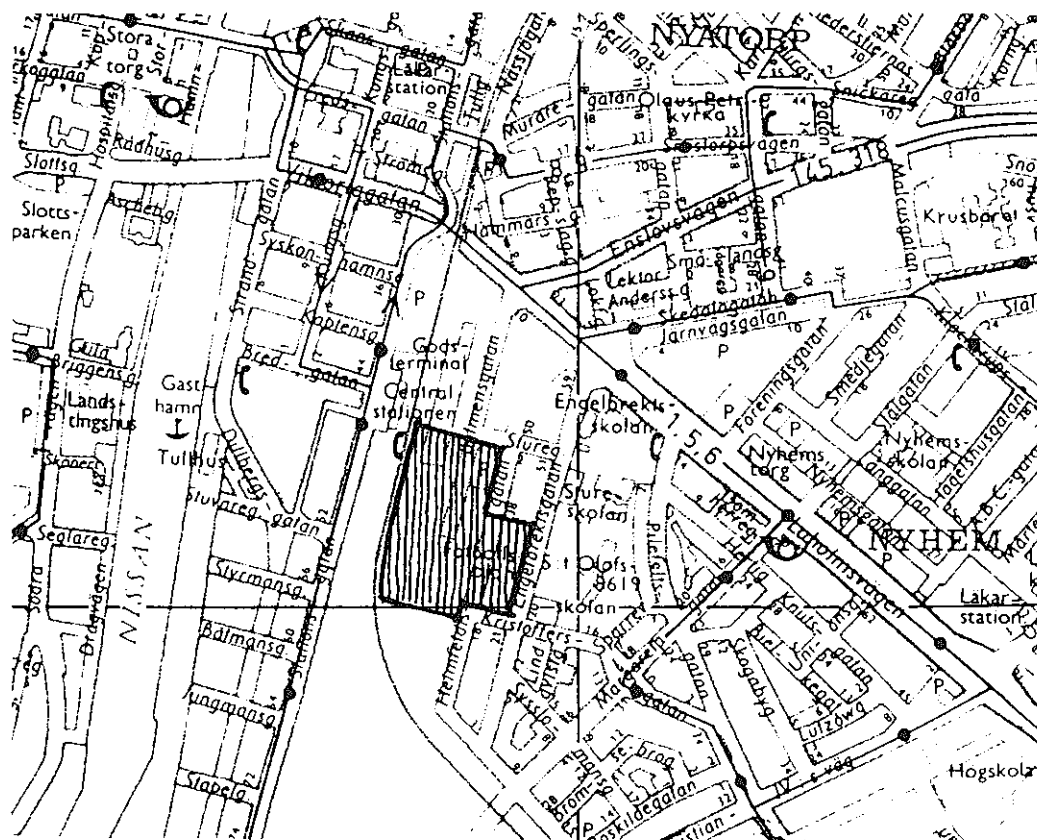
Bostäderna är grupperade norr och söder om före detta Bolmenbanans stationsbyggnad utmed Bolmengatan. Husen avses uppföras i tre till fyra våningar med byggnadshöjder på mellan tio och tolv meter. Området kommer att få sin tillfart från Bolmengatan.

Området väster om Bolmengatan avses på sikt helt användas som park- och parkeringsområde. Under en övergångsperiod om högst fem år får delar av nuvarande användningssätt fortgå. Parkeringsplatserna avses användas för såväl Stureskolans behov som för studentbostädernas behov. Anläggningen avses anordnas som gemensamhetsanläggning mellan skolan, bostäderna i kvarteret Framtiden kontorslokalerna (stationshuset) och studentbostäderna.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i den västra delen av Engelbrektsområdet. I norr gränsar området till Sturegatan, i öster till Helmfeldtsgatan och Engelbrektsgatan, i söder till Banverkets verksamhetsområde och i väster till järnvägsområdet. Läget i stadsdelen framgår av nedanstående bild.



Areal

Planområdets areal är cirka 5,0 hektar.

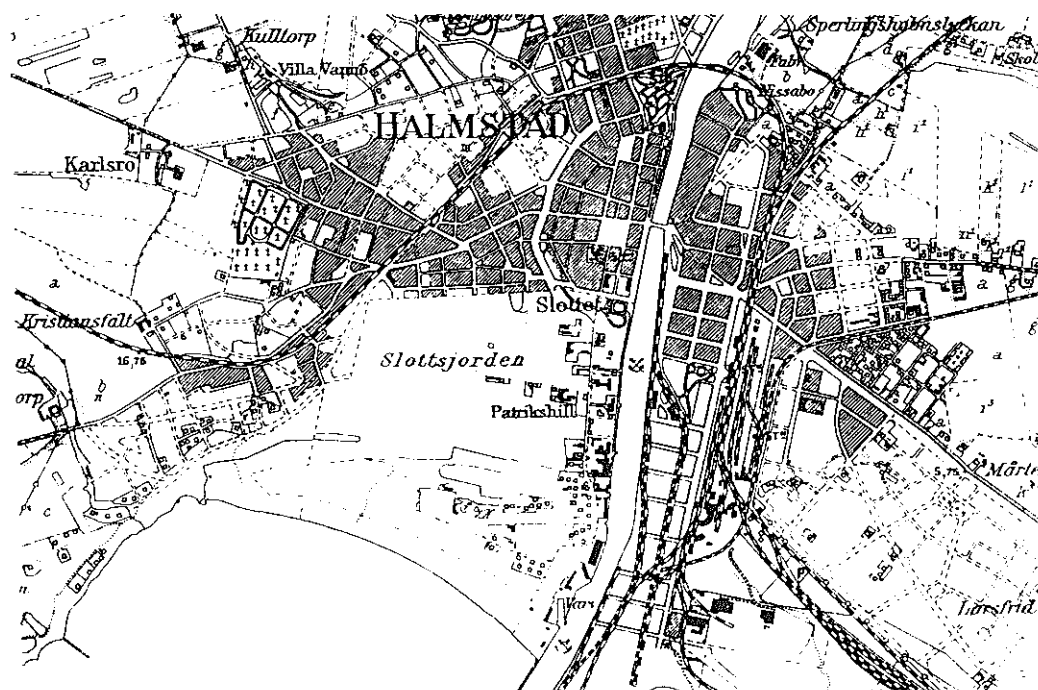
Markägförhållanden

Halmstad 2:34 ägs av staten genom SJ:s fastighetsdivision. NCC AB har ett avtal med SJ om att få förvärva den del av Halmstad 2:34 som avses för studentbostäder. Den del av Halmstad 2:1 som ligger inom planområdet ägs av SJ. Avtal har upprättats mellan kommunen och SJ om att kommunen skall förvärva den del av Halmstad 2:1 som ligger mellan Bolmengatan, Kristoffersgatans förlängning, spårområdet och Laholmsvägen.

HISTORIK

Under slutet av 1800- talet anlades Bolmenbanan. Området var vid denna tid säte för järnvägsbolagets verksamhet. På platsen byggdes inte bara det mest påkostade stationshuset utmed banan utan även lokstallar och reparationsverkstäder. Norr om stationsbyggnaden bedrev bolaget också ett eget trädgårdsmästeri som bland annat försåg stationerna med växter. Själva stationshuset invigdes 1889 och var en av ändstationerna för Bolmenbanan.

På nedanstående kartbild, som är ett utdrag ur en karta som upprättades åren 1920-21, kan man se den dåtida spårdragningen genom delar av staden.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I översiktsplanen (ÖP 90), antagen av kommunfullmäktige i oktober 1990, är området medtaget som allmän tätortsbebyggelse pågående användning.

Stadsbyggnadskontoret har utarbetat en delrapport till den nya ÖP:n benämnd Staden. I denna rapport, som ännu inte är politiskt behandlad, redovisas området också som allmän tätortsbebyggelse, pågående användning.

Detaljplaner

Inom planområdet:

- Nr 23, fastställd av Kungl. Maj:t 1934-10-05
- Nr 92, fastställd av Kungl. Maj:t 1942-10-02
- Nr 736, fastställd av länsstyrelsen 1985-06-25

Kommunala beslut

- 1996-01-23, § 26, beslutar kommunstyrelsens arbetsutskott att uppdra åt byggnadsnämnden att upprätta ny detaljplan för del av Halmstad 2:34.
- 1996-02-07, § 51, beslutar byggnadsnämnden att uppdraga åt byggnadskontoret att upprätta förslag till detaljplan för del av Halmstad 2:34 samt att plankostnadsavtal skall upprättas mellan byggnadsnämnden och exploatören.
- 1996-08-13, § 308, beslutar kommunstyrelsens arbetsutskott att uttala sig för alternativ A (hela området utnyttjat för studentbostäder) av de förslag som upprättades i samband med att planprogrammet utarbetades.
- 1996-11-06, § 389, beslutade byggnadsnämnden godkänna planförslaget för samråd.
- 1998-02-11, § 44, beslutade byggnadsnämnden att låta ställa ut planförslaget med i samrådsredogörelsen föreslagna ändringar.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

- Mark och vegetation

Marken inom området faller svagt från nordost mot sydost. Nivåskillnaden mellan högpunkt och lågpunkt är cirka en meter, nivåskillnaden uppfattas knappast på platsen.

Området norr om stationsbyggnaden har tidigare utgjorts av odlingsmark för SJ:s trädgårdsavdelning. Marken utnyttjas inte idag. I gränsen mot Helmfeldtskatan växer en rad med kraftiga almar. I den västra delen av området finns ett bestånd av fruktträd. Närmast stationsbyggnaden och sydydost om byggnaden finns ett spontant etablerat björkbestånd som bedöms vara mellan 20 och 30 år.

Den befintliga vegetationen föreslås i stor utsträckning att tillvaratas och inarbetas i planstrukturen. De mest skyddsvärda träden och den vegetation som idag ger området dess karaktär föreslås i planen skyddas genom planbestämmelse.

Under byggnadstiden är det angeläget att träden skyddas mot skador genom att man inhägnar träden på ett adekvat sätt. Eventuella rötter som friläggs skall skyddas mot uttorkning genom att rötterna täcks med fukthållande duk. Råd om hur träden lämpligen skyddas kan erhållas från tekniska kontorets parkavdelning.

- Geotekniska förhållanden

Enligt geologiska kartan utgiven av Sveriges Geologiska Undersökning utgörs undergrunden av sand bildad under kvartärtiden. Fast berg, troligen urberg, ligger mellan 40- och 50 meter under havsytan.

Exploateringen måste föregås av en noggrann geoteknisk utredning. Utredningen måste ge svar på grundläggningssätt med avseende på bland annat vibrationsproblematiken. Man kan befara att vibrationsproblem kan uppstå, om inget görs, mot bakgrund av närheten till järnvägsområdet. Enligt miljö- och hälsoskyddskontoret är vibrationshastigheter över 0,5 mm/sek oacceptabla för bostäderna inom området.

NCC AB har låtit Nitro Consult AB utföra vibrationsmätningar på platsen. Från dessa mätningar vars mätpunkter placerades i bjälklaget till vindsvåningen i stationsbyggnaden (Bolmengatan 11) är nedanstående mätresultat och kommentarer hämtade:

”Samtliga registreringar i vertikal mätriktning visar på värden mellan 0,06 - 0,26 mm/s RMS vägd hastighet. Inga av dessa nivåer har överskridit känseltröskeln. Motsvarande värden för horisontell mätriktning är 0,06 - 0,39 mm/s RMS vägd hastighet. Dessa nivåer ligger mellan känseltröskeln och nedre gränsvärdet för måttlig störning.

Av 85 registreringar härrör 24 stycken från tåg resterande från lastbilstrafik.

Maximalvärden från tåg

Vertikal mätriktning	Horisontell mätriktning
0,09 mm/s RMS	0,24 mm/s RMS

Maximalvärden från lastbilar, bussar etc.

0,26 mm/s RMS	0,39 mm/s RMS
---------------	---------------

Ovanstående bedömningar har gjorts enligt Svensk Standard SS 460 4861, se utdrag bilaga 14 (utredningen finns på byggnadskontoret).

Kommentar

Med ledning av utförda mätningar och föreslagen byggnadskonstruktion kan vibrationsnivån i såväl vertikal som horisontell mätriktning bedömas maximalt uppgå till de värden som uppmätts i befintlig byggnad. Detta beror på att en byggnad med väggar och bjälklag i platsgjuten betong utgör en betydligt styvare konstruktion även om de planerade byggnaderna görs två våningar högre.

Framtida tågtrafik bedöms därför inte kunna orsaka störande vibrationsnivåer om planerad bebyggelse uppförs på föreslaget byggnadssätt.

Störningarna från lastbilstrafiken försvinner då denna trafik förutsätts upphöra.”

Efter att denna vibrationsutredning utfördes har framkommit att Bolmengatan kan komma att öppnas för allmän trafik i framtiden. Eftersom vibrationsutredningen förutsätter att lastbilstrafiken skall upphöra bör utredningen kompletteras med en bedömning om vibrationshastigheterna hålls inom en rimlig nivå om gatan öppnas för allmän trafik.

NCC AB har även låtit göra en radonundersökning inom området. Undersökningen är utförd i tre punkter där radonhalten uppmätts till mellan sju och elva kBq/m³. I rapporten rekommenderas att byggnaderna uppförs i radonskyddat utförande.

- Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fasta fornlämningar. Länsstyrelsen begär dock att få besiktiga marken under pågående schaktningsarbete med eventuella källare.

Bebyggelseområden

NCC AB har för avsikt att uppföra studentbostäder inom planområdet. Enligt NCC:s ursprungliga skissförslag kommer området att innehålla cirka 260 lägenheter i fyra våningar. Husen föreslås kopplade två och två i vardera tre huskroppar norr respektive söder om Bolmenbanans stationsbyggnad. Samrådsförslaget föreslår dock att de två hus som ligger närmast den före detta stationsbyggnaden uppförs i högst tre våningar, vilket på ett bättre sätt tar hänsyn till den gamla stationsbyggnaden. Antalet lägenheter blir då cirka 240 stycken. Någon lägenhetsredovisning är inte presenterad i dagsläget. Motsvarande studentlägenheter som skall byggas inom kvarteret Gråstenen har en bruttoarea (BTA) på 36,5 m². Om de nu föreslagna studentbostäderna har motsvarande BTA kommer området att exploateras med cirka 8.800 m² BTA. Tomtmarken kommer efter fastighetsbildningen att bli cirka 13.000 m². Detta ger ett exploateringstal om 0,68, motsvarande exploateringstal är i kvarteret Gråstenen 0,81.

Under utställningstiden har NCC AB begärt att få inreda vindsvåningarna med såväl bostäder som bostadskomplement. Förslaget har ändrats så att en bostad om maximalt 50 m² får inredas vid varje gavel dessutom får bostadskomplement i form av gemensamma tvättstugor och liknande inredas på vindsplanen. Vindkupor får dock inte anordnas på taken. Husens volym och höjd förändras ej.

Husens bottenvåningar föreslås, förutom bostäder och för bostäderna gemensamma ytor, också få innehålla vaktmästeri, café, pub, mindre butik och liknande för området gemensamma lokaler. I de hus som uppförs med källare föreslås även källarvåningen få innehålla för området gemensamma bostadskomplement i form av träningslokaler och liknande.

Bostadshusens entréer vänder sig mot gårdssidan (öster). I anslutning till entréerna finns cykelparkering redovisad. Utmed Bolmengatan finns två sophus redovisade cirka 25 m² stora.

Befintlig stationsbyggnad föreslås få en bestämmelse där användningssättet är relativt flexibelt men där verksamheten inte får vålla närboende olägenheter i form av buller, luftutsläpp eller liknande. Önskvärt vore om byggnaden i

framtiden kunde få ett användningssätt som komplement till studentbostäderna i form av nationslokal eller motsvarande.

I samband med planarbetet för Stureskolan ingicks avtal mellan SJ och kommunen om att använda del av det område som nu avses att ianspråkstagas för studentbostäder till en provisorisk parkering för skolans verksamhet. Ett nytt varaktigt parkeringsområde måste därför säkerställas inom planområdet.

Parkeringsfrågan utvecklas närmare under parkering längre fram i beskrivningen.

Befintlig fotbollsplan (Engelbrektsplanen) ligger i gällande detaljplan utlagd för bostadsändamål. I planförslaget föreslås fotbollsplanen utlagd som idrottsområde.

Tillfällig användning

Befintligt godsmagasin samt baracken utmed Bolmengatan avses få finnas kvar under en övergångsperiod om fem år. Byggnaderna föreslås få användas som idag nämligen som godsmagasin respektive som personalutrymme.

