

PLANBESKRIVNING

Tillhörande detaljplan för del av

SKEDALA 4:1



SKEDALA, HALMSTADS KOMMUN
1380K - P2018/3

Standardförfarande, KS 2015/00549
Antagen av kommunstyrelsen 2018-01-30
Laga kraft 2018-02-27

INNEHÅLL

3	INLEDNING
4	MILJÖBEDÖMNING
5	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN
6	FÖRUTSÄTTNINGAR
11	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER
18	GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

INLEDNING

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning
- Grundkarta (2017-10-24)

Övriga utredningar:

- Trafikbullerutredning, SWECO (2017-10-11)

Detaljplanen har tagits fram utifrån bestämmelserna i Plan- och bygglagen (PBL) 2010:900 samt Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan. Detaljplanen består av en plankarta med bestämmelser som är det juridiskt bindande dokumentet. Till planen bifogas illustrationskarta och planbeskrivning. Efter samråd respektive granskning har samrådsredogörelse och granskningsutlåtande över inkomna synpunkter bilagts planen.

Planbeskrivningen och illustrationskartan ska underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa de förutsättningar och syften planen har. De har ingen egen rättsverkan. Avsikten är att de ska vara vägledande vid tolkningen av planen.

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra en förtätning med flerbostadshus i anslutning till Skedala ort. Detaljplanen tillåter uppförande av flerbostadshus i upp till tre våningar. Detaljplanen syftar till att skapa fler boendeanternativ på en ort där majoriteten av bostadsbebyggelsen utgörs av småhus.

Huvuddrag

Huvudbyggnad får uppföras med en högsta nockhöjd på 12 meter med en takvinkel på minst 18 grader. Planområdet har en maximal exploateringsgrad på 3450 kvm. Exploatören planerar att uppföra fem flerbostadshus, varierande mellan två och tre våningar med sammanlagt cirka 20 lägenheter. Parkering med carport planeras i södra delen av planområdet, som även har en avskärmande effekt från riksväg 25.

DETALJPLANENS HANDLÄGGNING

Uppdrag

Fastighetsägaren har vid två tillfällen under 2015 inkommit med ansökan om detaljplan för att uppföra upp till fyra stycken flerbostadshus i två våningar med hyresrätter. Efter överenskommelse

med sökanden behandlades frågan i samband med kommunstyrelsens justering av "Bostadsbyggandet 2010-2030" i Handlingsprogram för bostadsförsörjning KS 2015/0227. Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade att del av Skedala 4:1 skulle ingå under byggnationen i "Inlandet förtätningsobjekt ÖO" samt perioden 2016-2020. Kommunstyrelsen antog 2015-12-08, KS §391, förslaget.

Fastighetsägarna inkom 2015-12-14 med en ny ansökan om planbesked och kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott gav 2016-03-22 §84 samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva bostadsändamål inom del av fastigheten Skedala 4:1.

PLANDATA

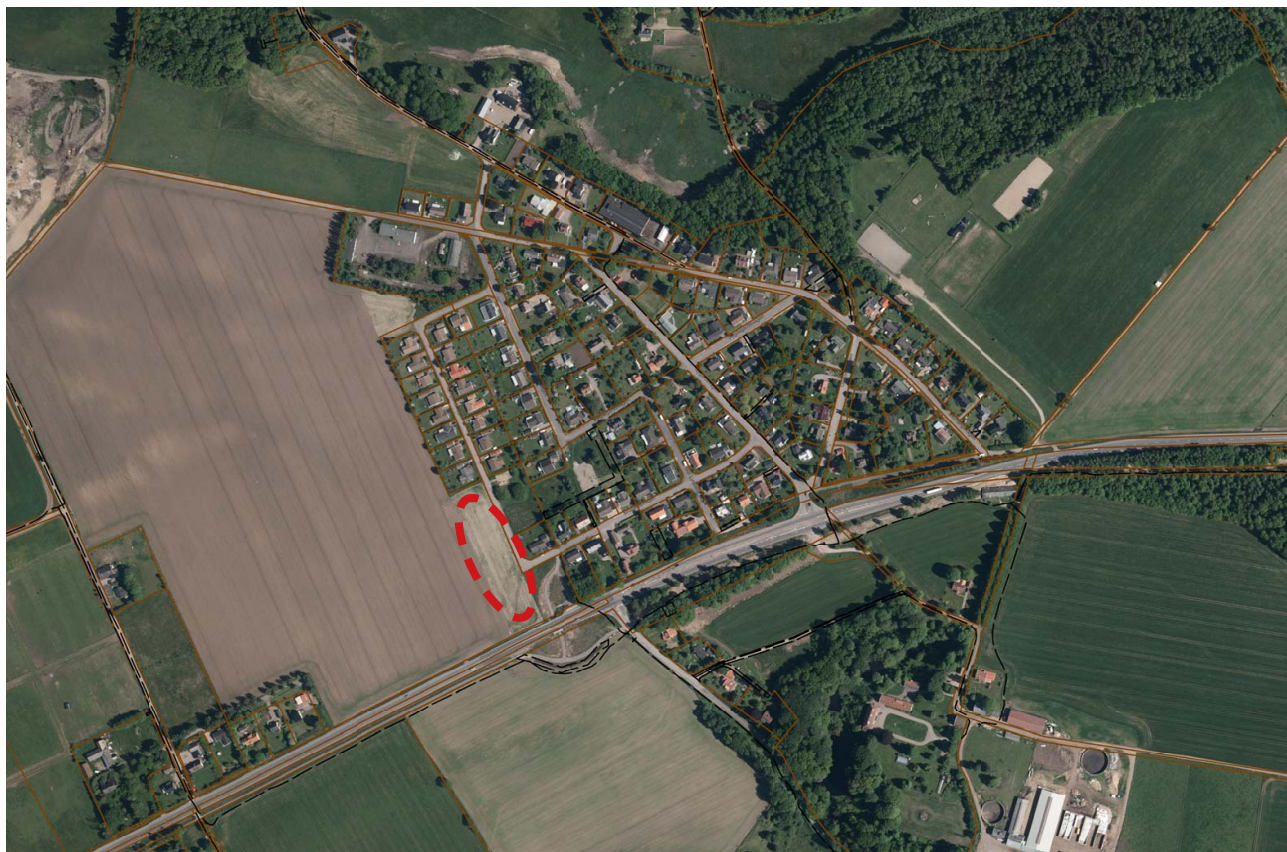
Lägesbestämning och areal

Planområdet är beläget i sydvästra utkanten av Skedala tätort, 7 km öster om Halmstad centrum. Området avgränsas i norr av en villa och i söder av en mindre yta obrukad mark som sedan gränsar till riksväg 25. I öster gränsar planområdet till Brogårdsvägen och i väster till brukad jordbruksmark. Planområdet omfattar cirka 4600 kvm.