-Utökad bygglovsplikt

Stationsbyggnaden som i planförslaget har utpekats som extra skyddsvärd har getts en utökad bygglovsplikt. Det är framförallt husets exteriör som bör lämnas intakt. Befintliga originaldelar skall vid behov repareras och inte bytas till "lika befintligt". Detta gäller speciellt tidstypiska detaljer som fönster, plåtarbeten, putsarbeten, skorstenar mm.

Bygglovsplikten har utökats och omfattar allt utvändigt underhållsarbete av fasader och tak på stationsbyggnaden. Den utökade lovplikten har kommit till för att oprövade material inte skall användas vid utvändiga underhållsarbeten. Muséets erfarenhet av material och teknik förtjänar att nämnas i detta sammanhang.

Dessutom krävs marklov för fällning av vissa värdefulla träd inom områden som utmärkts på plankartan.

-Tillgänglighet

Marken inom planområdet är relativt plan och medför i sig inga hinder för rullstolsburna eller för personer med nedsatt rörelseförmåga. Det är viktigt att man vid den yttre planeringen inte bygger upp konstlade hinder, vilket försvårar

för rörelsehindrade eller personer med nedsatt synförmåga. Det förutsätts att parkeringsplatser för handikappade reserveras i erforderlig omfattning.

Gällande lagstiftning och tillämpningsregler ger stöd för kravet på att personer med funktionshinder skall ges en bra tillgänglighet. Vi vill även fästa projektörernas uppmärksamhet på att den inre färgsättningen är viktig, framför allt för synskadade som förflyttar sig inne i byggnaderna.

Vid val av växtmaterial utomhus är det viktigt att pollenrika- eller allergiframkallande växter undviks.

Skyddsrum

Planområdet ligger inom Halmstads skyddsrumsort, hemskyddsområde 45 och har skyddsnivå 1. Man har tre skyddsnivåer, på skyddsnivå 1 ställs störst krav.

Skyddsrumsbeked skall sökas i god tid innan projektering av byggnad.

En jämn spridning av platserna inom området bör eftersträvas. Det bör noteras att gångavstånd till skyddsrum skall uppfylla bestämmelserna om inrymningstid. Med beräknat antal lägenheter finns inom området en brist på cirka 220 platser.

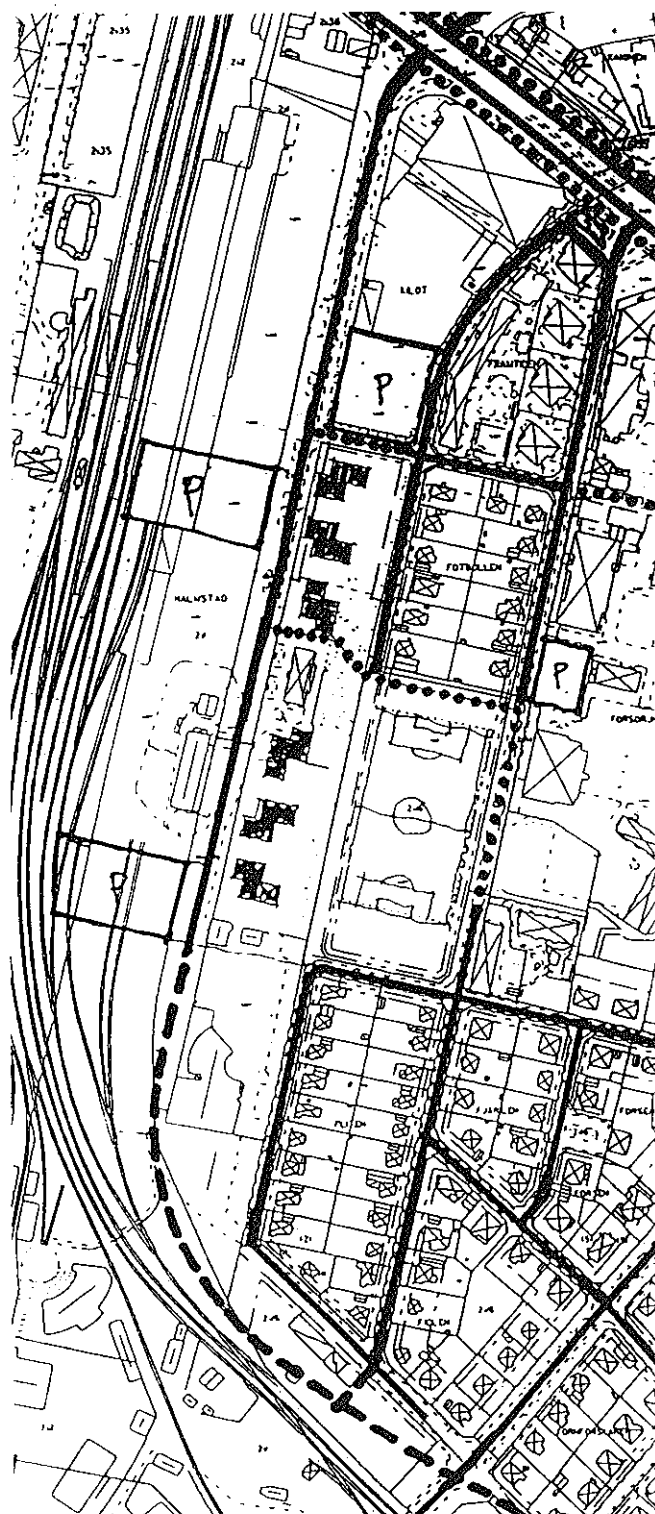
Friytor

Husen föreslås förläggas mot Bolmengatan för att åstadkomma skyddade uteplatser. På grund av den omfattande järnvägstrafiken måste vistelseytorna skyddas mot buller för att en acceptabel utemiljö skall erhållas. Närheten till Engelbrektsplanen gör att området kommer att upplevas som luftigt. I den omkringliggande bebyggelsen finns mindre grönområden insprängda. I planförslaget föreslås också ett grönområde på del av området mellan Bolmengatan och järnvägsområdet.

Större strövområden finns på Östra stranden som ligger cirka 2 kilometer från planområdet. Galgberget ligger cirka 1,5 kilometer från området.

Gator och trafik

Föreslagna förändringar i trafikföringen, inom planområdet och dess närmaste omgivning, framgår i stora drag av nedanstående text och skiss:



- P Parkering
- Allmän bilväg
- Gång-och
cykelväg

- Området angörs med bil från Bolmengatan
- Bolmengatan blir initialt återvändsgata, allmän biltrafik tillåts fram till Banverkets verksamhetsområde i den södra delen av planområdet. I framtiden kan det bli aktuellt att öppna gatan för allmän biltrafik. Frågan utvecklas under störningar längre fram i beskrivningen.

- Stureskolans huvudparkering föreslås förläggas vid Bolmengatan. Gångvägar anordnas från parkeringen till skolområdet dels längs Sturegatan och dels genom området för studentbostäder och fotbollsplanen. Under en övergångsperiod om högst fem år får parkeringsområdet användas som idag.
- Bostädernas parkering anordnas vid Bolmengatans västra sida, södra delen. Denna parkering och skolparkeringen görs till gemensamhetsanläggning. Eventuellt kan ytterligare parkeringar i närområdet ingå i gemensamhetsanläggningen för ett effektivare utnyttjande av de framtida parkeringsplatserna.
- Lägen för planskilda gång- och cykelvägar med spårområdet är avhängigt hur ett eventuellt resecentra utformas. Park- och parkeringsområde får tåla anläggande av gång- och cykelförbindelse under järnvägen innebärande att parkeringsanläggningarna kan behöva inkräkta något på parkområdet.

-Kollektivtrafik

Hallandstrafiken trafikerar Laholmsvägen med täta och regelbundna kollektiva busslinjer. Såväl lokal som regional busstrafik går längs Laholmsvägen. Närmsta busshållplats ligger mellan 250 och 500 meter från bostadsbebyggelsen.

-Parkering

Vid bedömningen av parkeringsbehovet har vi valt att betrakta studentbostädernas behov och Stureskolans behov som samverkande områden. Dessutom finns inom kvarteret Framtiden (ingår ej i planområdet) ett underskott på parkeringsplatser som inte kan lösas på respektive tomt. Vid analysen av parkeringsbehovet inom området har kompletterande parkeringsbehov för kvarteret Framtiden medtagits i den parkering som föreslås vid Bolmengatan. Beträffande Stureskolans parkeringsbehov har uppgifter lämnats av skolans gymnasiechef som bygger sina siffror på erfarenhet under den tid skolan varit verksam i sin nuvarande form.

Vid analysen av parkeringsbehovet för studentbostäderna har behovstalet följt liknande områden inom kommunen, en bilplats per var fjärde lägenhet (Gardisten/Gråstenen). Behovstalen sammanfaller ganska väl med vad som erfordras för ordinära bostadsområden. För kvarteret Framtiden bedöms det kompletterande parkeringsbehovet till 40 platser.

Beräknat parkeringsbehov

Studentbostäder	60 platser (0,25 platser/lgh, 240 lgh)
Stureskolan	105 platser
-personal	120 varav hälften utnyttjar parkering, ger 60 platser
-elever	totalt 1000 elever varav 350 över 18 år, ger 35 platser
-besökare	10 platser
Kvarteret Framtiden	40 platser
Bef stationsbyggnad (kontor)	10 platser
Summa bilplatser	215 platser

Parkeringen för de olika anläggningarna inom området föreslås samordnas i två parkeringsområden utmed Bolmengatan. Parkeringsområdena föreslås inrättas som gemensamhetsanläggning för de ingående delägarna. Gemensamhetsanläggningens andelstal, utförande mm utvecklas närmare i genomförandebeskrivningen.

För Stureskolans och kvarteret Framtidens parkering kan samnyttjande uppnås, enligt parkeringsnormen bör i sådant fall en reduktion med 20 % ske. För studentbostäderna och verksamheterna i före detta stationsbyggnaden räknas inte med någon samnyttjandevinst. Enligt ovanstående tankegång behöver mark för ytterligare 145 bilplatser reserveras inom området förutom de 41 bilplatser som finns inom Stureskolan enligt gällande detaljplan.

På Engelbrektsgatan, Helmfeldtsgatan och Sturegatan förekommer en omfattande boendeparkering som försvårar framkomligheten på gatorna. För att kunna minska gatuparkeringen genom trafikreglerande åtgärder på dessa gator föreslås att 40 bilplatser tillskapas för bostäderna i framför allt kvarteret Framtiden. Dessa nya platser föreslås i den norra parkeringsanläggningen utmed Bolmengatan tillsammans med skolans behov av ytterligare parkering. Studentbostäderna och verksamheterna inom stationsbyggnaden föreslås i första hand hänvisas till den södra parkeringen.

Parkeringsplatserna som föreslås i den norra delen kan på grund av tillfällig användning av befintligt godsmagasin inte anläggas genast. Dessa platser får lösas genom provisorisk parkering på ett avgränsat område omedelbart norr om planområdet intill dess att den tillfälliga användningen upphör.

Störningar

Planområdet utsätts för betydande störningar främst från tågtrafiken på Västkustbanan. Dessa störningar är såväl buller som vibrationsstörningar och luftutsläpp. Buller från tågtrafiken är av den storleken att skyddsåtgärder måste vidtagas. Vibrationsmätningar har utförts och resultaten finns redovisade i en rapport utförd av Nitro Consult AB och daterad 1996-11-15. Resultatet med vissa kommentarer finns även redovisat under geotekniska förhållanden i denna beskrivning.

Luftföroreningar uppkommer främst från dieseltåg. Dessa tåg är dock till antalet ganska få. Områdets öppenhet väntas medföra att naturvårdsverkets riktlinjer för avgasutsläpp inte överskrids.

Godstrafiken på Västkustbanan är ganska omfattande och en inte obetydlig del av godset som transporteras är ur samhällssynpunkt att hänföra till riskhantering som berör miljö-, hälso- och säkerhetsaspekter. Någon klar vägledning om säkerhetsavstånd finns inte i lagstiftningen eller förordningar. Enligt uppgift från Räddningsverket har regeringen givit Räddningsverket och Boverket i uppdrag att utreda säkerhetsavstånd till bebyggelse kring dessa transportvägar.

Frågorna behandlas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Om Bolmengatan öppnas för allmän trafik väntas trafikmängden öka med en omfattning så att de riktlinjer till acceptabel bullernivå utomhus som finns kommer att överskridas. Detta gäller framför allt frifältsvärdena utanför bostadsfönster som vänder sig mot Bolmengatan. Frifältsvärdena framför övriga fönster, fönster som inte vänder sig mot Bolmengatan, väntas klara gällande ekvivalenta riktvärden så länge biltrafiken inte överstiger 3000 fordon per dygn. Föreslagna uteplatser väntas med hjälp av bullerskydd understiga gällande riktvärden. Se även miljökonsekvensbeskrivningen under punkten 2.2 buller, vibrationer.

Teknisk försörjning

-Vatten och avlopp

Vatten och avloppsledningar finns utbyggt till området. Dessa ledningar uppfyller inte dagens krav utan måste byggas om på sträckan Sturegatan - Knäredsgatan. På grund av begränsad kapacitet i befintligt avloppsnät kommer det att bli aktuellt med visst lokalt omhändertagande av dagvatten. Dagvatten som vid ogynnsamma förhållanden inte kan omhändertas i den egna anläggningen får bräddas till det allmänna nätet.

För park- och parkeringsområdet väster om Bolmengatan föreslås att en damm för infiltration och fördröjning anläggs. Dagvatten som inte kan omhändertas i dammen föreslås bräddas och avledas i SJ:s ledningar under spårområdet.

Värme

Fjärrvärmenätet är utbyggt till området. Kapaciteten i ledningsnätet möjliggör att den tillkommande bebyggelsen kan anslutas till fjärrvärmenätet.

-El

Halmstads energiverk svarar för eldistributionen. Bostadsområdet kommer att kunna försörjas med el från befintlig transformatorstation vid Postterminalen. Nya kablar kommer att grävas ner i Helmfeldtsgatan. Befintliga högspänningskablar som korsar bostadsområdets norra del är tagna ur drift och skall avlägsnas på exploatörens bekostnad.

-Avfall

Bostadsområdet skall förses med soprum som medger källsortering enligt Renhållningsbolagets anvisningar.

Administrativa frågor

Stationsbyggnaden har i kommunens bevarandeplan medtagits som; "Byggnad av större kulturhistoriskt värde, som inte får förändras exteriört." Av detta skäl har byggnaden i planförslaget givits en utökad bygglovsplikt som innebär att allt utvändigt underhållsarbete av fasader och tak är bygglovspliktigt. Bestämmelsen har kommit till för att oprövade material inte skall användas vid utvändiga underhållsarbeten.

Detaljplanens genomförandetid föreslås bli tio år efter planens ikraftträdande för de delar som givits en tillfällig användning. För övriga delar föreslås genomförandetiden vara fem år.

Hus som uppförs i gräns mot ledningsområde för vatten och avlopp skall grundläggas på sätt som kan godkännas av tekniska kontorets va- avdelning. I princip skall grundläggning av hus ske på samma nivå som lägst belägna ledning utmed ledningsområde.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

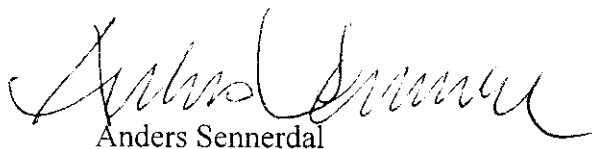
Planförslaget har upprättats i samråd med följande:

Tommy Palm
Evert Winnberg

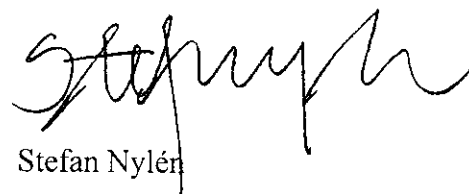
Stadsbyggnadskontoret
Stadsbyggnadskontoret

För ärendets handläggning svarar förutom undertecknade även karttekniker Ulla Bielenstein.

Halmstad 1998-04-08



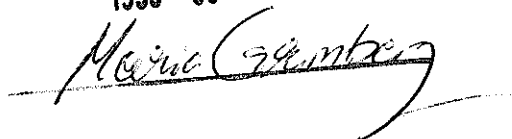
Anders Sennerdal



Stefan Nylén

Antagandebeslutet har vunnit laga kraft

1999-05-20

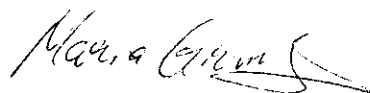


Tillhör KOMMUNFULLMÄKTIGES I

Halmstad beslut.....1999-04-22...

§.....50.....