Markägförhållanden

Fastigheten Skedala 4:1 är i privat ägo.

MILJÖBEDÖMNING



Ortofotofoto över Skedala med planområdet markerat.

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål. De miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är: begränsad miljöpåverkan, god bebyggd miljö, ett rikt odlingslandskap och levande sjöar och vattendrag.

Behovsbedömning

Enligt PBL 4 kap 34 § samt Miljöbalken SFS 1998:808 ska detaljplaner, vars genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan, miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras eller inte. Behovsbedömning upprättas i samband med framtagandet av planen och finns med som en bilaga, vilken samråds parallellt med planhandlingarna.

Ställningstagande

Ett genomförande av planen bedöms inte medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med mark, vatten eller andra resurser varför miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

PLANER OCH PROGRAM

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan, Framtidsplan 2030 (2015-01-15), ingår planområdet i kategorin övriga orter i stråket längs med Fylleån, men är inte en av de serviceorter där utbyggnad i första hand ska ske. Översiktsplanen anger dock att Skedala har goda förutsättningar för cykel- och busspendling och att viss komplettering av bebyggelse därför kan motiveras. Planen är förenlig med översiktsplanens intentioner.

Gällande detaljplaner

Området är inte tidigare detaljplanlagt, men gränsar i norr och öster till byggnadsplan för del av Skedala Samhälle (1971), som medger friliggande hus i en våning samt park eller plantering.

Kommunala handlingsprogram

Förutom gällande lagstiftning rörande planering och byggande finns en rad mål och riktlinjer för Halmstad kommun:

Handlingsprogram för hållbara transporter

Ekohandlingsprogram 2014-2018

Halmstads gröna värden

Handlingsprogram för bostadsförsörjning

Handlingsprogram hållbar energi 2015-2020

Planeringsdirektiv med budget 2016-2018

Hur aktuell detaljplan påverkar målen och riktlinjerna behandlas under avsnittet *Sammanfattning av konsekvenser med påverkan på kommunala mål*.

Planprogram

I planärendet har planprogram som föreligger detaljplanen ej upprättats då den inte bedöms underlätta planarbetet.

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE

Planområdet ligger cirka 80 meter norr om riksintresse för friluftsliv och cirka 400 meter norr om riksintresse för naturvård, båda utmed Fylleåns dalgång. Planområdet åtskiljs från områdena av riksintresse för riksväg 25. Utmed Fylleån finns såväl Natura 2000-område, naturreservat (Brogårds naturreservat och Årnarps naturreservat) och ramsarområde. Dessa ligger minst 300 meter från planområdet och åtskiljs från dessa av riksväg 25. Planen bedöms inte ha någon negativ påverkan på Natura 2000-område, naturreservaten och ramsarområdet.

Planen bedöms inte medföra någon skada på naturvärdena inom de skyddade områdena eller på riksintressen enligt 3 och 4 kap MB.

FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Marken i planområdet utgörs av brukad jordbruksmark av klass 5 på en 10 gradig skala och har inte tidigare varit bebyggd. Planområdet är platt och inga intresseområden vad gäller flora, fauna, nyckelbiotoper eller hotade arter är kända inom området. Planområdet omfattas inte av skydd enligt 7 kap MB och är inte beläget inom område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt i kommunens översiktsplan.



Planområdet sett från sydost.

Vattenområden och strandskydd

Inom planområdet finns inga vattenområden. Ingen del av marken berörs av strandskydd. Området ingår i grundvattenförekomsten Halmstad.

Geotekniska förhållanden

Inget tyder på risk för förorenad mark, skred, ras eller översvämningar. För området föreligger normal radonrisk. Enligt SGU:s kartering utgörs planområdet av isälvsediment mellansand-grovsand på lera-silt. Blockigheten är låg.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Det finns inga betydande kulturhistoriska värden inom planområdet eller i dess närhet. Några kända fornlämningar finns inte inom planområdet. Sannolikheten för idag okända fornlämningar är begränsad och ingen arkeologisk utredning bedöms nödvändig.

Landskapsbild

Cirka 80 meter söder om planområdet finns ett område som omfattas av landskapsbildskydd för Fylleåns dalgång och området runt Storsjön. Planområdet bedöms inte påverka detta område negativt.

Parker och torg

Öster om planområdet finns en park, men när nybyggnation av förskola sker kommer del av parken tas i anspråk. I parken finns en lekplats, en kulle för pulkaåkning, sittplatser, buskar och gräs. I den östra delen av parken finns en isrink och gräsytor. Sammanhängande promenadstigar finns som binder samman kvarvarande parks olika delar.



Lekplats inom parken.



Isrink inom parken.

I ”Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv” anges att 100 % av invånarna i Skedala har tillgång till rekreationsområde med både Skedala skog nordöst om samhället och Fylleån i söder som kan nås från Skedala via tunnel under riksväg 25.

BEBYGGELSE

Planområdet är idag obebyggt. Området ligger i anslutning till Skedala ort som är ett villasamhälle där friliggande enfamiljshus dominerar. Orten uppstod ursprungligen som stationssamhälle och här finns inslag av äldre bebyggelse. Bebyggelsen i orten utgörs i huvudsak av bostäder, men det finns även ett mindre antal företag. Bebyggelsen är i 1-2 våningar med övervägande sadeltak och en mindre del mansardtak och valmat tak. Byggnaderna har varierade fasadmateriel och stora tomter på runt 1000 kvm som ger ett lummigt och grönt intryck.



Exempel på befintlig bebyggelse i Skedala.

Samhällsservice

Det finns ingen kommersiell, offentlig eller social service inom orten. Närmaste vårdcentral, matvaruaffär, bibliotek och äldreboende ligger i Vallås cirka 5 km väster om planområdet. Skedala tillhör Snöstorp/Nygårds skolområde, vars skolor ligger drygt 5 km väster om planområdet. Närmaste förskola ligger på Brogård cirka 3 km från planområdet. Under kommande år planeras ny förskola att uppföras direkt öster om planområdet, vilket blir ett positivt tillskott till orten.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

En utbyggd gång- och cykelväg finns längs riksväg 25 mellan Halmstad och Simlångsdalen. En tunnel för fotgängare och cyklister finns under riksväg 25 som förbinder Skedala med cykelvägen. Inom orten hänvisas de oskyddade trafikanterna till befintliga villagator.

Kollektivtrafik

Riksväg 25 trafikeras av regionbussar mellan Halmstad och Simlångsdalen, busslinje nr 318 och 145, som fortsätter till Simlångsdalen respektive Växjö. Turtätheten är cirka 1 gång per timme i vardera riktning på vardagar och glesare på helgen. Hållplatsen är lokaliserad utmed riksväg 25 med gångväg 160-170 meter från planområdet. Busshållplatsen används även av skolbarn, eftersom det inte finns någon skola i Skedala.

Biltrafik och gator

Brogårdsvägen, som ligger i direkt anslutning till planområdet, är en 7,5 meter bred villagata. Gatan har inga trottoarer, men är utrustad med gatubelysning. I och med byggnationen av ny förskola öster om planområdet kommer två farthinder att anläggas på Brogårdsvägen. Ett placeras vid förskolan/parken och ett placeras där gång- och cykelvägen som leder till busshållplatsen/tunneln som mynnar ut vid Brogårdsvägen. Det går att köra både norr och söderut på Brogårdsvägen för att ta sig runt i Skedala.

Idag trafikeras Brogårdsvägen av cirka 100 fordon per dag. I och med utbyggnaden av förskolan kommer trafiken uppskattningsvis öka med cirka 100 transporter. Brogårdsvägen bedöms sammantaget ha en kapacitet som medger komplettering av ytterligare bostäder.

Kommunen är markägare för angränsande gata, men det är enskilt huvudmannaskap; Skedala Vägförening.

Cykel- och bilparkering

De omgivande villafastigheterna har bil- och cykelparkering på tomten. Det finns även möjlighet att parkera ut med gatan, markerade platser saknas.

Gällande parkeringsnorm för Halmstads kommun, (KF 2016-12-13), har tre zon-indelningar för bil- och cykelparkering. Planområdet ligger i zon 3. Här anges 11 bilplatser/1000BTA (bruttoarea) för flerbostadshus. Gällande cykelparkering varierar antalet beroende på antalet rum per lägenhet.

Cykelparkeringsplatser

>=4rok	4 cykelparkeringar per lägenhet
>=3rok	3 cykelparkeringar per lägenhet
>=2rok	2,5 cykelparkeringar per lägenhet

Möjlighet till avsteg från parkeringsnormen gällande bilparkering kan ske i vissa fall där tillgängligheten är god. Med dagens turtäthet för kollektivtrafiken och ortens avstånd till centrala Halmstad bedöms en reducering av antalet parkeringsplatser inte möjlig.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

I Halmstad tillämpas idag miljökvalitetsnormer för luft och vattenkvalitet. Utgångspunkten för en miljökvalitetsnorm är att den tar sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. Kommuner och myndigheter har huvudansvaret för att normerna följs, men ett visst ansvar vilar också på olika verksamhetsutövare. Enligt miljöbalken ska alla ha kunskap om sin miljöpåverkan och självmant utföra rimliga åtgärder för att begränsa verksamhetens hälso- och miljöpåverkan.

Planområdet ingår i grundvattenförekomst Halmstad, vilken har såväl god ekologisk och kemisk status. Dock finns en risk för den kemiska statusen framöver för grundvattenförekomsten. Vattendelare går genom planområdet och merparten av avrinningsområdet går mot Nissan. Även om byggnader och parkeringsytor medför en ökad belastning och behov av att ta hand om dagvatten bedöms ökningen vara marginell, då stora delar av fastigheten fortsatt kommer att ha genomsläppligt markmaterial. Planförslaget bedöms inte försämma vattenkvaliteten i vare sig Nissan eller Fylleån.

Miljökvalitetsnormerna ska följas när kommuner och myndigheter planerar och planlägger, bedriver tillsyn och ger tillstånd till att driva anläggningar. Hur beslutande myndighet ska förhålla sig till normer vid planering eller prövning av nya och ändrade verksamheter regleras bland annat i plan- och bygglagen och miljöbalken.

Folkhälsa

Skedala är en liten ort med stor andel bostäder i form av småhus. Det riskerar att bli en något homogen sammansättning av människor. Orten känns trygg att röra sig igenom kvällstid tack vare bostädernas närhet och gatubelysningen. Att gå inom det allmänna parkområdet kan kännas lite otryggare då belysning saknas och hela området inte går att överblicka. Det kan även upplevas otryggt vid tunneln under riksväg 25, vilket försvårar möjligheten att åka kollektivt. Dessutom är busshållplatserna placerade avskilt från bostäderna. Lekplatsen mitt emot planområdet kan bidra till att en social träffpunkt skapas.

Störande verksamheter och farligt gods

Riksväg 25 är en utpekad som primär transportled för farligt gods. Länsstyrelsen har upprättat ett vägledande dokument för hantering av frågan om farligt gods i samhällsplaneringen; ”*Risikanalyser av farligt gods i Hallands län, Meddelande 2011:19*”. Inom 150 meter från farligt godsled ska vissa baskrav uppfyllas. Enligt vägledningen kategoriseras planerad bebyggelse som tätort. Sträckan av riksväg 25 som passerar planområdet är en raksträcka med sänkt hastighet till 70 km/h. Basavstånd för bebyggelse av typen tätort där riksväg 25 klassas som väg-hög har ett rekommenderat basavstånd på 100 meter och ett reducerat avstånd på 30 meter.

Säkerhetshöjande krav som krävs vid reducerat avstånd är:

- Fasader som ligger 30-50 meter från vägen ska uppföras i obrännbart material.
- För etableringar 30-50 meter från vägen ska hänsyn tas till dimensionerade explosionslast.
- Luftintag ska placeras högt och på motsatt sida av vägen.
- Balkonger, uteplatser, lekplatser med flera ska inte finnas på kortare avstånd än 50 meter från vägen.
- Utforma området nära leden på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Hästhagar finns på 330 meters avstånd från planområdet. Boverket anser att halterna av hästallergen finns nära stall och hagar, men att halterna snabbt sjunker med avståndet från hästarna. 50-100 meter från platsen där hästarna vistas är halterna vanligtvis mycket låga. I Folkhälsomyndighetens tillsynsvägledning för hästhållning rekommenderas ett skyddsavstånd på 200 meter mellan bebyggelse och hästverksamheter.

Brandvatten

Brandvattenförsörjning finns i närområdet, men avståndet bedöms vara för långt. Frågor gällande brandvattenförsörjning regleras i kommunens ”Handlingsprogram för arbete med skydd mot olyckor” (2016). Avståndet till brandpost ska inte överstiga 75 meter och ha en kapacitet på minst 600 liter/minut.

Risk

Inget tyder på att risker föreligger för översvämning, skred, förorenad mark, lukt och brand inom planområdet.