I tjänsten



ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för HALMSTAD 2:34 (del av) M FL Martin Luther, Halmstad

Byggnadskontoret i april 1998

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Presentation

Planförslaget har kommit till stånd efter det NCC AB gjort en framställan till kommunen om att få bygga studentbostäder på del av fastigheten Halmstad 2:34. Planförslaget behandlar även en del av den omkringliggande marken. Bland annat vill kommunen få en långsiktig lösning av Stureskolans parkeringsbehov. Även fotbollsplanen inom kvarteret Fotbollen har medtagits för att säkerställa området som ett framtida idrottsområde.

Planförfarande

Upprättandet av planförslaget följer plan- och bygglagens (PBL) anvisningar för normalt planförfarande. Tillfälle att taga del av planförslaget föreligger i såväl program-, samråds- som utställningsskedet.

Tidplan

<u>Planprocessen</u>	<u>År/vecka</u>
Uppdrag BN	9606
Programsamrådsbeslut i BN	9620
Programsamråd- och remisskede	9626-9625
Samrådsbeslut i BN	9645
Samråds- och remisskede	9646-9649
Utställningsbeslut i BN	9807

Utställningsskede	9808-9812
Godkännande i BN	9815
Antagande i KF	9822
Laga kraft (tidigast)	9826

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

<u>Åtgärd, anläggning</u>	<u>Genomförande</u>
Vatten och avlopp	Tekniska kontoret
Gator och parker	Tekniska kontoret
El	Energiverken
Fjärrvärme	Energiverken
Tele	Telia AB
Fastighetsbildning	Kommunens lantmäterimyndighet

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän platsmark.

Genomförandeavtal

Plangenomförandet kommer att regleras juridiskt i ett avtal mellan dels kommunen och NCC AB och dels kommunen och SJ Fastigheter. Avtalet skall godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplaneförslaget antas. Avtalet skall belysa ansvars och kostnadsfördelningen mellan parterna samt standarden på anläggningarna.

I avtalet mellan kommunen och SJ Fastigheter skall bland annat nyttjandet av SJ:s dagvattenledning samt skyddsbestämmelse avseende befintlig stationsbyggnad behandlas.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markförsörjning

Erforderliga markförvärv för att anpassa fastighetsindelningen till planen skall i första hand ske genom avtal mellan berörda fastighetsägare.

Fastighetsbildning

Planområdet omfattar delar av Halmstad 2:1, 2:16 och 2:34. Den del av Halmstad 2:34 som ingår i planområdet är avsedd att indelas i minst två fastigheter varav minst en för planerade studentbostäder (område B) och en för den befintliga stationsbyggnaden (område BK).

Ändringar i fastighetsindelningen handläggs vid förrättning enligt fastighetsbildningslagen m fl. Skriftlig ansökan om fastighetsbildning inges av fastighetsägaren till Lantmäterimyndigheten i Halmstad kommun senast tre månader före planerad byggstart.

Gemensamhetsanläggning

Den del av parkeringsbehovet för studentbostäderna och Stureskolan som inte ryms inom respektive fastigheter skall på sikt tillgodoses genom inrättande av gemensamhetsanläggning inom Halmstad 2:1 (områdena P). Planområdet ingår i ett större område som är föremål för en planmässig översyn med avseende på trafik och parkering mm. I avvaktan härpå regleras parkeringsfrågan genom avtal med kommunen.

Den norra parkeringsanläggningen utefter Bolmengatan är tänkt att även kunna användas av de boende inom fastigheterna Framtiden 6-9 och 15 (ingår ej i detaljplanen). Särskilt avtal angående dessa fastigheters nyttjande förutsätts träffas. Eventuellt kan även dessa fastigheter komma att delta i gemensamhetsanläggningen.

EKONOMISKA FRÅGOR

För utarbetandet av detaljplanen har plankostnadsavtal upprättats och undertecknats mellan byggnadsnämnden och NCC AB. Planavgift blir därför inte aktuellt i samband med att bygglov söks.

I exploateringsavtalet mellan kommunen och NCC AB skall framgå att vite om 50.000 kronor skall utgå för varje träd som skall bevaras, fälls eller skadas genom våda eller försåt.

TEKNISKA FRÅGOR

Det ankommer på byggherren att presentera erforderliga geotekniska utredningar. Vidare skall byggherren göra beräkningar på vibrationer i byggnaderna samt komma med förslag på grundläggning så att svängningshastigheten i husens översta våning inte överstiger 0,5 mm per sekund. Vidare skall möjligheterna till infiltration inom området belysas.

Servisledningar för vatten och avlopp projekteras av byggherren och skall i vanlig ordning godkännas av tekniska kontorets va- avdelning. Samråd med nämnda förvaltning skall också ske vid grundläggning av hus i närheten av allmänna ledningar.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

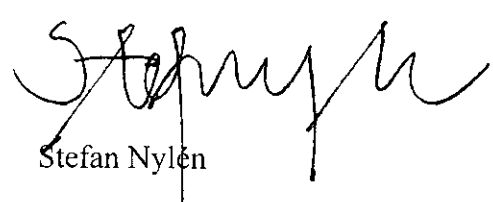
Föreliggande genomförandebeskrivning har utarbetats av undertecknade i samarbete med:

Thomas Högberg
Tommy Palm

Byggnadskontoret
Stadsbyggnadskontoret

Halmstad 1998-04-08


Anders Sennerdal


Stefan Nylén

Antagandebeslutet har vunnit laga kraft

1999-05-20



Tillhör KOMMUNFULLMÄKTIGES I

Halmstad beslut.....1999-09-02

§.....50.....

i tjänsten



SAMRÅDSHANDLING

Detaljplan för
HALMSTAD 2:34 (del av) M FL
Martin Luther, Halmstad

Byggnadskontoret i november 1996

PROGRAMSAMRÅDSREDOGÖRELSE

Byggnadsnämnden beslutade 1996-05-15, § 188, att godkänna planprogrammet för samråd samt att samråd skulle ske med berörda markägare, hyresgäster m fl. Vidare skulle samrådsyttrande begäras in från nämnder styrelser m fl.

Berörda fastighetsägare och myndigheter har med skrivelse avsänd 1996-05-29 underrättats om planprogrammet.

./.

Markägarsamråd hölls 1996-06-10 i byggnadsnämndens sessionssal i Rådhuset, Halmstad. Referat från markägarsamrådet biläggs denna redogörelse. Förslaget har även hållits tillgängligt för granskning och information på byggnadskontoret under tiden 1996-05-29 till och med 1996-06-24.

Av begärda 25 samrådsyttranden har samtliga utom Hallandstrafiken AB svarat. Nissastadens synpunkter är inarbetade i kommunstyrelsens remissvar. Dessutom har tre skrivelser och en protestlista inlämnats.

Programmet beskriver två alternativ till utbyggnad:

Alternativ A innehåller 260 studerandelägenheter i två grupper - norr och söder om befintlig stationsbyggnad. En större parkeringsplats för stureskolan och bostäderna föreslås på delar av fotbollsplanen öster om stationsbyggnaden. Ett parkområde föreslås mellan spårområdet och Bolmengatan.

Alternativ B innehåller cirka 130 lägenheter söder om stationsbyggnaden. Norr om stationsbyggnaden föreslås en parkeringsplats för skolan och bostäderna. Väster om Postterminalen föreslås en bussterminal mellan spårområdet och Bolmengatan. Ett parkområde föreslås mellan spårområdet och Bolmengatan som i alternativ A. Fotbollsplanen ligger kvar oförändrad.

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att man helt instämmer i planprogrammets innehåll som på ett bra sätt beskriver följderna av de två alternativen. Vidare säger man:

- Man anser att ett resecenter skall ligga så nära tågstationen som möjligt. Antalet studentbostäder som kan byggas inom området är avhängigt av var någonstans i kommunen som lokal- och regionalbusstationen förläggs.

- "Det för en bussterminal närbelägna och lämpliga markområdet vid Bolmengatan måste därför reserveras för detta ändamål så länge beslut inte föreligger om resecentrums slutliga utformning/lokalisering och dess konsekvenser för den övriga stads- och trafikplaneringen."
- Slutligen säger länsstyrelsen att man endast kan tillstyrka alternativ B, om programmet förs vidare till detaljplan, av bevekelsegrunder som framgår ovan.

Kommentar:

- Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) beslöt vid sitt sammanträde 1996-08-13, § 308, att uttala sig för alternativ A av programförslagen.
- Med KSAU:s beslut följer att man inte tänkt sig något resecentrum utmed Bolmengatan. Var resecentrat skall placeras har KSAU inte tagit ställning till men ett antal alternativ har presenterats i en utredning stadsbyggnadskontoret låtit ta fram.

Fastighetsbildningsmyndigheten, har meddelat att man inte har någon erinran mot planprogrammet.

Polismyndigheten, har ej något att erinra mot planprogrammet.

SAMRÅD MED MARKÄGARE M FL

Markägarsamråd hölls 1996-06-10 i byggnadsnämndens sessionssal i Rådhuset.

./.

Brev med inbjudan hade sänts ut enligt fastighetsförteckningen. Deltagarna vid mötet fick anteckna sig på närvarolista. Minnesanteckningar fördes vid mötet och biläggs denna samrådsredogörelse. Härutöver har tre skrivelser och två protestlistor inlämnats.

Hyresgästföreningen, har meddelat att man förordar förslag B, i övrigt har man inget att erinra mot programhandlingarna.

NCC AB, säger i sitt remissvar följande:

- "Projektet har tillkommit i syfte att förse marknaden med specialbostäder för högskolestuderande. Inom kort kommer att råda akut lägenhetsbrist för studerande. Högskolans expansion är beroende av en fungerande hyresmarknad."
- "Halmstad 2:34 är en av få centralt belägna markområden som är lämpliga för ändamålet och är med sin belägenhet ett attraktivt läge nära Högskolan."
- Man säger vidare att alternativ A som grundas på NCC:s förslag är det enda alternativ som är ekonomiskt genomförbart och på vilket markpriset är grundat.
- Slutligen säger NCC att om alternativ B blir en realitet kommer projektet att ifrågasättas, vilket man anser är en nackdel för alla parter.

Kommentar:

- Vi instämmer i bedömningen att det behövs mer lägenheter för studerande inte minst för de studerande vid högskolan. Föreliggande planförslag är ett av två större projekt med avsikt att förse marknaden med studentlägenheter.
- Avsikten med planförslaget är att utreda om området är lämpat för studentbostäder. Området ligger väl till i förhållande till högskolan men konkurrerar med annan användning av marken. Omkringliggande mark får en begränsad användningsmöjlighet om det byggs bostäder på den föreslagna marken.
- Det rimligaste vore om markpriset grundar sig på den exploateringsrätt som den framtida planen ger möjlighet till. Avtalet mellan NCC och SJ bör omförhandlas så att markpriset står i proportion till den byggrätt som erhålles.
- Samrådshandlingarna kommer att grunda sig på alternativ A vilket KSAU förordar.

Karin Johansson har på uppdrag lämnat in en protestlista. Protestlistan har förutom av Karin Johansson undertecknats av 48 andra personer som protesterar mot följande:

- Byggandet av studentbostäder.
- Parkeringsplats på befintlig fotbollsplan.
- Bussterminal vid Bolmengatan.
- Anslutningsväg Kristoffersgatan - Bolmengatan.

Kommentar:

Samrådsförslaget innehåller inte någon parkeringsplats på den befintliga fotbollsplanen som föreslås få ligga kvar inom sitt nuvarande område. Området föreslås däremot att medtagas som idrottsområde i planförslaget. I gällande plan är området utlagt för bostadsändamål.

Även bussterminalen utgår ur samrådsförslaget. KSAU har uttalat sig för alternativ A vilket gör området mindre lämpat för bussterminal. Området föreslås inte medtagas i föreliggande planförslag.

Den föreslagna anslutningsvägen Kristoffersgatan - Bolmengatan var avsedd för att de boende mellan Helfeldtsgatan - Kristoffersgatan - Margaretagatan - Knäredsgatan skulle få kortare bilväg vid färd väster ut och norr ut. Under programskedet har de boende inom området framfört synpunkter mot denna anslutningsväg varför den utgått ur samrådsförslaget.

Jarl och Karin Johansson (Fliten 10) har inlämnat en skrivelse som man inleder med att förkasta hela projektet. Makarna Johansson anger som skäl för att projektet skall stanna vid att vara ett förslag följande:

- Makarna Johansson anser att de fyra våningar höga husen som, i de olika förslagen, avses uppföras i tre alternativt sex huskroppar kommer att innebära negativa förändringar på den yttre miljön. Makarna Johansson befärar också att närboende kommer att utsättas för ökad påverkan av buller och andra ljud.

- Vidare anser makarna Johansson att den föreslagna förbindelsen mellan Kristoffersgatan och Bolmengatan "är ett av de mest idiotiska förslag som läggs fram". Man anser att det är en bättre miljö för barnen att vistas i om vägen inte byggs, inom området, säger man, finns det idag 45 barn under 13 år. Makarna Johansson säger att om det skall finnas någon ytterligare väg till området så skall man öppna Engelbrektsgatan istället. Makarna Johansson återoppar också ett brev som man skrev i mars 1994 där man tar avstånd från att ansluta Kristoffersgatan med Bolmengatan.
- Makarna Johansson vänder sig också mot att anlägga en parkering på Engelbrektsplanen. Som skäl anger man den yttre miljön och att man befärar att bollar kan komma in i de omkringliggande trädgårdarna när fotbollsplanen flyttas söder ut.
- Makarna Johansson anser vidare att planerna på att anlägga en bussterminal vid Bolmengatan skall avskrivas. Brevskrivarna menar att en bussterminal skulle medföra en tråkig yttre miljö, ökat buller samt dålig luft. Man anser att området har tillräckliga problem av tågtrafiken, av godshantering och av den verksamhet som bedrivs på SJ:s och Banverkets områden.
- Slutligen säger makarna Johansson att den yttre miljön har försämrats kraftigt under de senaste 15-20 åren på grund av SJ:s och Banverkets "skövling" av ett "skogs- och grönområde" som fanns inom området tidigare. Vidare sägs att tåg- och bilbuller har ökat och att luften blivit sämre. Man säger sig också ha fått en mycket tråkig utsikt från sina hus.

Kommentar:

- Vi bedömer inte att den yttre miljön kommer att påverkas i den omfattning som makarna Johansson befärar. Om husen utformas väl kan de bli ett tillskott för området. Våningsantalet föreslås till tre och fyra våningar med låg taklutning. I samrådsförslaget har husen dragits längre från befintlig bebyggelse. Ökningen av buller och oljud, som makarna Johansson också oroar sig för, anser vi bli endast marginellt.
- Samrådsförslaget innehåller inte vägförbindelsen mellan Kristoffersgatan och Bolmengatan. Vidare anser vi det vara fel att öppna Engelbrektsgatan för biltrafik.
- Samrådsförslaget innehåller ingen parkering på Engelbrektsplanen.
- Frågan om en bussterminal vid Bolmengatan har aktualiserats i en översiktlig utredning initierad av stadsbyggnadskontoret. Kommunstyrelsens beslut om att förorda alternativ A av programförslagen innebär att bussterminalen inte kan förläggas till Bolmengatan om nuvarande gränsvärden i skriften "bättre plats för arbete" skall kunna hållas. Frågan om bussterminal ligger dessutom utanför vad denna detaljplan avses reglera.
- Enligt gällande plan finns inga grönområden redovisade inom SJ:s område. Däremot har det efter Bolmenbanans nedläggning skett en spontan etablering av framför allt björk vid spårområdet. Det är beklagligt att vissa träd tagits ner men något skydd för träden finns inte i gällande plan. Vid en eventuell planändring kan den värdefullaste vegetationen ges ett adekvat skydd genom planbestämmelser. Enligt samtal med representanter för Banverket kommer ny skyddsvegetation att planteras på Banverkets område utmed Helfeldtsgatan.

Ing-Marie Konradsson (Fliten 9) vänder sig i sin skrivelse mot att Kristoffersgatan öppnas mot Bolmengatan. Hon vänder sig framför allt mot att det blir försämrade förhållanden för barnen som, enligt skrivelsen, är ca 50 till antalet. I skrivelsen hävdas vidare att "hälsomiljön" försämrats kraftigt om något av de två förslagen genomförs.

Kommentar:

Samrådsförslaget innehåller inte förbindelsen mellan Kristoffersgatan och Bolmengatan. Kommunen kommer självfallet att se till att de gränsvärden och rekommendationer som finns ifråga om buller och avgaser inte överskrids.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER M FL

Yttranden utan erinringar har inlämnats av:

Barn- och ungdomsnämnden

Vattenfall Naturgas AB

Sydgas AB

Renhållningsbolaget

Socialnämnden

Utbildningsnämnden

Telia AB

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade vid sitt sammanträde 1996-08-13 att uttala sig för alternativ A i planprogrammet.

Kommentar:

Alternativ A ligger till grund för planförslaget.