Buller

Gällande förordning (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande innehåller riktvärden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnader och ska från och med 2015-06-01 tillämpas vid bedömningar enligt både plan- och bygglagen och miljöbalken. Efter 2017-07-01 ha riktvärdena ändrats och ska tillämpas på ärenden som påbörjats efter 2015-01-02, varav detta ärende är ett sådant. Förordningen syftar till att underlätta för bostadsbyggande i bullriga miljöer och innehåller vissa lättnader. Dessa avser endast utomhusmiljöer, inomhusmiljön regleras istället av Boverkets byggregler. Nedan listas de riktvärden som ska gälla vid detaljplanering.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maxnivå inomhus nattetid
- 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Om riktvärdet 60 dBA vid fasad överskrids kan avsteg tillämpas i alla lägen oavsett stads- eller landsbygdsmiljö. Vid bullerutsatt fasadsida där 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids kan luddämpad sida om 55 dBA för hälften av bostadsrummen respektive 70 dBA maximal ljudnivå mellan kl. 22:00 och kl. 06:00 tillämpas. Om maximal ljudnivå vid uteplats om 70 dBA ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än 10 dB fem gånger per timme mellan kl. 06:00 och kl. 22:00.

Trafikbullret inom planområdet kommer främst från riksväg 25, men till viss del även från Brogårdsvägen.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Fjärrvärme är inte utbyggt i Skedala. El- och telekabel finns i Brogårdsvägen.

Dricks- och spillvatten

Kommunala dricksvatten- och spillvattenledningar finns i Brogårdsvägen. Dessa har kapacitet för ytterligare anslutningar.

Dagvatten

I dagsläget består planområdet av jordbruksmark och infiltrering av dagvatten sker lokalt inom planområdet. Dagvattenledningar finns i Brogårdsvägen. Det finns kapacitet för ytterligare abonnenter, men ledningskapaciteten är begränsad.

Avfallshantering

Hanteringen av hushållsavfallet sköts av HEM och bygger på källsortering. Återvinningsstation som tillgodoser källsorteringens fraktioner finns i norra delen av Skedala.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Marken utgörs av åkermark och kommer till viss del att hårdgöras på grund av planerade byggnader, parkering och gångstråk. Vistelseytorna kommer sannolikt till stor del att bestå av gräs och vegetation. Planområdet består inte av någon allmän platsmark.

Vattenområden och strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd och bedöms inte påverka grundvattenförekomsten Halmstad negativt.

Geotekniska förhållanden

Normal radonrisk föreligger i området och huvudbyggnader ska uppföras radonsäkert.

Geoteknisk undersökning i samband med planarbetet har inte bedömts nödvändigt. Det föreligger ingen skredrisk. Vid behov av detaljerad geoteknisk undersökning genomförs den av berörd exploatör i samband med projekteringen/utbyggnaden.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Länsstyrelsen bedömer att sannolikheten för okända, under mark dolda fornlämningar är begränsad och har därför bedömt att arkeologisk undersökning inte är nödvändig. Om fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet enligt 2 kap 10§ kulturmiljölagen (1988:950) avbrytas och förhållandet omedelbart anmälas till länsstyrelsen.

Parker och torg

Det finns ingen allmän platsmark inom planområdet, men öster om planområdet finns en park. En del av parken kommer att tas i anspråk för ny förskola, men omfattningen begränsas så att samtliga funktioner bibehålls.

BEBYGGELSE

Användning

Detaljplanen medger bostäder med en minsta fastighetsarea på 4500 kvm, vilket bidrar till en förtätning i anslutning till Skedala ort. Syftet är att skapa fler boendeanternativ i en ort där majoriteten av bostadsbebyggelsen består av småhus. Planen medger att mindre flerbostadshus i upp till tre våningar kan uppföras.

Gestaltning

Den planerade bebyggelsen förläggs i utkanten av Skedala ort med angränsande jordbruksmark i väster och med riksväg 25 i söder. Byggnaderna kan med hänsyn till ortens varierande utformning av bebyggelsen ges en egen identitet, men kan med fördel utformas med en takutformning och materialval som återspeglar närliggande bebyggelse.

Största bruttoarea för huvudbyggnader begränsas till 3100 kvm och komplementbyggnader så som carport, förråd, växthus, uteplatser och sophus med mera begränsas till 350 kvm. För huvudbyggnader är nockhöjden 12 meter, vilket innebär att bebyggelse upp till tre våningar medges. För komplementbyggnader är hösta nockhöjd 4,5 meter. Huvudbyggnader ska uppföras med en minsta takvinkel på 18 grader och bebyggelse får inte placeras närmare än 4,5 meter från planområdets norra och östra gräns. Huvudbyggnadernas placering har ett större avstånd till angränsande bostäder i norr på grund av befintliga ledningar samt för att undvika skuggning på eftermiddagen. I planområdets södra del tillåts enbart komplementbyggnader och dessa kan om de utformas rätt ge viss avskärmning från riksväg 25.

Inom planområdet planeras en mindre gemensamma vistelseyta mellan husen samt en större vistelseyta i norra delen av planområdet. Ytorna längst i söder undviks på grund av dess närhet till riksväg 25 med farligt gods och större andel trafikbuller.

Samhällsservice

Planförslaget tillför ingen ny samhällsservice, men föreslagen användning kommer dock generera ett visst behov av service så som förskola, vård och handel.



Exempel på bebyggelsens tänka karaktär. Copyright Krook & Tjäder.



Volymskiss som visar exempel på hur byggnadsvolymer skulle kunna se ut. Copyright Krook & Tjäder.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik kommer fortsättningsvis ske i blandtrafik på omkringliggande gator. Det finns en säker passage (tunnel) under riksväg 25, vilket gör att området har tillgång till rekreations- och friluftsområden. Gården samt planområdets norra del planeras vara bilfria.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger nära befintlig kollektivtrafik på riksväg 25. En utbyggnad enligt planen bör öka underlaget för befintlig kollektivtrafik.

Biltrafik och gator

Exploateringen förväntas leda till viss ökning av trafiken på Brogårdsvägen. Föreslagen bebyggelse omfattar cirka 20 lägenheter som skulle kunna innebära en ökning på upp emot cirka 120 fordonsrörelser per dygn om man räknar med 6 fordonsrörelser per lägenhet. I beräkningen har Skedalas avsaknad av service så som butiker och idrottsanläggningar beaktats. Ytterligare har man utgått ifrån att alla boende är barnfamiljer, vilket ger ett något högre värde än vad som kan förväntas utifrån föreslagen bebyggelse. Den föreslagna bebyggelsen ska utformas som ett alternativ till villan och kommer innehålla blandade storlekar på lägenheter som tilltalar fler grupper som med stor sannolikhet kommer att ha ett mindre bilbehov. Brogårdsvägen bedöms ha kapacitet för denna ökning.

In- och utfart placeras lämpligast i södra delen av planområdet. In- och utfart bör inte placeras i anslutning till framtida farthinder som planeras vid förskolan/parken. Mitt emot den planerade förskolans parkeringsyta med planerad backning ut på Brogårdsvägen får ingen in- och utfart uppföras.

Cykel- och bilparkering

Utifrån gällande parkeringsnorm för Halmstads kommun behöver exploateringen vid maximalt utnyttjande av bruttoarean ha cirka 38 parkeringsplatser för bil och cirka 110 parkeringsplatser för cykel. Enligt Boverkets byggregler (BBR) ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meter från bostaden vid behov. Detta kan tillhandahållas inom planområdet, till största del via den planerade parkeringen i söder (26 platser) men också via ett mindre platser i den norra delen av fastigheten (8 platser) samt kantstensparkeringar utmed Brogårdsvägen (4 platser).

Planområdet ligger mindre än 200 meter från hållplats för kollektivtrafik, men trafikeras av få bussar varav ingen tätortstrafik. Området bedöms ha mindre god tillgänglighet enligt gällande parkeringsnorm. Detta innebär att möjligheten att kunna reduceras antalet bilparkeringar är liten med dagens utbud.

Folkhälsa

Bebyggelsen kan bidra till ökad livskvalitet och skapa en bredare befolkningssammansättning på orten. Planområdet är försörjt med gång- och cykelvägar till Halmstad och ligger i nära anslutning till goda kollektivtrafikförbindelser. Det kan dock upplevas som otryggt om man ska åka kollektivt eftersom man måste använda en tunnel när man ska korsa vägen för att komma till den ena busshållplatsen, vilka ofta upplevs otrygga. Dessutom är busshållplatserna placerade avskilt från bebyggelse.

Behovet av trygghet i den egna hemmiljön är centralt för människors psykiska välbefinnande. Några vägledande principer för brottsförebyggande stadsplanering är klara rumsliga ansvarsförhållanden, befolkade rum, överskådlighet och synlighet. Gestaltningen bidrar till att skapa tydlighet och orienterbarhet, vilket är bra förutsättningar för en trygg vistelsemiljö. Samtidigt skapas möjlighet till sociala träffpunkter på de gemensamma ytorna i området.

Störande verksamheter och farligt gods

Planområdets södra gräns ligger cirka 60 meter från riksväg 25, vilken är utpekad som primär transportled för farligt gods. Basavstånd för bebyggelse av typen tätort där riksväg 25 klassas som väghög har ett rekommenderat basavstånd på 100 meter och ett reducerat avstånd på 30 meter. I samråd med räddningstjänsten har bostadsbebyggelsens placering reglerats så att den inte får uppföras inom 80 meter från vägen. Inom 80 meter från riksväg 25 får endast komplementbyggnader uppföras. Huvudbyggnaderna som ligger närmare än 150 meter från riksväg 25 ska ha luftintag placerade högt och på motsatt halva från leden.

Skyddsavståndet till hästhållning bedöms vara tillräckligt. Detaljplanen påverkas i övrigt inte av störande verksamhet.

Brandvatten

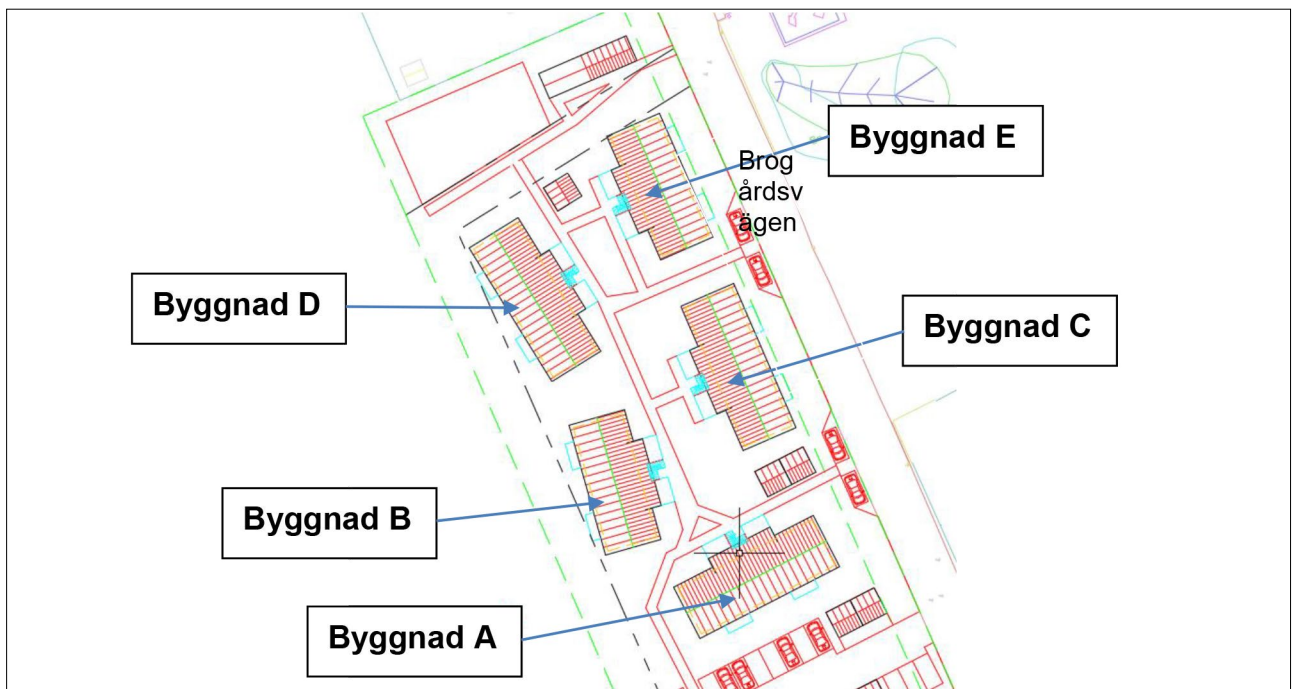
I och med utbyggnaden av planområdet kommer ny brandpost behöva uppföras. Avståndet till brandposten får inte överstiga 75 meter och ska ha en kapacitet på minst 600 liter/minut.

Risk

Planförslaget bedöms ej medföra några nämnvärda risker beträffande hälsa och säkerhet. Föreslagen bebyggelse är tillgänglig för räddningsfordon.