Energiverken, säger i sin skrivelse följande:

- "Omändring och komplettering av gatubelysningen behöver göras."
- Befintliga högspänningskablar norr om Bolmenstationen kan behöva säkerställas med ledningsrätt eller flyttas på bekostnad av exploitören.
- Eventuellt kan tillkommande verksamheter erfordra en ny transformatorstation som förslagsvis läggs utmed Bolmengatans norra del.
- "Elförsörjningen till studentbostäderna kommer att grävas i Helmfeldtsgatans norra del från befintlig transformatorstation vid Postterminalen. Arbetena kommer om möjligt att samordnas med planerade VA- arbeten."

Kommentar:

- Eventuella kostnader för energiverkens arbeten får regleras i exploateringsavtal mellan kommunen och NCC.
- Energiverken får lämna besked huruvida ledningarna behöver säkerställas med ledningsrätt på grundval av samrådshandlingarna.
- Verksamhetsområdena ligger utanför vad denna plan reglerar. Frågan får beaktas vid eventuell kommande planändring.

Kultur- och fritidsnämnden säger i sitt yttrande att man förordar förslag B då detta förslag innebär en lägre exploateringsgrad vilket i sin tur innebär att förslaget påverkar den omgivande miljön minst. Nämnden utgår ifrån att den gamla stationsbyggnaden får en adekvat skyddsbestämmelse i planen samt att de stora almarna längs Helfeldtsгатans norra del bevaras.

Kommentar:

Stationsbyggnaden kommer att få en skyddsbestämmelse som innebär att byggnaden inte får förvanskas exteriört samt att ursprunglig teknik och material skall vara vägledande vid underhålls- och renoveringsarbeten. Även träden kommer att få en skyddsbestämmelse som innebär att de skall bevaras.

Landsantikvarien noterar att Bolmenbanans stationsbyggnad uppmärksammas för sitt stora bevarandevärde. Man påpekar att bevarandevärdet gäller i än högre grad för nuvarande centralstationen om en ny tågstation uppförs öster om spårområdet.

Kommentar:

Landsantikvarien har uppmärksammat att det i Whites utredningsskiss, som bilades programhandlingarna, finns inritat en ny stationsbyggnad öster om spårområdet. Den föreslagna stationsbyggnaden ligger utanför vad denna detaljplan kommer att reglera.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden genom miljö- och hälsoskyddskontoret anser att området är olämpligt för bostadsbebyggelse. Man motiverar sitt ställningstagande med att trafikbullernivån är oacceptabel om inte skyddsåtgärder vidtas. Nämnden säger vidare att om planeringen fortsätter trots Miljö- och hälsoskyddskontorets synpunkter förutsätter man att vibrationsproblematiken från de olika trafikslagen undersöks. Vibrationshastigheter över 0,5 mm/sek är oacceptabelt, likaså skall beräkningen göras på översta våningen. Nämnden förutsätter att om bostadsbebyggelsen kommer till stånd inga andra åtgärder vidtas som kan försämra miljön i området. Sådana åtgärder kan vara att öppna Kristoffersgatan mot Bolmengatan eller anläggandet av en ny bussterminal. Slutligen anser man att verksamhetsområdena skall få sådana restriktioner i planen att bostadsbebyggelsen inte utsätts för ytterligare miljöbelastning.

Kommentar:

Föreliggande planförslag vill pröva lämpligheten av att uppföra studentbostäder på det föreslagna området. Kommunstyrelsen har uttalat att man vill fortsätta prövningen av alternativ A i programförslaget. När erforderliga trafikbullerutredningar har genomförts kommer planförslaget att förses med de skyddsbestämmelser som krävs för att uppnå en god boendemiljö. Utredning om vibrationsproblematiken kommer också att erfordras för att utröna lämpligt grundläggningssätt för bostadsbyggnaderna.

Samrådsförslaget innehåller inte den förlängning av Kristoffersgatan till Bolmengatan som programhandlingarna innehöll. Inte heller kan det bli aktuellt att anlägga en bussterminal längs Bolmengatan då detta skulle strida mot de skyddsavstånd som rekommenderas i "bättre plats för arbete". De i programhandlingarna föreslagna verksamhetsområdena ligger utanför detaljplaneområdet. Frågan om restriktioner för dessa områden får behandlas när det blir aktuellt att detaljplanlägga områdena.

Räddningsnämnden säger i sin skrivelse att man vill att hotbilden (riskinventering, riskanalys och riskhantering) inom planområdet utreds. Denna riskbedömning skall utgöra underlag vid planering vid nybyggnad (bostäder) och alternativanvändning (publik verksamhet) i gamla stationsbyggnader, lokstallar etc i närområdet.

Kommentar:

Detta planförslag bedömer endast riskerna med farligt gods inom det aktuella planområdet. Eventuella risker med hanteringen av farligt gods i andra delar av kommunen får belysas i annat sammanhang.

Frågan om hantering av farligt gods och skyddsavstånd till bebyggelsen regleras i olika lagstiftning och med olika tillsynsmyndigheter såväl centralt som på det lokala planet. Någon samlad bedömning finns inte att tillgå varför frågan kan behandlas olika i skilda kommuner. I Göteborgs kommun har man i samband med utarbetandet av den nya översiktsplanen valt att göra en bedömning av transporter av farligt gods. I denna bedömning, som för närvarande är under utställning, tar man ställning till skyddsavstånd till olika typer av bebyggelse. I vår bedömning av frågan har vi valt att studera exemplet Göteborg och applicera deras skyddsavstånd till bebyggelse från järnvägsområde på det aktuella planförslaget. I Göteborgsutredningen medges tät bostadsbebyggelse till 80 meter från järnvägsområdet man medger också tät och stabil kontorsbebyggelse 30 meter från järnvägsområdet. 30 meter närmast järnvägsområdet skall vara bebyggelsefritt enligt utredningen.

Banverket bedömer att det inte föreligger några risker med hanteringen av miljöfarligt- och hälsovådligt gods på den aktuella bansträckan.

Servicenämnden förordar i sin skrivelse att alternativ B skall ligga till grund för det fortsatta planarbetet. Som skäl för sitt ställningstagande säger man att fotbollsplanen behövs för skolans gymnastikundervisning. Man pekar också på att det är väsentligt att hålla trafiken utanför skolorområdet.

Kommentar:

Föreliggande förslag bygger på alternativ A vad beträffar studentbostädernas förläggning. Den befintliga fotbollsplanen föreslås som idrottsområde, i gällande plan ligger området utlagt som bostadsområde. Skolans parkering föreslås få en permanent lösning utmed Bolmengatan. Några ytterligare parkeringsplatser på skoltomten utöver vad som redovisats i detaljplanen för skoltomten är inte aktuellt i detta planförslag.

Handikapprådet säger i sin skrivelse följande:

- Tillgängligheten bör uppmärksammas vid en eventuell bussterminal och vid gångtunneln under spårområdet. Man säger vidare att gångvägarna mellan de olika trafiklagen minimeras och utformas så att kollektiva trafikmedel ter sig attraktiva även vintertid och vid dålig väderlek.
- Studentbostädernas ringa yta kräver genomtänkta planlösningar så att även personer med funktionshinder kan vistas i lägenheterna.
- Vid val av växter bör pollenrika eller allergiframkallande arter undvikas.

Kommentar:

- Kommunstyrelsens beslut om att förordna alternativ A i programhandlingarna innebär att en bussterminal inte kan byggas på den plats som föreslås i alternativ B om rekommenderade skyddsavstånd skall hållas till de föreslagna studentbostäderna. Några beslut om att bygga en gång- och cykeltunnel under spårområdet är inte fattade. Om en sådan tunnel kommer till stånd får tillgängligheten noga studeras.
- Frågeställningen får beaktas i samband med bygganmälan.
- Synpunkterna kommer att inarbetas i planbeskrivningen.

Tekniska nämnden (genom Tekniska kontoret) framför följande synpunkter:

- För att undvika en omfattande söktrafik (bilförare som letar parkeringsplats) inom området förordas alternativ A.
- Man tycker att parkområdet mellan Bolmengatan och järnvägsområdet är trevligt men man saknar resurser att sköta ett sådant område.

Kommentar:

- I samrådsförslaget föreslås merparten av bilparkeringen att förläggas längs Bolmengatan. Parkeringsplatserna på skoltomten föreslår vi blir reserverade för bestämda användare och som handikapplatser. Övriga besökande till skolområdet hänvisas till den längs Bolmengatan föreslagna parkeringen. Om inga platser finns att tillgå för allmänheten inom skoltomten torde söktrafiken upphöra inom området.
- Parkområdet behövs i stadsdelen som är relativt underförsörjt med grönområden. Vi tror att parkområdet kan bli ett tillskott i stadsmiljön och vara ett ansikte utåt mot de tågresenärer som åker längs Västkustbanan.

Banverket säger i sitt remissvar att man inte har något att erinra mot förslagen förutom att Banverkets riktlinjer för vibrationer vid nybyggnad och som är 0,7 mm/s bör uppfyllas.

Kommentar:

Vi är uppmärksammade på problemet. Se även miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar.

SJ förordar, i sitt remissvar, alternativ A. SJ anser att en framtida bussterminal är möjlig att kombinera med alternativ A. Om det trots allt inte är möjligt att förena bussterminalen med studentbostäderna enligt alternativ A vill inte SJ att projektet studentbostäder krymper till förmån för en högst osäker bussterminal.

Avslutningsvis säger SJ att man är beredd att fortsätta diskussionen om markförvärv av SJ:s mark för planändamålet.

Kommentar:

Skyddsavståndet mellan bostäder och en bussterminal är, enligt "bättre plats för arbete", 200 meter. Kommunstyrelsen som genom beslut förordar att alternativ A provas i det

fortsatta planarbetet tar genom sitt beslut avstånd från att förlägga en framtida bussterminal till området vid Bolmengatan.

Det finns all anledning att kommunen och SJ för fortsatta diskussioner om markfrågorna, inte minst måste Stureskolans parkering lösas. Idag har kommunen ett arrendeavtal med SJ om att skolans parkering tillfälligt skulle anordnas norr om stationsbyggnaden.

STÄLLNINGSTAGANDE

Samrådsförslaget föreslås grundas på programalternativ A. Parkering för skola och bostäder föreslås inte inkräkta på Engelbrektsplanen utan placeras utmed Bolmengatans västra del. Vägförbindelsen mellan Kristoffersgatan och Bolmengatan utgår. Studentbostadsområdets disposition förändras med större avstånd till befintliga bostäder. Husen närmast stationsbyggnaden föreslås i högst tre våningar och takvinklarna föreslås flackare på samtliga hus. Huvuddelen av byggnadskropparna föreslås gavelställda mot järnvägen för att dämpa tågbullret. Uteplatserna förläggs på östra sidan för att bullerskyddas av huskropparna.

Det är först under samrådstiden det fullständiga materialet till planförslaget föreligger. Synpunkter som inkommit från remissinstanser under programskedet har i befogade delar inarbetats i samrådshandlingarna.

Vi föreslår byggnadsnämnden att låta sända föreliggande planförslag på remiss samt att samråda med berörda fastighetsägare, hyresgäster m fl.

Halmstad 1996-11-06



Anders Sennerdal



Stefan Nylén

UTSTÄLLNINGSHANDLING

Detaljplan för
HALMSTAD 2:34 (del av) M FL
Martin Luther, Halmstad

Byggnadskontoret i februari 1998

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Byggnadsnämnden beslutade 1996-11-06, § 389, att samråd skulle ske med berörda markägare, hyresgäster m fl samt att samrådsyttrande skulle begäras in från nämnder, styrelser m fl.

Berörda fastighetsägare och myndigheter har med skrivelse avsänd 1996-11-22 underrättats om planändringen.

Något markägarsamråd under samrådstiden har inte ägt rum däremot hölls markägarsamråd under programsamrådstiden. Förslaget har däremot hållits tillgängligt för granskning och information på byggnadskontoret under tiden 1996-11-23 till och med 1996-12-27.

Av 22 remissinstanser har samtliga avlämnat yttrande. Av remissinstanserna har socialnämnden svarat muntligt.

Efter samrådstiden har planärendet avvaktat det markförvärv väster om Bolmengatan som bland annat skall utgöra skyddsområde mellan järnvägsområdet och bostäderna. Överenskommelse har nu träffats mellan SJ:s fastighetsdivision och kommunen om förvärv av denna mark..

YTTRANEN FRÅN MYNDIGHETER M FL

Länsstyrelsen säger i sitt yttrande att förslaget är förenligt med naturresurslagen och översiktsplanen och att länsstyrelsen därför inte har några erinringar mot planen som kan komma att läggas till grund för ett förordnande om statlig prövning enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen.

- Som rådgivande synpunkt säger länsstyrelsen att det vore önskvärt att möjligheterna att tillskapa en gång- /cykelförbindelse under spårområdet till Centralstationen undersöks och eventuellt planmässigt säkerställs.

- Senare inlämnade lässtyrelsen ett tillägg till sitt yttrande där man säger att en arkeologisk utredning skall göras innan bostäderna uppförs. Länsstyrelsen motiverar sitt ställningstagande med att området kan innehålla överlagrade boplatser på grund av dess attraktiva läge vid Nissans mynning.

Kommentar:

- Frågan om var en planskild gång- och cykelförbindelse med järnvägsområdet skall placeras är inte färdigutredd. Kommunen har för avsikt att förvärva marken norr om planområdet så den placering som redovisades i programhandlingarna, i Sturegatans förlängning, torde på sikt vara möjlig att realisera.
- Vid samtal med Jan Stenklint 1998-01-26 meddelade han, efter att ha konsulterat de antikvariska myndigheterna vid länsstyrelsen, att någon antikvarisk utredning inte längre är aktuellt att få utförd. Däremot begärde de antikvariska myndigheterna att få besiktiga marken under schakningsarbetena med eventuella källare.

Skrivelsen från länsstyrelsen, med tjänsteanteckning om de förhållanden som framkommit 1998-01-26, översänds till NCC för kännedom.

Fastighetsbildningsmyndigheten har meddelat att man inte har någon erinran mot detaljplaneförslaget.

Polismyndigheten har meddelat att man inte har något att erinra mot detaljplaneförslaget.

SAMRÅD MED MARKÄGARE M FL

Hyresgästföreningen har meddelat att man inte har någon erinran mot detaljplaneförslaget.

NCC AB framför följande synpunkter mot detaljplaneförslaget:

- Föreslår att taklutningen ändras från 25° till 30° vilket, säger man, skulle få till följd att husen blir lägre och inte så klumpiga.
- NCC anser att tolv meters byggnadshöjd för fyravåningshusen är väl tilltagen, man anser att det kan räcka med elva meter.
- Företaget vänder sig mot att de två huskropparna närmast stationsbyggnaden föreslås uppföras i tre våningar istället för fyra som man från bolagets sida

vill. Som bevekelsegrund för att få uppföra även dessa båda hus i fyra våningar anger man;

* husen blir klumpiga och förlorar sina proportioner om de uppförs i endast tre våningar

* området är för litet för att tåla variationen mellan tre och fyra våningar. Man säger också att de hus som uppfördes på denna sidan järnvägen under 1940-talet alltid utformades med lika våningsantal som exempel anger man Östra lyckanområdet och husen kring Hertig Knutsgatan.

* sänkningen av våningsantalet kommer att innebära ökade kostnader för de övriga hyresgästerna.

- Avslutningsvis föreslår bolaget att byggnadshöjden sätts till 11,25 meter över hela området istället för 9,5 meter på de två husen närmast stationsbyggnaden och 12 meter för övriga bostadshus. Detta, säger företaget, ger samma byggnadsvolymer. Förslaget förutsätter 30 graders taklutning.

Kommentar:

- Vi föreslår att NCC:s önskemål tillgodoses med avseende på taklutningen. Taken bör dock utformas så att de upplevs som "lätta" vilket kan åstadkommas genom ett kraftigt takutsprång samt genom att avstå från underslag och fotbräda.
- Vi förutsätter att husen inte byggs högre än nödvändigt. Av erfarenhet vet vi att det kan bli svårt att inrymma fyra våningsplan och en förrådsvind i ett elva meter högt hus. Vi föreslår att synpunkten avvisas.
- Förslaget våningsantal skall ses som en gest mot den befintliga stationsbyggnaden. Avsikten är att de nya husen skall underordna sig stationsbyggnaden genom en väl avvägd hushöjd som harmonierar med stationens byggnadshöjd. Byggnadernas placering på tomten genom att de parallellställs med och dras in från Bolmengatan är ytterligare en åtgärd som har som främsta mål att framhäva stationshuset. Vi anser att det finns goda möjligheter att utifrån de bestämmelser som reglerar utformningen av området åstadkomma byggnader som motsvarar dagens krav vad beträffar utseende och utformning.
- Vi anser att området tål den variation beträffande hushöjder och våningsantal som planen medger. De hushöjder och det våningsantal som anges i planen är att betrakta som gränser som inte får överskridas. Varken hushöjd eller våningsantal måste utnyttjas maximalt.