Buller

SWECO har genomfört en trafikbullerutredning (2017-10-11) som beskriver beräknade bullerförhållanden år 2030 baserat på trafikverkets prognoser för framtida trafik, med samma hastighetsbegränsning som i dagsläget. I trafikbullerutredningen beaktas prognos för framtida trafik på riksväg 25, men även trafik till den förskola som planeras på fastighet Skedala 1:299 samt trafik till den utbyggnad som föreslås i detta planförslag. Beräkningarna visar att det finns goda möjligheter att gällande riktvärden för buller kan innehållas. Avsteg kan dock bli aktuella i vissa delar av planområdet, vilket innebär att planläggning av lägenheter, uteplatser och gemensamma vistelsezoner måste planeras efter rådande bullersituation.



Utdrag ur trafikbullerutredning som visar de byggnadsbeteckningar som använts.

I de slutsatser som presenteras i trafikbullerutredningen bedöms föreslagen bebyggelse med tillhörande uteplatser ha möjlighet att klara godkända bullernivåer, med förbehåll att ett antal aspekter beaktas vid byggnadernas utformning. Det som enligt utredningen behöver tas i beaktning för respektive byggnad är följande:

Byggnad A

För att uppfylla gällande riktvärden avseende buller skall minst hälften av bostadsrummen på plan 3 placeras mot dämpad sida, dvs mot norr. Alternativt kan små lägenheter, mindre än 35 kvm, placeras på detta plan mot södra fasaden.

För plan 1 och 2 finns inga krav på planlösning, då samtliga fasader har fasadnivåer som understiger gällande riktvärde.

Uteplatser kan placeras på byggnadens norra fasad, med undantag för lägenheter närmast brogårdsgatan. Här krävs alternativa lösningar för att uppfylla kraven, exempelvis inglasad balkong, bullerplank eller gemensam uteplats. För bullerplank och inglasade balkonger krävs vidare beräkning för att verifiera att dessa räcker som åtgärd.

Byggnad B

Ljudnivå vid fasad uppfyller gällande riktvärden på alla våningsplan vid alla fasader. På byggnadens östra sidan uppfylls kraven för uteplats.

Byggnad C

Ljudnivå vid fasad uppfyller gällande riktvärden på alla våningsplan vid alla fasader. På byggnadens västra sida uppfylls kraven för uteplats.

Byggnad D

Ljudnivå vid fasad uppfyller gällande riktvärden på alla våningsplan vid alla fasader. På byggnadens östra sida uppfylls kraven för uteplats.

Byggnad E

Ljudnivå vid fasad uppfyller gällande riktvärden på alla våningsplan vid alla fasader. Byggnadens västra sida uppfylls kraven för uteplats.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Planerad bebyggelse kan anslutas till det befintliga el- och telekabelnätet i Brogårdsvägen.

Dricks- och spillvatten

Den nya bebyggelsen kan anslutas till det befintliga kommunala ledningsnätet för dricks- och spillvatten i Brogårdsvägen. Befintliga ledningar finns längs med områdets västra gräns. Därtill kommer en ledning som korsar planområdet i norr. Ett ledningsområde med en bredd på 6 meter som ska vara tillgängligt för allmänna underjordiska ledningar har tillförts plankartan.

Dagvatten

Den nya bebyggelsen kan anslutas till det befintliga kommunala ledningsnätet för dagvatten i Brogårdsvägen. Dock bör en viss fördröjning av dagvattnet ske inom kvartersmarken. Förutsättningar för att kunna ha öppen fördröjning av dagvatten inom planområdet är god då större ytor planeras att inte hårdgöras. Markens lutning bör utföras så att inga instängda områden uppstår och så att dagvattnet leds till större grönytor för att inte ansamlas vid bebyggelsen.

Avfallshantering

Gemensam sophantering i sophus förespråkas. Sophuset bör placeras i anslutning till Brogårdsvägen så att sopbilen inte behöver backa eller köra in i kvarteret. Den nya bebyggelsen anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering.

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSER MED PÅVERKAN PÅ KOMMUNALA MÅL

Aktuell detaljplan påverkar direkt eller indirekt mål i följande handlingsprogram:

Ekohandlingsprogram 2014-2018

Med utgångspunkt från kommunens ambition att främja en hållbar samhällsutveckling anger ekohandlingsprogrammets ambition och inriktning för målområdena begränsad miljöpåverkan, sunda boendemiljöer, levande sjöar och vattendrag samt god hushållning med mark. Följande mål påverkas:

Sunda livsmiljöer - God bebyggd miljö

Inom Skedala tätort finns få alternativ till villabebyggelse och planförslaget ökar möjligheten att kunna bo i Skedala även om man inte vill bo i villa. Förtätningen av orten bidrar till ökad livskvalitet och skapar en mer varierad befolkningssammansättning på orten. Planområdets läge gör att ny bebyggelse kan kopplas till befintliga system och infrastruktur, vilket eftersträvas.

God hushållning med mark - Ett rikt odlingslandskap

Bebyggelsen i aktuell detaljplan tar cirka 5000 kvm jordbruksmark i anspråk vilket motverkar miljömålet. Planområdets läge i anslutning till tätorten Skedala med god kollektivförsörjning samt skapandet av en bredare befolkningssammansättning gör den lämplig för förtätning.

Levande sjöar och vattendrag

Ett genomförande av detaljplanen innebär ett säkert omhändertagande av dagvatten genom att området kopplas till det kommunala dagvattennätet.

Begränsad klimatpåverkan - Hållbara transporter

Planförslaget innebär att nya bostäder tillkommer i ett läge med närhet till kollektivtrafik och utbyggt gång- och cykelstråk till Halmstad, vilket skapar möjligheter för ett hållbart resande.

Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv

Handlingsprogrammet innehåller riktlinjer för hur grönstrukturen inom staden ska utvecklas och en värdering av kommunens rekreationsområden. Grönstrukturen ska jämföras med andra intressen och de rekreativa grönytorna ska utvecklas utifrån efterfrågan samt barns, äldres och funktionshindrades särskilda behov. Stråk och kopplingar mellan naturområden ska stärkas/utvecklas för att få en sammanhållen struktur. Planerad bebyggelse har mycket god tillgänglighet till grön- och rekreationsområden, såväl genom angränsande park med lekplats som med närliggandenaturområde en bit bort. Invånarna i orten har tillgång till flera rekreationsområden av hög kvalitet inom 500 meter.

Handlingsprogram för bostadsförsörjning

Programmet beskriver befolkningsutveckling och bostadsbyggande, diskuterar framtida behov, boendesegregering, tillgänglighet samt ungdoms- och studentboende. Det presenterar även möjlig utbyggnadsvolym och struktur för tiden fram till cirka år 2030. I programmet anges att inriktningen för inlandet ska vara "utbyggnad av områden med anslutning till kollektivtrafik och annan service".