Lillemor Persson, Lars Nilsson, Åke Ullander, Lazar Jovanov, Set Erdefors, Bengt Noaksson. (Fotbollen 1, 5-9) framför i en gemensam skrivelse följande synpunkter:

- Om området över huvudtaget skall bebyggas skall bebyggelsen stilmässigt anpassas till stationshuset och vara högst två våningar.
- Brevskrivarna motsätter sig att stationshuset kan bli kårhus, pub eller liknande.
- Brevskrivarna vill vidare att kommunen skriftligen garanterar och ikläder sig det ekonomiska ansvaret för eventuell värdeminskning av deras fastigheter. Hur brevskrivarna tänkt sig att beräkna av värdeminskningen utvecklas också.
- Brevskrivarna vill vidare att kommunen garanterar att träden som finns utmed Helmfeldtsgatan och till 1/3:dels djup av avståndet mellan Helmfeldtsgatan och Bolmengatan bevaras och skyddas under byggtiden.

Kommentar:

- Området bedöms kunna bebyggas med hus av den höjd som föreslås. Argumenten för den föreslagna höjden är dels ekonomiska och dels att delar av den omkringliggande bebyggelsen är uppförd i motsvarande höjd. Planförslaget föreslås föras med en planbestämmelse som anger att ny bebyggelse skall uppföras med hänsynstagande till den omkringliggande bebyggelsens utformning.
- Planförslaget gör det möjligt att använda stationsbyggnaden till bland annat kårhus och pub. Bevekelsegrunderna till varför brevskrivarna motsätter sig att byggnaden används som kårhus ges inte varför någon kommentar är svår att ge.
- Det ankommer inte på kommunen att upprätthålla några förväntade fastighetspriser. Utöver vad plan- och bygglagen föreskriver vad beträffar planskade tar inte kommunen på sig något ansvar för en hypotetisk värdeminskning.
- Träden utmed Helmfeldtsgatan skall bevaras och har i detaljplanen givits en skyddsbestämmelse. Vi föreslår att det i exploateringsavtalet mellan kommunen och NCC AB skrivs in att vite skall utdömmas för träd som fälls inom område med skyddsbestämmelse för befintliga träd.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER M FL

Yttranden utan erinringar har inlämnats av följande:

Barn- och ungdomsnämnden

Hemvårdsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden

Renhållningsbolaget
Servicenämnden
Socialnämnden
Utbildningsnämnden
Landsantikvarien
Hallandstrafiken AB
Telia AB

Energiverken framför följande synpunkter på samrådsförslaget:

- Under programsamrådet framfördes att befintliga högspänningskablar skulle behöva säkerställas eller flyttas på exploatörens bekostnad. Det har visat sig att dessa kablar inte är i drift. Kablarna bör därför borttagas på tomtmark vilket skall bekostas av exploatören.
- Energiverken vill vidare att förslaget x-område även skall hållas tillgängligt för underjordiska allmänna elledningar.
- I övrigt hänvisar energiverken till under programsamrådet framförda synpunkter. Under programsamrådet framfördes även följande synpunkter på förslaget:
 - * Omändring och komplettering av gatubelysningen behöver göras.
 - * Eventuellt kan tillkommande verksamheter erfordra en ny transformatorstation som förslagsvis läggs utmed Bolmengatans norra del.
 - * Elförsörjningen till studentbostäderna kommer att grävas i Helmfeldtsgatans norra del från befintlig transformatorstation vid Postterminalen. Arbetena kommer om möjligt att samordnas med planerade VA- arbeten.

Kommentar:

- Planbeskrivningen kommer att kompletteras med denna upplysning.
- Förslaget x-område kommer att säkerställas även för underjordiska allmänna ledningar vilket också omfattar elledningar.
- - * Eventuella kostnader för energiverkens arbeten vid omändring av gatubelysningen får regleras i exploateringsavtal mellan kommunen och NCC AB.
 - * Eventuella verksamhetsområden ligger utanför vad denna plan har att reglera. Frågan får beaktas i samband med planläggning för eventuella verksamheter.

- * Det är en klar fördel om arbetena kan samordnas, frågan får ses som en upplysning till tekniska kontoret.

Kommunstyrelsen genom stadsbyggnadskontoret framför följande synpunkter på planförslaget:

"Friytor

att parkområdet längs med järnvägen även bör planeras för olika aktiviteter för de boende, t ex tennis- och boulebana.

Gator och trafik

att placeringen av den föreslagna planskilda korsningen med spårområdet i Sturegatans förlängning kan bli påverkad av om ett resecentrum integreras med bef. centralstation.

Störningar

att gjorda bullerberäkningar är baserade på andra förutsättningar än redovisat planförslag. Några p-platser fanns i planprogrammet ej markerade i parkytan mellan spåren och studentlägenheterna. Ytterligare bullerdämpande åtgärder kan bli aktuella.

att om tankarna på ett resecentrum vid stationen förverkligas kommer spåren 2 och 3 att hamna närmare studentbostäderna vilket kan ge ökat buller och krav på bullerskyddsanordningar."

Muntligt har representanter för stadsbyggnadskontoret framfört att Bolmengatan i framtiden måste kunna öppnas, enligt utredningsförslaget "Staden", för genomgående trafik. En realistisk trafikmängd på gatan när den öppnats bedöms av stadsbyggnadskontoret till mellan 1.500 och 2.000 fordon per dygn

Kommentar:

Friytor

Under samrådstiden har tekniska kontoret framfört synpunkter på att parkområdet bör förses med en dammanläggning för infiltration och fördröjning av dagvattnet från planområdet. Parken kommer att domineras av nämnda dammanläggning. Hur parken i övrigt kommer att utformas regleras inte i planförslaget utan får lösas i samband med anläggandet.

Gator och trafik

Föreslagen planskildhet är att betrakta som en översiktlig illustration och avses inte säkerställas i detaljplanen.

Störningar

Nya bullerberäkningar har gjorts sedan samrådstiden. Dessa beräkningar gäller nu framlagt förslag och skall förhoppningsvis ge en korrekt bild av förväntade bullerförhållanden.

Bullerberäkningarna bygger på idag kända förhållanden. Om förutsättningarna för bullerberäkningen i framtiden kommer att förändras får mått och steg vidtas för att förbättra miljön när detta är en realitet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 1997-01-15, §6, följande:

- Planförslaget bör invänta utredningen om ny bussterminal.
- Planförslaget kompletteras med reviderad bullerberäkning som utgår från de nya förutsättningarna (p-platser i stället för parkområde).
- Trafikbullernivån redovisas i det fall Bolmengatan knyts samman med Knäredsgatan.
- Förslaget skall också visa hur befintlig skärmning (gamla godsmagasinet) säkerställs om byggnaden eventuellt rivs i framtiden.

Kommentar:

- Vi uppfattar att förslaget om att förlägga en ny bussterminal vid Bolmengatan inte längre är aktuellt eftersom man från kommunledningens sida förordar studentbostäder även norr om stationsbyggnaden.
- Reviderade bullerberäkningar gäller nu framlagt förslag och är framräknade av stadsbyggnadskontoret.
- Redovisade trafikbullerberäkningar för biltrafiken bygger på att Bolmengatan hålls öppen, mellan Laholmsvägen och Knäredsgatan, för allmän biltrafik. Beräkningar är gjorda för olika trafikmängder, stadsbyggnadskontoret anser det realistiskt att gatan i framtiden trafikeras av mellan 1.500 och 2.000 fordon per dygn.
- Enligt gjorda beräkningar kommer föreslagna uteplatser i de mest ogynnsamma lägena att utsättas för 52 dBA (ekvivalentnivå) och en maximal nivå om 72 dBA. Maximalnivån ligger 2 dBA över det riktvärde som socialstyrelsen har i sina planeringsmål när det gäller buller från spårbunden trafik. Nivån ligger rimligt nära riktvärdet för att kunna accepteras.

Räddningsnämnden säger följande i sitt yttrande:

”Enligt tidigare yttrande vill räddningsnämnden att hotbilden utreds med tanke på närheten till järnvägen. Riskbedömningen skall sedan ligga till grund för samtliga planer i närheten av spårområdet. Då ingen utredning är gjord bedömer räddningsnämnden att det är bra att titta på andra kommuner, precis som är gjort. Förslaget att följa de skyddsavstånd som man kommit fram till i Göteborg verkar helt rimligt fram tills att hotbilden är utredd i vår kommun.”

Kommentar:

Som tidigare nämnts, i detta planförslag, finns vid riskbedömning inte några generella skyddsavstånd angivna i lagstiftningen vad beträffar transporter av farligt gods. Regeringen har gett Räddningsverket och Boverket i uppdrag att utreda frågan. I avvaktan på denna utredning har vi bedömt att de säkerhetsavstånd som Göteborgs kommun tillämpar vid transporter av farligt gods även bör kunna tillämpas i Halmstad. Riskanalysen i detta planärende, som är en del i miljökonsekvensbeskrivningen, bedömer endast transporter med farligt gods. Vi är fullt medvetna om att detta inte är en fullständig riskanalys utan att det finns fog för att gå vidare och göra en mer samlad bedömning av riskerna i kommunen vilket kan vara till stor hjälp vid framtagandet av nya detaljplaner. En riskanalys bör ingå som en del i den kommande översiktsplanen.

Handikapprådet säger i sitt yttrande, att rådet uppskattar att tidigare avlämnade synpunkter inarbetats i förslaget. I samrådsskedet framförs följande synpunkter:

- Rådet pekar på rörelsehindrades behov av att entréer förläggas så att avståndet till angöringsplatsen för motorfordon inte blir för långt.
- Vidare vill rådet att sophusen utformas så att dessa även blir tillgängliga för funktionshindrade.

Kommentar:

- Detaljplaneförslaget reglerar inte var entréerna till husen skall förläggas. Förutsättningar finns för att korta och bekväma avstånd skall kunna tillskapas mellan entréer och angöringsplatser.
- Sophusens utformning får bevakas i samband med bygglovprövningen. Detaljplanen behandlar inte denna typ av detaljutformning.

Tekniska kontoret framför följande synpunkter på förslaget:

Gata

Tekniska kontoret anser att förslaget bör omstuderas med avseende på parkeringen för bland annat skolan. Avståndet mellan skolan och parkeringen anser man vara i längsta laget. Kontoret befarar att en omfattande söktrafik, till målområdet närbelägna parkeringsplatser, kommer att bli följd av framlagt förslag. Denna söktrafik kommer, enligt kontoret, att bli till förfång för de boende i kvarteren Fotbollen och Framtiden. Situationen är att likna vid den som har uppstått vid Komvux lokaler i Eisers före detta trikåfabrik.

Park

Grönområdet mellan mellan Bolmengatan och järnvägsområdet, vill kontoret, utformas så att det kan skötas extensivt. Som exempel sägs att området utformas med naturlika planteringar och ängsytor.

Va

Befintliga ledningar i Helmfeldtsgatan uppfyller, enligt kontoret, inte dagens krav utan måste byggas om på sträckan Sturegatan - Knäredsgatan. Ledningarna dimensioneras för den föreslagna bebyggelsen vad beträffar vatten och spillvatten. Pengar finns budgeterat för denna ombyggnad.

Ledningssystemet kan av kapacitetsskäl inte ta emot allt dagvatten från föreslagna områden. Dagvattnet måste av dessa skäl tas om hand på den egna fastigheten.

För park- och parkeringsområdet väster om Bolmengatan, föreslår kontoret, att dagvattnet även framgent avleds i befintligt ledningssystem inom spårområdet. Ledningarna ägs av SJ Fastighetsdivision varför avtal krävs. Mängden dagvatten som behöver avledas kan minskas genom anläggande av en damm för infiltration och fördröjning.

Kommentar:

Gata

Avståndet mellan den föreslagna parkeringen och målpunkterna inom skolområdet varierar mellan cirka 200 och 300 meter. Omfattningen av eventuell söktrafik kan nedbringas genom trafikreglerande åtgärder och genom att parkeringsplatserna inom skolområdet reserveras för vissa användare.

Park

Detaljplanen reglerar inte i detalj hur parkmarken skall anläggas. Det faller i viss mån på tekniska kontoret att detaljutforma parkområdet. Vi anser att det är viktigt att parken ger ett vackert och välskött intryck mot järnvägen. Nu framlagt förslag bygger på skiss utförd av stadsträdgårdsmästaren. Jämför även kommunstyrelsens synpunkter om utformningen.

Va

Planbeskrivningen föreslås beskriva föreslagen va- anläggning översiktligt vad beträffar ombyggnad och omhändertagande av dagvatten. Beträffande lokalt omhändertagande av dagvatten finns en utredning gjord för kvarteret Kilot i samband med att Postterminalen byggdes. Genomförandebeskrivningen föreslås kompletteras med uppgift om att avtal behöver träffas med SJ om att utnyttja deras befintliga dagvattenledning.

SJ Fastighetsdivision säger i sitt remissvar att man förutsätter att en uppgörelse går att träffa mellan kommunen och SJ om markförvärv av området väster om Bolmengatan. Vidare förutsätter SJ att konsekvenserna för Banverkets byggnader i den södra delen av planområdet diskuteras med Banverket.

Kommentar:

Enligt uppgift från stadsbyggnadskontoret skall överenskommelse numera ha träffats om dessa frågeställningar. Banverket kommer att kunna använda sina anläggningar under en övergångsperiod om fem.

STÄLLNINGSTAGANDE**Förslaget föreslås ändras enligt följande:****Plankartan**

- Högsta taklutning ändras från 25° till 30°.
- Bestämmelse om anpassning till befintlig bebyggelse.
- u-område enligt energiverkens önskemål.
- Den norra parkeringsanläggningen minskas något.
- Magasinsbyggnaden och banverkets anläggning ges en tillfällig användning.
- Bestämmelse om hur mycket buller byggnadskonstruktionen skall kunna dämpa

Planbeskrivningen

- Att uttjänta högspänningskablar på tomtmark skall tas bort.
- Skall beskriva den föreslagna va-anläggningen i stora drag.

Genomförandebeskrivningen

- Uppgift om att det i exploateringsavtalet skall utgå vite om träd, som skall skyddas enligt detaljplanen, skadas eller fälls.
- Avtal mellan SJ och kommunen om SJ:s dagvattenledning.

Vi föreslår byggnadsnämnden besluta att med ovan föreslagna förändringar godkänna förslaget för utställning.

NAMNLISTA

Följande sakägare har framfört synpunkter mot förslaget som helt eller delvis ej kunnat beaktas:

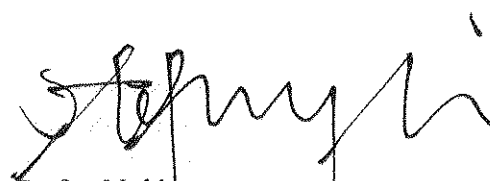
Bengt Noaksson
Set Erdefors
Lazar Jovanov
Åke Ullander
Lars Nilsson
Lillemor Persson
NCC AB

Fotbollen 1
Fotbollen 5
Fotbollen 6
Fotbollen 7
Fotbollen 8
Fotbollen 9
Halmstad 2:34

Halmstad 1998-02-11



Anders Sennerdal



Stefan Nylén

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för
HALMSTAD 2:34 (del av) M FL
Martin Luther, Halmstad

Byggnadskontoret i april 1998

UTLÅTANDE

Byggnadsnämnden beslutade 1998-02-11, § 44, att låta ställa ut förslaget till detaljplan samt att sända det på remiss till ett antal nämnder, styrelser med flera.

Planförslaget har varit utställt under tiden 1998-02-19 till och med 1998-03-20.

Två skrivelser har inlämnats. Av begärda elva yttranden från remissinstanser har samtliga svarat. Dessutom har tre svar inlämnats från remissinstanser som fått ärendet för kännedom.

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER

Länsstyrelsen har meddelat att man inte har några erinringar mot det utställda förslaget.

Lantmäterimyndigheten föreslår att avsnitten **Fastighetsbildning** och **gemensamhetsanläggning** under **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR** i genomförandebeskrivningen får följande lydelse:

”Fastighetsbildning

Planområdet omfattar delar av Halmstad 2:1, 2:6 och 2:34. Den del av Halmstad 2:34 som ingår i planområdet är avsedd att indelas i minst två fastigheter varav minst en för planerade studentbostäder (**området B**) och en för den befintliga stationsbyggnaden (**område BK**).