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som erfordras för ett samarbete och ett ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Tid	Planprocessen	Byggprocessen
	Samråd	maj 2017
	Granskning	november 2017
	Antagande	februari 2018

Genomförande

Planens genomförandetid är 5 år från den dagen detaljplanen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägaren ej längre garanterad byggrätt. Kommunen kan då ändra eller upphäva planen.

Ansvarsfördelning

Anläggning	Genomförande, drift
Allmänt VA-nät	Laholmsbuktens VA
El	E.ON
Kvartersmark	Berörd markägare

Huvudmannaskap

Planen innehåller ingen allmän platsmark.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Planen innebär att fastighetsbildningsåtgärder ska ske. Tomten som ska skapas med byggrätter enligt detaljplanen ska avstyckas till en enskild fastighet.

Nybildad fastighet avses anslutas med andelstal till Skedala vägförening.

Rättigheter

Ledning för dricksvatten ska säkerställas med ledningsrätt. Ledningsrätt upprättas för befintlig dricksvattenledning som korsar den nya fastigheten. Området med den underjordiska ledningen över kvartersmark är "u"-markerad i detaljplanen.

EKONOMISKA FRÅGOR

Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd markägare. Markägaren initierar, ansvarar för och bekostar fastighetsbildningen som avses genomföras inom detaljplanen.

Plankostnaden regleras i avtal med exploatören. Detaljerade undersökningar så som geoteknik, geologi, markens bärighet, markradonförekomst m.m. som kan krävas vid byggnation inom aktuellt planområde bekostas av berörd markägare.

Kostnaden för VA-anslutning regleras enligt då gällande VA-taxa. Elanslutningsavgift uttas i enlighet med gällande taxa (för tillkommande exploateringar).

Ledningsrätten ska vara utan ersättning i exploateringsavtalet.

Exploateringsavtal

Ett avtal avses att tecknas mellan Halmstads kommun och exploatören avseende ansvar och kostnad för genomförandet av detaljplanen. Avtalet ska vara undertecknat och godkänt av Kommunstyrelsen innan detaljplanen antas.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

- Emeli Cornelius, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret (t.o.m samråd)
- Frida Löfgren, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret (fr.o.m granskning)
- Anna Winnberg, planarkitekt (bitr.), Samhällsbyggnadskontoret
- Pernilla Berminge, exploateringsingenjör, Samhällsbyggnadskontoret (t.o.m samråd)
- Jennie Hemborg, exploateringsingenjör, Samhällsbyggnadskontoret, (fr.o.m granskning)
- Anna Reinholdz, trafikmiljöingenjör, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Carina Henriksson, va-ingenjör, Laholmsbuktens VA
- Per-Anders Olsson, handläggare, Miljöförvaltningen
- Sandra Haak, bygglovshandläggare, Byggnadskontoret
- Frida Svensson, brandingenjör, Räddningstjänsten

KÄLLOR

- Framtidsplan 2030 Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun, 2015-01-05
- Riskanalys av farligt gods i Hallands län, Meddelande 2011:19
- Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv, 2008-03-27
- Parkeringsnorm för Halmstads kommun, KF 2016-12-13
- <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/inomhusmiljo-allmanna-lokaler-och-platser/tillsynsvagledning-miljobalken/tillsynsvagledning-hasthallning/>, 2016-11-15

Samhällsbyggnadskontoret

Mila Sladic
planchef

Emeli Cornelius
planarkitekt

Frida Löfgren
planarkitekt

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Tillhörande detaljplan för del av

SKEDALA 4:1



Skedala, HALMSTADS KOMMUN
1380K - P2018/3
Standardförfarande, KS2015/00549
Kommunstyrelsen 2018-01-30

LAGAR OM MILJÖBEDÖMNINGAR AV PLANER OCH PROGRAM

Enligt de lagar som gäller för miljöbedömningar av planer och program (Miljöbalken 6 kap 11-18 och 22 §§) skall kommunen genomföra en miljöbedömning för alla detaljplaner och planprogram som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras eller inte.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra flerbostadsbebyggelse i anslutning till Skedala tätort. Förslagsvis uppförs flerbostadshus i två plan med vardera fyra hyreslägenheter.

Planområdet är beläget i anslutning till Skedala tätort, väst. Marken är inte detaljplanlagd sedan tidigare och all mark inom planområdet är privatägd.

Ställningstagande

Kommunen bedömer att ett genomförande av planen inte kan antas innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

Till grund för ställningstagandet ligger en bedömning gjord enligt kriterierna i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (SFS 1998:905), bilaga 4. Nedan följer en genomgång av kriterierna.

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Nuvarande markanvändning

Planområdet är inte detaljplanlagd sedan tidigare och består av brukad jordbruksmark.

Planområdet gränsar i norr och öst till befintlig detaljplan 1380-P484 (1971) för del av Skedala samhälle.

Översiktsplan och andra pågående projekt

I Översiktsplanen är området utpekad inom ett kollektivtrafikstråk samt i anslutning till huvudnät för cykel. Planen ligger i linje med handlingsprogrammet för bostadsförsörjning.

Platsens betydelse

Nedan följer en beskrivning av områdets känslighet och vilken påverkan ett genomförande av detaljplanen förväntas ha på området. I de fall båda vänsterspalterna blir ikryssade innebär planen sannolikt en betydande miljöpåverkan (området är känsligt och påverkan är stor), medan kryss i båda högerspalterna innebär att miljöpåverkan är liten (området är inte känsligt och påverkan är liten).