Ändringar i fastighetsindelningen handläggs vid förrättning enligt fastighetsbildningslagen m.fl. Skriftlig ansökan om fastighetsbildning inges av fastighetsägaren till Lantmäterimyndigheten i Halmstad kommun senast tre månader före planerad byggstart.

Gemensamhetsanläggning

Den del av parkeringsbehovet för studentbostäderna och Stureskolan som inte ryms inom respektive fastigheter skall på sikt tillgodoses genom inrättande av gemensamhetsanläggning inom Halmstad 2:1 (områdena P). Planområdet ingår i ett större område som är föremål för en planmässig översyn m.a.p. trafik och parkering mm. I avvaktan härpå regleras parkeringsfrågan genom avtal med kommunen."

Kommentar:

Genomförandebeskrivningen kompletteras med av Lantmäterimyndigheten avlämnade synpunkter.

SYNPUNKTER FRÅN SAKÄGARE

Hyresgästföreningen säger i sitt yttrande att man inte har något att erinra mot planförslaget.

NCC AB framför i sin skrivelse följande:

"Vi avser att utnyttja vindarna i husen till i första hand lägenhetsförråd. Det finns också möjligheter att förlägga tvättstugor, städutrymme och gemensamhetsutrymme till vindarna. På gavlarna kan eventuellt enstaka lägenheter inredas.

Vi föreslår att beteckningen "v" = vind får inte inredas, utgå eller ändras för att medgiva ovanstående användning.

Hushöjd och takvinkel föreslås inte ändras.

Taklutningen är felaktigt angiven till 25 grader. Enligt texten skall den vara 30 grader."

Kommentar:

Vi anser att den framförda begäran kan tillmötesgå om föreslagen inredning sker inom föreslagna byggnadsvolymer. Avvikelse från plan- och byggförordningen (PBF) bör inte medges. Eventuella lägenheter får förläggas till gavlarna medan tvättstugor, förråd mm kan förläggas till utrymmen utan dagsljus. Lägenheterna föreslås begränsas till 50 m² vid varje gavel. Takkupor avses inte tillåtas.

Lilemor Persson, Lars Nilsson, Åke Wedin, Lazar Jovanov, Set Erdefors och Bengt Noaksson (Fotbollen 9-5, 1) framför i gemensam skrivelse följande:

"I egenskap av sakägare får vi framföra följande beträffande Halmstads kommuns förslag till ändrad detaljplan för Halmstad 2:34 MFL.

Enligt våra synpunkter är förslaget inte bra för oss som fastighetsägare i kvarteret Fotbollen nr 1, 5, 6, 7, 8 och 9, Helmfeldtsgratan 38 - 48.

I förslag till ny detaljplan finns tre hus med vardera två huskroppar på respektive sida om Bolmenstationshuset utplacerade enligt tomtkarta Byggkontoret 11 februari 1998.

Vi kan inte acceptera att det skall byggas fyrvåningshus på detta område angränsande till våra en och halv plans villor. Som jämförelse ser vi angränsande fastighet i kvarteret Framtiden som är på tre våningar, vilket vi tycker är högt nog också i ett norrläge. I detta fall är det vårt västerläge och eftermiddags sol samt befintlig utsikt in över centrala Halmstad som vi idag gläds åt, som nu är hotat.

Om det över huvudtaget skall bli en ändrad detaljplan så måste det också arkitektoniskt stämma ihop med den 110 åriga kulturbyggnad som Bolmensstationen är. Hus i två våningar är då aktuellt och nybebyggelse får ej heller ligga för nära stationshuset de bör bara ta upp 1/3 del av tomtytan på respektive sida om stationsbyggnaden. Samtidigt får ej någon huskropp komma närmare än 20 meter från befintligt Gunnebstaket på Helmfeldtsgatan som vi anförde i tidigare skrivelse, nu anser vi att 28 meter är mera lämpligt. Anledningen är att vi ser en bättre lösning än vad som presenterats.

I Halmstad 2007 står bl. a. följande att läsa på sidan 7:

**"Mål 1. Halmstad skall utveckla sina kvalitéer som bostadsort.
- bevara och komplettera parker och grönområden."**

Vi vill att detta också skall gälla i det aktuella fallet. Och inte begränsas till 1/3 av ytan. Vi menar här den norra delen som gränsar till Sturegatan, den södra har ju tidigare omvandlats till parkeringsplats, där bör grönområdet återskapas.

Byggnadskontoret har vad vi uppfattat det helt nonchalerat oss fastighetsgrannar på Helmfeldtsgatan 38 - 48 i fråga om vad vi tidigare framfört muntligt och skriftligt. Den aktuella detaljplanen synes bara vara att genomföra den enligt byggnadsfirman NCC:s önskemål.

Vi finner det ologiskt att rama in oss med nybyggnader på fyra våningar + vind. Det skulle förstöra helhetsbilden av detta bostadsområde.

I ert program skrivs att våra villor är tvåfamiljshus, några sådana finns inte i kvarteret Fotbollen. Våra villor är inte heller tvåvåningshus utan en och en halv våningsvillor.

I DN. Universitets/högskoleguiden, onsdagen den 11 mars 1998 står att läsa om Högskolan i Halmstad följande:

"För studenten ser bostadssituationen bra ut i Halmstad. De senaste åren har flera hundra studentbostäder byggts.

- Det här läsåret var första gången som vi inte hade problem att ordna bostäder, säger Joakim Jönsson, ordförande i studentkåren."

Något som vi verkligen saknar är totalplaneringen på hela området väster om Helmfeldtsgatan och ända till järnvägsspåren. Vad skall tex. hända på den södra delen av området, skall dessa tegelbyggnader rivas eller skall någon annan verksamhet inrymmas där.

Det har nämnts att Bolmengatan skall förlängas söder ut och anslutas till Knäredsgatan. Om så är fallet vill vi föreslå att Bolmensgatan flyttas mycket nära järnvägsspåren och att ett bullerskydd byggs mot bostadsområdet och därinnanför parkeringsplatser och grönområden. Men klarar då korsningen mot Laholmsvägen en sådan belastning?

Vi ser också några väsentliga miljöproblem med de av NCC tänkta studentbostäderna och det är den så kallade vindtunneeffekten som kommer att påverka oss mycket negativt.

Under byggtiden är vi rädda att den västliga vinden skall föra över jord och sand över till oss om de inte lagras på ett betryggande sätt.

Vi har också en mycket vibrationskänsligt marklager här. När grävningar för ledningsnätet skedde på Engelbrektsgatan förorsakade den stora banddrivna grävmaskinen starka vibrationer när den gjorde en förflyttning.

Vi har ett önskemål att gränsen på 19 m till Gunnebostaketet utökas till 28 m, varvid husgavlarna då skulle ligga i linje med stationsbyggnadens baksida.

Byggnadernas höjd.

Högsta taklutning ändras från 25 till 30 grader enligt NCC AB säger man "till följd att husen blir lägre". Sanningen är väl att huskropparnas höjd ökas med flera dm. Anslutningsvis föreslår NCC att byggnadshöjden sätts till "11,25 m" + vind? Detta i förhållande till våra taknockshöjd på 7,3 m till något under 8 m. När takhöjden invändigt i våra villor ligger på ca 5,2 m så ligger ett 4-vån.hus på ca 10,5 m.

Miljökonsekvenser

Vibrationer

Företagna mätningar redovisas vara gjorda under 1996. Vad vi upplever är att vibrationerna avsevärt har ökat under 1997 p.g.a. de tunga godstågen som förutom att de ökat i mängd också kör mycket fortare än tidigare. Vi bedömer att vibrationsnivån är 3 - 5 gånger större nu än tidigare.

Samtidigt ifrågasätter vi om den gjorda mätningen i Bolmenstationshuset är relevant? Detta hus innehåller ju mycket tung materia i huskroppen och är därigenom mindre vibrationskänsligt än våra villor. Ny relevant mätning skall därför genomföras i några av våra villor, såväl med som utan källare.

Buller

Vårt argument mot att stationsbyggnaden blir kårhus, pub eller något liknande är - vilket väl också är känt i byggnadskontoret - de faktiska störningar som studentkåren förorsakar i sina nuvarande lokaler. Se även bl.a. HP i febr. -98.

Riskzoon.

Godstrafiken på västkustbanan ligger för vår del något över 100 m gränsen från våra villor. Vilket inte är nog avstånd om ett tillbud inträffar. Efter den olycka som hände sommaren 1997 med tågurspårning och följderna av denna och nu senast tankbil med gasol i Stockholm är vi oroliga. Detta gör att vi tvivlar på om det idag verkligen är lämpligt med nybebyggelse inom 100 m gränsen. Men sänkt fart på godstågen genom Halmstad minskar till viss del risken för ett olyckstillbud.

Park

Naturligtvis är vi mycket intresserade av det område som gränsar mot oss på Helmfeldtsgatan hur de 19 metrarna utformas och används.

Vi önskar:

- * att den kulturella miljön runt den över 100-åriga stationsbyggnaden för Bolmensbanan ej missbrukas.
- * att en eventuell nybyggnation anpassas arkitektoniskt anpassas till befintliga och vara i högst två våningar.
- * att inte Bolmenstationshuset i framtiden blir "kårhus, pub eller liknande" p.g.a. det busliv som vi vet att detta medför.
- * att kommunen garanterar att samtliga träd som nu finns utmed Helmfeldtsgatan och in på ca 1/3 och mer på tomten bevaras och att dessa träds grenar och rötter ej skadas.

- * att vi här i första hand menar bebyggelsen norr om stationsbyggnaden som angränsar mot våra fastigheter.
- * att byggnationen ej framkallar vindtunneleffekter mot våra fastigheter.
- * att byggnadernas sida är i linje med Bolmenstationshuset = 28 m från Helmfeldtsg. (Gunnébostaket).
- * att inte tvåvånings bebyggelsen utestänger eftermiddags solljus till våra fastigheter. Därav skälet att vi önskar 28 m avstånd från Helmfeldtsgatan.
- * att vi saknar en total plan över hela området mellan Helmfeldtsgatan och järnvägsspåren. En plan sådan bör göras så helhetsintrycket kan bedömas.
- * att en flyttning av Bolmensgatan mot väster utreds.
- * att vi vill samarbeta för en bättre lösning för hela området väster om Helmfeldtsgatan."

Kommentar:

Flera av de frågeställningar som behandlas i skrivelsen ligger utanför vad denna detaljplan har att handlägga. Nedan följer kommentarer av vissa frågeställningar i brevet:

Området har bedömts tåla den föreslagna byggnadshöjden. Hus i kvarteret Framtiden tillåts enligt gällande plan uppföras till högst 12,0 meters höjd. I kvarteret Fotbollen tillåts en byggnadshöjd om 7,0 meter enligt gällande plan. Husen där studentbostäderna skall inrymmas föreslås få bli maximalt 9,5 meter respektive 12,0 meter.

Enligt gällande terminologi är flertalet av husen inom kvarteret Fotbollen att beteckna som tvåvåningshus vilket även gällande detaljplan medger. Många av byggnaderna inom detta kvarter innehöll dessutom ursprungligen mer än en lägenhet.

Byggnadskontoret har i redogörelser redovisat de synpunkter som inkommit. I kommentarer och ställningstagande finns dessutom förslag till hur framförda synpunkter skall beaktas.

Beträffande Bolmengatans förlängning och öppnande för allmän biltrafik mellan Laholmsvägen och Knäredsgatan så finns inga beslut om att denna åtgärd skall vidtas. Föreliggande planförslag tar inte ställning till om Bolmengatan skall hållas öppen för allmän genomgående biltrafik.

Brevskrivarna är också oroliga för sandflykt under byggtiden. Frågan ligger utanför vad detaljplanen har att behandla, vi förutsätter dock att byggherren vidtar lämpliga åtgärder för att detta problem inte skall uppstå.

Gjorda vibrationsmätningar utfördes för att utröna grundläggningssättet för den föreslagna bebyggelsen. Avsikten med mätningarna har således inte varit att utröna om brevskrivarnas villabebyggelse utsätts för vibrationer som överskrider komfortkravet. Den föreslagna bebyggelsen kan knappast påverka vibrationerna för villorna annat än under byggtiden.

Stationsbyggnaden får användas för bostäder och kontor dessutom får café, pub, närbutik mm inredas. För verksamheten gäller att den ej får vara störande för närboende vilket regleras genom miljöskyddslagens allmänna regler (Socialstyrelsens allmänna råd).

Avståndet mellan spårområdet och villabebyggelsen är cirka 160 meter och till de föreslagna studentbostäderna cirka 100 meter. Några riktvärden på säkerhetsavstånd finns inte i lagstiftningen men är enligt uppgift under utarbetande. Problemet har uppmärksammats i bland annat Göteborg. De erfarenheter och säkerhetsavstånd som tillämpas i Göteborg har varit vägledande vid utarbetandet av denna detaljplan i avvaktan på mer officiella tillämpningsregler.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER M FL

Yttranden utan erinringar har inlämnats av:

Energiverken

Renhållningsbolaget

Servicenämnden

Handikapprådet

Landsantikvarien

Telia AB

Kommunstyrelsen framför följande synpunkter på planförslaget:

- ”* I planbeskrivningen under rubriken **Gator och trafik** hänvisas frågan om ev. störningar vid ett öppnande av Bolmengatan för genomfartstrafik till rubriken **Störningar**, men där redovisas inget om detta.
- * I genomförandebeskrivningen bör tilläggas att avtal mellan kommunen och Banverket kan komma att krävas för fastighetsregleringar, dagvatten m m.
- * I miljökonsekvensbeskrivningen under rubriken Buller, vibrationer: Tågtrafik bör upplysas om att bullerberäkningarna för tåg förutsätter att bef. kaj finns kvar som bullerskydd eller ersätts med annat med samma funktion.

Vidare kan under rubriken Markföroreningar upplysas om att kommunen har gjort en undersökning av marken i området som skall tillfalla kommunen med godkänt resultat.

- * På plankartan har ändring av taklutningen från 25° till 30° ej justerats.

Kommentar:

- Tyvärr föll delar av den text som beskriver Bolmengatan som öppen för allmän biltrafik mellan Laholmsvägen och Knäredsgatan bort. Antagandehandlingarna kompletteras på denna punkt.
- I genomförandebeskrivningen finns angivet att det krävs avtal mellan kommunen och SJ för bland annat dagvattenledningen. I upprättat köpeavtal finns dessutom beskrivet hur fastighetsbildningen är tänkt att ske.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med uppgift om att gjorda beräkningar bygger på att befintlig kaj finns kvar eller att motsvarande bullerskydd tillskapas.

Resultatet från markundersökningen har blivit känd först efter utställningstiden. Beskrivningen kompletteras med uppgift om utredningens resultat.

- Plankartan kommer att justeras så att karta och text harmonierar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 1998-04-02 (enligt miljö- och hälsoskyddskontorets förslag) besluta att föreslå att en fördjupad översiktsplan upprättas för området utmed Bolmengatan innan planarbetet fortsättes. Man vill att speciellt trafikfrågorna skall belysas mot bakgrund av att Bolmengatan kan komma att öppnas för genomgående trafik.

Miljö- och hälsoskyddskontoret påpekar också att det är viktigt att byggnaderna konstrueras så att de för respektive trafikslag mest störande frekvenserna minskas samt att den för båda trafikslagen sammanvägda bullernivån reduceras till under gällande riktvärden.

Kommentar:

Föreslagen bebyggelse väntas kunna ske utan att trafiksituationen nämnvärt försämrats. Med nya etableringar i grannskapet kan trafiksituationen dock snabbt förändras till det sämre vilket motiverar den föreslagna översiktsplanen. Föreliggande detaljplan torde dock kunna genomföras utan att avvakta den föreslagna översiktsplanen på grund av dess begränsade betydelse på trafiksituationen. Nu framlagt planförslag tar inte ställning till om Bolmengatan skall hållas öppen för allmän genomfart i framtiden.

Beträffande inomhusbuller så gäller det för byggherren att konstruera byggnaderna så att gällande riktvärden inte överskrids. Det ankommer även på byggherren att visa att gällande riktvärden inte överskrids.

Räddningsnämnden anför följande:

"Räddningsnämnden vill utöver tidigare synpunkter framföra vikten av en tydlig numrering av husen samt framkomliga utryckningsvägar för att utryckningar till området skall underlättas. För övrigt finns inget att erinra om förslaget."

Kommentar:

Räddningsnämndens, tidigare framförda, synpunkter och hur dessa beaktats finns redovisade i programsamrådsredogörelsen och i samrådsredogörelsen. Övriga frågor får beaktas av byggherren och bevakas i samband med bygglovgivningen.

Tekniska nämnden beslutade vid sitt sammanträde 1998-03-19 att avstyrka planförslaget i avvaktan på konsekvensutredningen om framtida trafikföring i området.

Som motiv för sin avstyrkan anger man befarade stora trafikproblem samt nedanstående synpunkter på planförslaget:

"Gata

Tekniska kontoret har under planframställningen framfört det olämpliga i att placera parkeringsplatsen för Sturegymnasiets behov så långt från skolområdet. Föreslagen placering medför stor risk för omfattande söktrafik, trots ev. trafikreglerande åtgärder, på de smala lokalgatorna Sturegatan, Helmfeldtsgatan samt Engelbrektsgatan.

I förslag till detaljplan för kv. Kilot (under framställning) föreslås att Sturegatan på delen Bolmengatan - Helmfeldtsgatan skall avstängas för genomgående trafik. Det får till följd att befarad söktrafik som ej finner parkeringsplats i anslutning till skolområdet även kommer att ytterligare belasta korsningen Laholmsvägen - Engelbrektsgatan i onödan.

Synpunkten om en annan lokalisering av parkeringsplatsen för främst Sturegymnasiets behov kvarstår därför i enlighet med samrådsyttrandet.

Va

Planförslaget kompletteras med U-område över idrottsområde, som betecknats med Y på detaljplanekartan.

U-området markeras i Helmfeldtsgatans förlängning över idrottsområdet med en bredd av 8 meter, d.v.s. samma bredd som gatan."

Kommentar:

Föreslagen bebyggelse väntas inte medföra några större störningar på befintligt trafiksystem. Området genomgår en omdaning som på sikt kan komma att ställa krav på ombyggnader av befintliga trafiksystem. Den föreslagna konsekvensutredningen är därför angelägen att få utförd mot bakgrund av att ytterligare etableringar kan bli aktuellt.

Föreslagen lokalisering av Stureskolans parkering är en sammanvägning av olika intressen. Vi utgår ifrån att de som kommer att utnyttja Stureskolans parkering efter en tid blir väl förtrogna med förhållandena och väljer att söka sig till den parkeringsanläggning där ledig plats kan förväntas. Parkeringen på skolområdet kan med fördel reserveras för personal och för trafikanter med funktionshinder. Vår bedömning är att eventuell söktrafik kommer att upphöra efter hand. Avståndet mellan parkeringen och målpunkterna inom Stureskolan varierar mellan 200 och 300 meter.

Föreslaget u-område kommer att inritas på plankartan.

Banverket framför följande synpunkter på planförslaget:

"Sedan samrådsförfarandet påbörjades har arbetsgruppen för Resecentrum Halmstad kommit fram till två alternativa placeringar av ett resecentrum. Det ena förslaget, Halmstad C, är ej förenligt med rubricerade detaljplan (se bif planskiss). Vi anser därför att fastställandet av detaljplanen bör vänta tills resecentrum alternativ Halmstad C i så fall har avfärdats, eftersom det i dagsläget inte helt går att överblicka vilka konsekvenser alternativet kan få i form av spårlägesförändringar m m.

Inom planområdet bedriver Banverket verksamhet. Två kontorsbyggnader, förråd och förrådsgård är berörda och påverkas kraftigt av planförslaget så att anläggningarna endast kan användas under en övergångsperiod om fem år. Banverket kan ej acceptera planen med mindre än att en tillfredsställande överenskommelse kan nås beträffande de lokaler Banverket behöver för sin verksamhet (avser samtliga byggnader även de som ej betecknats med /T/ i planbestämmelserna). Någon sådan överenskommelse finns inte i dagsläget.

Befintligt dagvattensystem under bangårdsområdet kan i dagens läge fortsättningsvis ej garanteras om en bangårdsförändring kommer att ske i samband med skapande av ett framtida resecentrum.

Ledningssystemets "kondition" kan inte heller fastställas i dagens läge utan att en besiktning skett. Samtidigt bör någon form av underlag tas fram med avseende på framtida kapacitet och underhållsbehov. Ledningssystemet är endast avsett att motsvara bangårdens avvattningsbehov varför vi förordar att kommunen i samråd med Banverket utför en fördjupad studie av denna fråga innan planen fastställs.

Vid utformningen av parkeringsytorna mellan Bolmengatan och spårområdet bör hänsyn tas till närheten till järnvägsspåren och den verksamhet som bedrivs där. Säkerhetsavståndet mellan spår och biluppställning bör vara minst 15 meter. En köryta inom parkeringsanläggningen kan förläggas 9 meter från spårmitt. En frizon om 9 meter till närmaste spår samt även säkerhetsavståndet till uppställningsytorna bör säkerställas i planen.

Vid nyanläggning av parker bör träd ej placeras så nära banan att de i fullvuxet tillstånd kan falla in på spårområdet eller skymma sikten för lokförare eller vägtrafikanter. Samråd bör ske med Banverket vid anläggandet av den i planen beskrivna parkanläggningen.

Beträffande gator och trafik vill vi anföra följande.

Vad gäller en eventuell framtida öppning av Bolmengatan för genomgående allmän trafik ser vi helst att denna öppning ej kommer till stånd. En öppning av gatan skulle ge upphov till mycket negativa konsekvenser för Banverkets verksamheter.

Behovet av en planskild gång- och cykelförbindelse med spårområdet är stort idag och ökar ytterligare om studentbostäderna anläggs. Redan idag förekommer otillåten gångtrafik över spårområdet med olycksrisker som följd.”

Kommentar:

Delar, av i planförslaget redovisade parkeringsområden samt parkområdet, kan komma att påverkas om resecentrat placeras vid Halmstad C. Några större investeringar föreslås inte inom de områden som kan påverkas av resecentrat. Om detta alternativ blir det slutgiltiga måste detaljplanen ändras varför det rent plantekniskt inte innebär något problem.

Stadsbyggnadskontoret har en överenskommelse med SJ om köp av marken mellan Bolmengatan och spårområdet på sträckan mellan Laholmsvägen och Kristoffersgatans förlängning. Föreliggande planförslag korresponderar med den överenskommelse som är träffad mellan parterna. Dessutom finns ett utkast till hyresavtal upprättat mellan kommunen och Banverket. Avtalet är upprättat i överenskommelse mellan representant från kommunen och lokal representant för Banverket.

Befintlig dagvattenledning avvattnar SJ:s nuvarande områden, vilket bland annat omfattar föreliggande planområde. För planområdet föreslås i första hand lokalt omhändertagande av dagvattnet. Banverket har även framgent behov av att avvattna sitt återstående område. Planförslaget vill att avvattningen av områdena sker samordnat för att undvika dublettlösningar. En gemensam lösning kräver att avtal träffas mellan kommunen och Banverket/SJ.

Detaljutformningen av parkeringsplatserna och parkområdet är ännu inte utförd. Från kommunens sida kommer projekteringen att utföras av Tekniska kontoret. Vi förutsätter att samråd kommer att ske med Banverket innan utbyggnaden äger rum.

Föreliggande planförslag förutsätter inte en öppning av Bolmengatan för allmän biltrafik. Vi utgår ifrån att en eventuell framtida öppning av gatan kommer att ske i samförstånd med Banverket.

SJ framför följande synpunkter på planförslaget:

"SJ förutsätter att en överenskommelse träffas mellan SJ och kommunen angående kommunens markförvärv väster om Bolmengatan, vilket ännu inte har skett. En följd av detta är att en uppgörelse måste nås mellan Banverket och kommunen för Banverkets byggnader i den södra delen av planområdet.

Befintligt ledningssystem inom spårområdet för avledning av dagvatten tillhör troligtvis Banverket, och ej SJ. Möjligheten att träffa avtal om nyttjandet av dessa ledningar bör därför undersökas tillsammans med Banverket.

SJ noterar att befintligt stationshus q-märks i planen. Om detta skulle medföra en ekonomisk belastning i framtiden, förutsätts att en diskussion om rätt till ersättning av kommunen kan komma att aktualiseras.

Vad gäller det förda resonemanget om ett framtida öppnande av Bolmengatan, utgår SJ från att Banverkets synpunkter beaktas i samband med detta."

Kommentar:

Enligt uppgift från stadsbyggnadskontoret föreligger en överenskommelse mellan kommunen och SJ vad beträffar förvärv av mark, denna överenskommelse kommer inom en snar framtid att behandlas politiskt.

Företrädare för kommunens stadsbyggnadskontor har dessutom kommit överens med lokal representant från Banverket om hyresavtal för de lokaler som banverket har behov av under en övergångsperiod och som ingår i det förvärv som förhandlats fram mellan kommunen och SJ.

Vi förutsätter att det kommer att träffas avtal mellan kommunen och representanter för Banverket för utnyttjande av befintliga dagvattenledningar.

Frågan om q-märkning av stationshuset får tillsammans med övriga frågor, som inte regleras i det köpeavtal som finns upprättat mellan kommunen och SJ, behandlas i särskilt avtal mellan parterna.

Öppnandet av Bolmengatan för allmän genomfartstrafik kräver att detaljplaneändring genomförs. I samband med denna ändring kommer samtliga berörda att underrättas.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planförslaget föreslås ändras enligt följande:

Plankartan

- Bestämmelse om att vindsinredning inte tillåts utgå och ersätts av ny bestämmelse som reglerar inredningen av vinden.

- Största taklutning sätts till 30°.
- Av tekniska kontoret föreslaget u-område redovisas.

Planbeskrivningen

- De delar av texten som föll bort under rubriken störningar redovisas.

Genomförandebeskrivning

- Enligt Lantmäterimyndighetens förslag till justering.

Miljökonsekvensbeskrivning

- Beräkningen av tågtrafikbuller bygger på visst bullerskydd.
- Resultat från markundersökning redovisas.

NAMNLISTA

Följande berörda har haft invändningar mot planförslaget under programplansråd eller utställningen som helt eller delvis ej kunnat beaktas och kommer därför att ges möjlighet att överklaga ett antagandebeslut av kommunfullmäktige:

NCC AB	Halmstad 2:34
Bengt Noaksson	Fotbollen 1
Set Erdefors	Fotbollen 5
Lasar Jovanov	Fotbollen 6
Åke Ullander	Fotbollen 7
Lars Nilsson	Fotbollen 8
Lillemor Persson	Fotbollen 9

Samt följande som undertecknat protestlista under programsamrådet (vissa namnunderskrifter går ej att tyda):

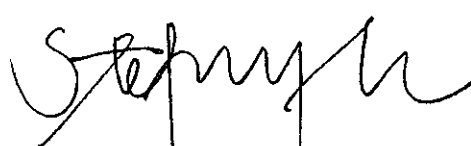
Ing-Marie Konradsson	Fliten 9
Karin Johansson	Helmfeldtsgatan 18
Jarl Johansson	Helmfeldtsgatan 18
Göran Persson	Helmfeldtsgatan 14
Kristin Persson	Helmfeldtsgatan 14
Gabor Nagy	Helmfeldtsgatan 12
Janet Gustafsson	Helmfeldtsgatan 10
Ulf Johnsson	Helmfeldtsgatan 10
Astrid Andersson	Engelbrektsgatan 5
Madeleine Pihlblad	Engelbrektsgatan 21
Christian Johansson	Engelbrektsgatan 21
Lena Bülow	Engelbrektsgatan 17
Bengt-Lennart Bülow	Engelbrektsgatan 17
Marie Gustafsson Nagy	Engelbrektsgatan 15
Göran Carlsson	Engelbrektsgatan 13
Anette Lindberg	Engelbrektsgatan 13

Ing-Marie Konradsson
 Cristin Gardtman
 Rose-Mari Johansson
 L. Persson
 XXX
 Mats Ericsson
 Christina Fransson
 Vivian Broberg
 Bengt Ahlbäck
 Kerstin Ahlbäck
 Anne Marie Lundgren
 Mårten Pettersson
 Susanne Abrahamsson
 Malin Einarsson c/o Abrahamsson
 Peter F. c/o Abrahamsson
 Ingvar Nilsson
 Iris Larsson
 Ann Louise Lindberg
 Eva-Lotta Petersson
 Andreas Pansell
 Erich Herman
 G. Ljubica
 Håkan Rydemark
 Pontus Norling
 Helena Larsson
 Håkan XXX
 Christina Schaake
 Björn Dahlberg
 Magnus Lundqvist
 Andreas Vårstad
 Ann Lankell
 XXX
 Malin Östlund
 Peter Rabel

Helmfeldtsgatan 16
 Daghemmet Engelbrektsgatan
 Daghemmet Engelbrektsgatan
 Helmfeldtsgatan 16
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 22 B
 Engelbrektsgatan 22 B
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 22 B
 Engelbrektsgatan 22 B
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 20 A
 Engelbrektsgatan 20 A
 Engelbrektsgatan 22 B
 Engelbrektsgatan 22 B
 Engelbrektsgatan 22 A
 Engelbrektsgatan 22 A
 Engelbrektsgatan 22 A
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 18
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 20
 Kristoffersgatan 20
 Engelbrektsgatan 20 B
 Engelbrektsgatan 57
 Engelbrektsgatan 57

Halmstad 1998-04-08


 Anders Sennerdal


 Stefan Nylen

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för
HALMSTAD 2:34 (del av) M FL
Martin Luther, Halmstad

Byggnadskontoret i april 1998

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

KRAV PÅ MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Från och med den 1 januari 1996 föreskrivs i plan- och bygglagen att i arbetet med att ta fram program för vissa detaljplaner skall miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utarbetas om en detaljplan medger åtgärder som innebär betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser (5 kap 18 § PBL).

1. FÖRUTSÄTTNINGAR

1.1 Geologiska förhållanden

Enligt geologiska kartan, utgiven av Sveriges Geologiska Undersökning, utgörs undergrunden av sand som bildats under kvartärtiden. Enligt beskrivningen till geologiska kartan är urberget beläget cirka 40 till 50 meter under havsytans nivå.

Enligt en PM från Scandiaconsult Bygg och Mark AB i Halmstad består jorden, inom området för bostäder, överst av ett mulljords- eller fyllningslager och därunder av ett sandlager till cirka fyra meters djup. Sanden underlagras av ett cirka en meter tjockt lager av lös, något sättningskänslig, silt- och lerjord med ställvis organisk inblandning. Därunder, från cirka sex meters djup, består jorden av fast lera till stort djup.

Enligt undersökning, utförd i tre punkter, inom området uppmättes radonhalten till mellan sju och elva kBq/m³. Byggnader rekommenderas uppföras i radonskyddat utförande.

1.2 Grundvatten

I samband med radonmätningen monterades öppna observationsrör varvid kunde konstateras att grundvatten finns cirka två meter under omgivande mark vid undersökningstillfällena.

1.3 Dagvatten

Dagvattnet leds dels i separat ledning från området, SJ:s ledning och dels kombinerad ledning, kommunens ledning. Kapaciteten på ledningarna är dock begränsade.

2. PÅVERKAN

Kortfattad beskrivning av utbyggnadsområdena

Nu aktuell detaljplan kommer att innehålla område för bostäder (studentbostäder) samt område för parkeringsändamål för framför allt skolans behov. Dessutom avses befintlig stationsbyggnad få användas för kontorsändamål, lokaler för boendeservice samt studentkårslokaler och liknande.

Planförslaget innehåller två större parkeringsområden utmed Bolmengatan. Parkeringarna avses betjäna såväl studentbostäderna som Stureskolan och kontorslokalerna i före detta stationshuset. En mindre del av parkeringsplatserna föreslås även för bostäderna i kvarteret Framtiden som saknar möjlighet att anlägga parkering på egen tomt. Den norra parkeringen samt del av parkområdet får användas för järnvägstrafik till 2003-01-01.

Den befintliga fotbollsplanen inom kvarteret Fotbollen avses få finnas kvar och utläggs som idrottsområde, i gällande detaljplan är området avsett för bostäder. Bollplanen kan användas i Stureskolans idrottsundervisning.

Ett parkområde föreslås på en del av marken mellan spårområdet och Bolmengatan. I kanterna på detta parkområde föreslås två parkeringsplatser.

I förslaget till ny översiktsplan finns dessutom i arbetsmaterialet ett förslag på en planskild korsning för allmän gång- och cykeltrafik under järnvägsspåren mellan Bolmengatan och Stationsgatan. Tunneln är inte medtagen i planförslaget.

Söder- och norr om bostäderna finns verksamhetsområden längs spårområdet. Idag används områdena av SJ och Banverket. På sikt kan antas att områdena kommer att tas i anspråk för annat ändamål, bostadsområdet kommer att begränsa områdenas användning. Områdena ingår inte i detta planförslag.

En eventuell bussterminal kommer inte att kunna anläggas vid Bolmengatan med hänsyn till de skyddsavstånd som rekommenderas i "bättre plats för arbete".

2.1 Luft, lukt

Bostäderna kommer att utsättas för påverkan främst från olika trafikslag. I bostadsområdets omedelbara närhet finns centralstationen, avståndet till spårområdet är cirka 100 meter. Kvarteret norr om Sturegatan inrymmer idag en postterminal, området föreslås i en ny detaljplan få användas för såväl handels- som kontors- och småindustriändamål. Söder om planområdet bedriver Banverket verksamhet.

De omgivande verksamhetsområdena och parkeringarna ger upphov till avgasutsläpp som kan ge hälsoeffekter och obehaglig lukt.

När nya verksamhetsområden planläggs kan aktiviteterna i viss mån styras och restriktioner mot störningar införas.

Avståndet mellan bostadsfönster och parkeringsplats blir cirka 20 meter. Parkeringsytorna föreslås bli avgränsade med vegetation och trädplanterade.

2.2 Buller, vibrationer

De krav som ställs ur bullerhänseende för bostäder är att utomhus får inte den ekvivalenta ljudnivån på vistelseytor och utanför fönster överstiga 55 dBA, avseende buller från biltrafik, respektive 60 dBA, avseende buller från tågtrafik. För uteplats gäller dock att den ekvivalenta ljudnivån från tågtrafik inte får överstiga 55 dBA. Inomhus får inte ljudnivån överstiga 30 dBA, ekvivalentnivå, (gäller båda trafikslagen). Gränsvärdet för maximalt buller är 45 dBA inomhus och 70 dBA utomhus vid vistelseytor (endast tåg). För kontor är motsvarande riktvärden 65 dBA för utomhusmiljön och 40 dBA för inomhusmiljön (ekvivalentnivåer).

Angivna riktvärden gäller endast om byggnadernas vibrationshastigheter inte överstiger 0,7 mm per sekund.

Vid bullerberäkningar som stadsbyggnadskontoret utfört för de olika trafikslagen har nedanstående värden erhållits vid redovisade beräkningspunkter.

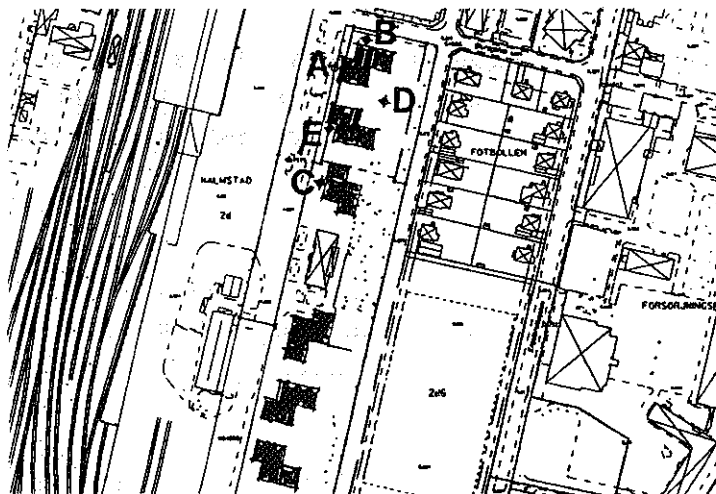
Tågtrafik. Det beräknas att 20.000 meter godståg och 9.400 meter persontåg passerar stationsområdet varje dygn. Av godstågen bedöms 2000 meter vara tågsätt som dras av diesellok.

För närvarande trafikeras Västkustbanan av 20 godståg per dygn. 50% av tågen går mellan klockan 23.00 och 06.00 och 75% mellan klockan 18.00 och 06.00. Till år 2005 beräknas en fördubbling av godstrafiken ske, nedanstående beräkningar bygger på den förväntade ökningen.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att mer än 50% av godstågen stannar för byte av förare. Dessa inbromsningar bedöms ge ett bullertilskott av 2-4 dBA på såväl ekvivalentnivån som maximalnivån. I nedanstående tabell har till beräknade värden adderats 2 dBA på grund av bytena. Bullret från tågtrafiken kommer enligt beräkningarna att ligga i intervallet 52-60 dBA och med en maxnivå på 80 dBA. De förslag till riktlinjer som finns idag säger att den ekvivalenta (L_{eq}) nivån inte får överstiga 55 dBA vid vistelseytor och den momentana (L_{max}) nivån inte får överstiga 70 dBA också på vistelseytor utomhus. Föreslagna uteplatser och vistelseytor skyddas delvis av bebyggelsen. Framräknade bullervärden är frifältsvärden framför byggnaderna. Beräkningspunkten D redovisar bullervärdena på områdets vistelseytor. Framräknade värden bygger på att befintlig kajkant utmed spårområdet är intakt.

Anm	Beräkningspunkter				
	A	B	C	D	E
Tågtrafik					
L_{eq} dBA	60	58	59	52	
L_{max} dBA	79	79	80	72	
Biltrafik					
<u>1000 fordon/dygn</u>					
L_{eq}	55	50	52		51
L_{max}	80	77	77		79
<u>1500 fordon/dygn</u>					
L_{eq}	56	51	54		53
L_{max}	80	77	77		79
<u>3000 fordon/dygn</u>					
L_{eq}	59	54	58	45	56
L_{max}	80	77	77	69	79

Beräkningspunkterna går att identifiera på nedanstående kartbild.



Biltrafik. Fordonsmängden på Bolmengatan väntas inte överstiga 1000 rörelser per dygn så länge gatan är utformad som återvändsgata. Fordonsmängden väntas dock öka om gatan hålls öppen för allmän genomfartstrafik mellan Laholmsvägen och Knäredsgatan enligt intentionerna i utredningsförslaget "Staden". Den förväntade fordonsmängden är svår att uppskatta i dagsläget men stadsbyggnadskontoret anser det realistiskt att räkna med mellan 1.500 och 2.000 fordon per dygn. I ovanstående tabell har för biltrafiken mängden tunga fordon beräknats till 5 %. Vidare bygger beräkningarna på att Sturegatan hålls stängd för allmän biltrafik mellan Bolmengatan och Helmfeldtsgatan.

Vid projekteringen av byggnaderna skall hänsyn tas till den förväntade ljudnivån. Byggnaderna föreslås därför gavelställas mot järnvägen utom huskropparna närmast stationshuset som föreslås parallella med Bolmengatan för att ge en mer varierad stadsbild och bättre anpassning till den intilliggande stationsbyggnaden. Totalt ca 12 lägenheter av ca 240 lägenheter blir därmed enbart vända mot järnvägen. Man kan konstatera att friyor och uteplatser i markhöjd i det närmaste uppfyller ställda krav. Eventuella balkonger måste i utsatta lägen inglasas. Fönster och ytterväggar måste i det mest extrema fallet kunna dämpa 35 dBA och skall dessutom dämpa inom de frekvensområden som förekommer vid järnvägstrafik.

För att erhålla en acceptabel bullernivå på vistelseytor i markplanet inom bostadsområdet krävs att tågbullret avskärmas. Denna avskärmning kan ske genom skärmning av byggnaderna i området.

Det buller bostäderna utsätts för härrör främst från tågtrafiken. Om Bolmengatan öppnas för allmän trafik blir trafikbullret från denna gata också betydande. Omgivande befintlig verksamhet ger också upphov till buller dels från verksamheten som sådan och dels från transporter till och från anläggningarna, även arbetsfordon används i verksamheten som ger upphov till buller. Vissa begränsningar av den framtida verksamhetsförändringen kan bli aktuellt med hänsyn till de föreslagna bostäderna. Installationer och verksamhet som kan ge upphov till buller bör begränsas i framtiden om bostäderna kommer till stånd.

Vibrationer

NCC AB har låtit Nitro Consult AB utföra vibrationsmätningar på platsen. Från dessa mätningar vars mätpunkter placerades i bjälklaget till vindsvåningen i stationsbyggnaden (Bolmengatan 11) är nedanstående mätresultat och kommentarer hämtade.

”Samtliga registreringar i vertikal mätriktning visar på värden mellan 0,06 - 0,26 mm/s RMS vägd hastighet. Inga av dessa nivåer har överskridit känsletröskeln. Motsvarande värden för horisontell mätriktning är 0,06 - 0,39 mm/s RMS vägd hastighet. Dessa nivåer ligger mellan känsletröskeln och nedre gränsvärdet för måttlig störning.

Av 85 registreringar härrör 24 stycken från tåg resterande från lastbilstrafik.

Maximalvärden från tåg

Vertikal mätriktning	Horisontell mätriktning
0,09 mm/s RMS	0,24 mm/s RMS

Maximalvärden från lastbilar, bussar etc.

0,26 mm/s RMS	0,39 mm/s RMS
---------------	---------------

Ovanstående bedömningar har gjorts enligt Svensk Standard SS 460 4861, se utdrag bilaga 14

Kommentar

Med ledning av utförda mätningar och föreslagen byggnadskonstruktion kan vibrationsnivån i såväl vertikal som horisontell mätriktning bedömas maximalt uppgå till de värden som uppmätts i befintlig byggnad. Detta beror på att en byggnad med väggar och bjälklag i platsgjuten betong utgör en betydligt styvare konstruktion även om de planerade byggnaderna görs två våningar högre.

Framtida tågtrafik bedöms därför inte kunna orsaka störande vibrationsnivåer om planerad bebyggelse uppförs på föreslaget byggnadssätt.

Störningarna från lastbilstrafiken försvinner då denna trafik förutsätts upphöra.”

Efter att denna vibrationsutredning utfördes har framkommit att Bolmengatan kan komma att öppnas för allmän trafik i framtiden. Eftersom vibrationsutredningen förutsätter att lastbilstrafiken skall upphöra bör utredningen kompletteras med en bedömning om vibrationshastigheterna hålls inom en rimlig nivå om gatan öppnas för allmän trafik.

2.3 Markföroreningar

Kommunen har låtit utföra en översiktlig markmiljöundersökning av det område som avses förvärvas av SJ. Utredningen finns i sin helhet att tillgå på stadsbyggnadskontoret. Från utredningens sammanfattning hämtas följande:

”Vid några borrhypor kunde en viss påverkan av miljöfarliga ämnen konstateras men halterna låg under de riktvärden som finns. Efter de undersökningar som är gjorda kan inte några allvarligt förorenade områden påvisas. Det kan emellertid inte uteslutas att det finns lokala förorenade partier mellan borrhypor. Grundvattenanalyserna ger dock inga indikationer på att ett större förorenat parti kan finnas inom området.”

Någon undersökning av om marken innehåller några markföroreningar där bostäderna avses placeras har inte utförts i samband med detta planärende. Om marken har sanerats eller behöver saneras är inte heller känt.

Bostadsbeståndet väntas inte förorsaka någon nämnvärd markförorening. Verksamhetsområdena runt bostadsområdet är till stora delar asfalterade och kan förväntas vara det även i framtiden. Beträffande utomhusupplag skall risken för lakning särskilt beaktas. Läckage från arbetsfordon och maskiner kan inte heller uteslutas.

2.4 Dagvatten

På grund av befintliga dagvattenledningars begränsade kapacitet kommer det att bli aktuellt med visst lokalt omhändertagande av vattnet. Dagvatten som inte kan omhändertas får dock bräddas till det allmänna nätet. Tekniska kontoret bistår med lösning på hur anläggningen bör utformas.

2.5 Avfallshantering

Allt avfall skall källsorteras på platsen. Avfall skall förvaras på betryggande sätt och så att mark och vatten inte förorenas. Eventuellt miljöfarligt avfall skall omhändertas på betryggande sätt.

2.6 Energiförsörjning

Enligt värmeplan för Halmstads tätort skall området värmas med fjärrvärme.

2.7 Transporter

Bostäderna i sig väntas inte medföra någon mer omfattande trafik men området trafikeras jämväl av många fordon och utvecklingsalternativen för området kommer att medföra en ökande trafikbelastning på området.

Mängden transporter på gatunät är svårt att bedöma innan det står klart vilka verksamheter som kan bli aktuella för etablering inom området. För postterminalen finns uppgift om att anläggningen tar emot cirka 100 transporter per dygn förutom rena persontransporter. Transporterna utförs med såväl lastbil med släp som med paketbilar.

Som tidigare nämnts pågår en planändring av kvarteret Kilot (postterminalen) där det skall prövas om området kan användas för handels-, kontors- och småindustriändamål. I denna planprovning bedöms den totala mängden trafikrörelser till omkring 2000 per dygn.

Västkustbanan som ligger i anslutning till området trafikeras av 61 persontåg och av 28 godståg per dygn.

3. RISKANALYS farligt gods

Godstrafiken på Västkustbanan är omfattande och en inte obetydlig del av godset är att hänföra till risktransporter och berör såväl miljö-, hälso- som säkerhetsaspekter. Någon klar vägledning om säkerhetsavstånd finns inte i lagstiftningen eller förordningar. Enligt uppgift från Räddningsverket har regeringen givit Räddningsverket och Boverket i uppdrag att utreda säkerhetsavstånd till bebyggelse kring transportvägar för farligt gods.

I avsaknad av centrala direktiv om säkerhetsavstånd mellan bebyggelse och trafikleder där farligt gods transporteras har vi valt att studera hur andra kommuner har hanterat frågan. I Göteborg har man vid utarbetandet av en ny översiktsplan för kommunen låtit göra en bedömning av transporter av farligt gods. I denna bedömning, som för närvarande är under utställning, tar man ställning till skyddsavstånd till olika typer av bebyggelse. I vår bedömning av frågan har vi valt att applicera deras förslag till skyddsavstånd till bebyggelse från järnvägsområde i nu framlagt planförslag.

I Göteborgsutredningen medges tät bostadsbebyggelse till 80 meter från järnvägsområdet man medger också tät och stabil kontorsbebyggelse 30 meter från järnvägsområdet. 30 meter närmast järnvägsområdet skall vara bebyggelsefri enligt utredningen. Avståndet mellan spårområdet och studentbostäderna är cirka 100 meter.

Banverket bedömer att det inte föreligger några risker med hantering av miljöfarligt- och hälsovådligt gods på den aktuella bansträckan.

4. STADSILD

Inom det föreslagna planområdet finns den före detta stationsbyggnaden till Bolmenbanan. Byggnaden invigdes 1889 och är tillsammans med lokstallarna som ligger utanför det föreslagna planområdet en rest från tiden då Bolmenbanan trafikerades av tåg. Byggnaderna är av stort värde för området och kompletterande bebyggelse bör anpassas till dessa byggnader.

Enligt förslaget är husen symetriskt formade runt stationsbyggnaden i två grupper. Husen avses uppföras i tre och fyra våningar med relativt flack taklutning.

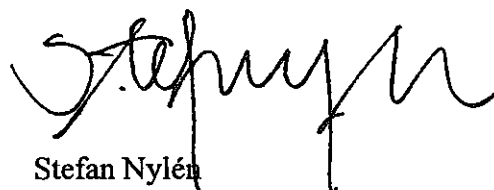
I de angränsande kvarteren öster om planområdet finns bostadshus uppförda kring 1940- talet. I kvarteret Framtiden som består av flerbostadshus är byggnaderna uppförda i tre till fyra våningar och inspirerade av funktionalistiska ideal. I kvarteret Fotbollen är husen uppförda i en och en halv till två våningar och innehåller en till två lägenheter.

I kvarteret Kilot norr om planområdet har Posten uppfört en relativt stor terminalbyggnad i två våningar och i postmodernistisk stil.

Halmstad 1998-04-08



Anders Sennerdal



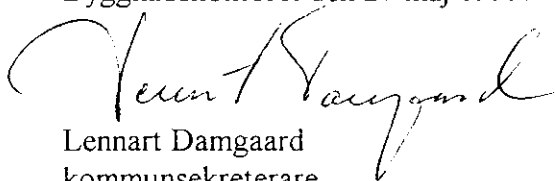
Stefan Nylén

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 22 april 1999 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **Halmstad 2:34, Martin Luther, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är MLU 939. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 29 april 1999.

Länsstyrelsen har den 12 maj 1999 beslutat att någon prövning enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen inte skall ske.

Beslutet har inte överklagats. Beslutet har således enligt 13 kap 2 § PBL **vunnit laga kraft den 20 maj 1999**, vilket kommunen antecknar på planhandlingarna.

Byggnadskontoret den 27 maj 1999.



Lennart Damgaard
kommunsekreterare

Sändlista:

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun
Byggnadskontoret, Sennerdahl
Byggnadskontoret, Mattsson
Byggnadskontoret, Eltér
Byggnadskontoret, karttek
Byggnadskontoret, nybyggnadskartor (Svenne Andersson)
Stadsbyggnadskontoret, Koppang
Stadskontoret, registrator
Akten

plan/lagakber

Postadress
Box 153
301 05 Halmstad

Gatuadress
Rådhuset

Telefon 035 -13 72 32
Telefax 035 -13 72 82
E-post: lennart.damgaard@halmstad.se