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på planområdet vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Platsens betydelse						
Internationella konventioner, Natura 2000, Unesco, Vårds- arv m.m.		X			X	Inga internationella konventioner finns utpekade inom planområdet.
Miljöbalken 3 kap: Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vatten.	X				X	Planområdet består av brukad jordbruksmark 5300kvm som innehar klass 5. Föreslagen användning bedöms inte strida mot Miljöbalkens 3 kap om hushållning med markområden.
Miljöbalken 3 kap 6§ och 4 kap § 1 och 2: Natur-, kulturvärden och friluftsliv		X			X	Planområdet ligger ca 80m norr om riksintresse för friluftsliv och ca 400m norr om riksintresse för naturvård, båda utmed Fylleåns dalgång. Planområdet ligger åtskilt från områdena för riksintresse av väg 25. Planen bedöms inte ha någon negativ påverkan på natur-, kulturvärden och friluftsliv.
Miljöbalken 4 kap 6§: Vattenkraft (gäller endast Fylleån)		X			X	Planen påverkar inte vattenkraft.
Miljöbalken 7 kap: Naturreservat, biotopskydd, strand-skydd etc.		X			X	Planområdet omfattas inte av några skydd utpekade i Miljöbalken 7 kapitel.
Byggnads- och fornminnen		X			X	Det finns inga kända byggnads- och fornminnen inom planområdet. Länsstyrelsen bedömer att sannolikheten är begränsad för idag okända fornlämningar och ingen arkeologisk utredning bedöms nödvändig.
Kulturhistorisk miljö		X			X	Det finns inga betydande kulturhistoriska värden inom planområdet eller i dess närhet.
Naturområde i ÖP 2000, naturvärden, rödlistade arter		X			X	Det finns inga utpekade naturvärden inom området. Utmed Fylleån finns såväl Natura 2000-område, naturreservat och ramsarområde. Dessa ligger minst 300m från planområdet och är skilda från dessa av väg 25.
Påverkan på människors hälsa och säkerhet. Risk för buller, luftföroreningar m.m.	X			X		<u>Bullerstörningar mm</u> Föreslagen bebyggelse påverkas av trafikbuller från Riksväg 25. En trafikbullerutredning ska genomföras under planprocessen.
		X			X	<u>Luftkvalitet</u> Planområdet har en marginell inverkan på luftkvaliteten. Ökningen bedöms inte innebära risk för folks hälsa.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på planområdet vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
	X				X	<u>Trafik</u> Genomförandet av planen bedöms öka trafiken på omgivande villagator. Då det planeras för ett mindre antal lägenheter förväntas ökningen vara på en acceptabel nivå.
		X			X	<u>Radon</u> Normalriskområde.
	X			X		<u>Farligt gods</u> Riksväg 25 är en farligt godsled. Enligt Länsstyrelsens rekommenderade avstånd i "Riskanalys av farligt gods i Hallands län" är rekommenderat basavstånd 100 meter mellan bebyggelse och riksväg 25. Planområdet ligger som närmast 60 meter från riksväg 25. Huvudbyggnader placeras minst 80 meter från riksväg 25 och utformas utifrån de säkerhetshöjande kraven som redovisas i riktlinjerna.
		X			X	<u>Allergener</u> Hästhage finns på 330 meters avstånd från planområdet. Skyddsavståndet bedöms vara tillräckligt, då förhöjda halter av allergener sällan påträffas längre bort än 200 meter.
Risk för olyckor Skred, ras, översvämning		X			X	Ingen risk för skred, ras, översvämning.
Förorenad mark		X			X	Det finns inga indikationer på förorenad mark inom planområdet eller dess närområde.
Landskapsbild	X				X	Platsen ligger öppet mot jordbrukslandskapet, men påverkan mildras av att planområdet ligger i anslutning till tätorten.

EFFEKTER PÅ MILJÖKVALITETSNORMER OCH MILJÖMÅL

Nedan följer effekter av planens genomförande på miljökvalitetsnormer och miljömål.

Planläggningen får inte leda till att kommunen riskerar att överträda miljökvalitetsnormerna utan ska så långt som möjligt sträva mot att uppfylla miljömålen och förbättra miljökvalitetsnormerna.

Effekter på miljökvalitetsnormer och miljömål	
Miljökvalitetsnormer för luft	Planförslaget bedöms inte försämra luftkvaliteten. Genomförandet av detaljplanen kommer att öka trafiken på omgivande villagator, men då det endast är ett mindre antal lägenheter som ska uppföras bedöms denna ökning som marginell.
Miljökvalitetsnormer för buller	Planförslaget bedöms inte medföra till ökade bullernivåer. Trafikbuller från riksväg 25 bedöms påverka planområdet och riskutredning ska genomföras för att säkerställa god ljudkvalitet för framtida bebyggelse.
Miljökvalitetsnormer för vatten	Området ingår i grundvattenförekomst Halmstad, vilken har såväl god ekologisk och kemisk status. Dock finns en risk för den kemiska statusen framöver för grundvattenförekomsten. Vattendelare går genom planområdet och merparten av avrinningsområdet går mot Nissan. Även om byggnad och parkeringsytor medför en ökad belastning och behov av att ta hand om dagvatten bedöms ökningen vara marginell, då stora delar av fastigheten fortsatt kommer att ha genomsläppligt markmaterial. Planförslaget bedöms inte försämra vattenkvaliteten i vare sig Nissan eller Fylleån.
Nationella miljömål	Planförslaget påverkar uppfyllandet av följande miljömål:
- Begränsad klimatpåverkan	Planförslaget innebär att nya bostäder tillkommer i ett läge med närhet till kollektivtrafik och utbyggt gång- och cykelstråk till Halmstad som skapar möjligheter för ett hållbart resande.
- God bebyggd miljö	Inom Skedala tätort finns få alternativ till villabebyggelse och planförslaget ökar möjligheten att kunna bo i Skedala även om man inte är intresserad av att bo i villa. Förtätningen av orten bidrar till ökad livskvalitet och en mer mångfunktionell ort.
- Levande sjöar och vattendrag	Planområdet kommer att hårdgöras till viss del med byggnader samt parkeringsytor, vilket medför en ökning av behovet av dagvattenhantering.
- Ett rikt odlingslandskap	Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk för exploatering vilket motverkar miljömålet.

EFFEKTER AV TILLTÄNKT MARKANVÄNDNING

Nedan följer en beskrivning av effekter som kan ge upphov till betydande miljöpåverkan, och effekter med oklar miljöpåverkan som riskerar att vara betydande. Effekternas sannolikhet, varaktighet och komplexitet beskrivs också här.

Effekter av tilltänkt markanvändning	
Effekternas omfattning	Cirka 5300kvm jordbruksmark av klass 5 tas i anspråk för bostäder i anslutning till befintlig ort. Enligt ovanstående genomgång riskerar inga andra faktorer att medföra betydande miljöpåverkan.
Effekternas sannolikhet	Markens funktion som brukad jordbruksmark upphör när marken exploateras, men sannolikheten att det skulle kunna innebära betydande miljöpåverkan är liten. Sannolikheten att genomförandet av detaljplanen skulle medföra någon betydande miljöpåverkan är liten.
Effekternas betydelse och komplexitet	Effekterna kan få positiv betydelse för boendes livskvalitet genom att fler boendeanternativ skapas i en ort där villabebyggelsen är överrepresenterad. Detaljplanens genomförande bedöms ha liten negativ effekt på miljöns betydelse och komplexitet.
Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet	Ett ianspråkstagande av obebyggd mark är ett irreversibelt ingrepp.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

- Anna Winnberg
- Ellinor Waldemarson

KÄLLOR

- Solen Pro (Halmstads kommuns kartsystem), nov 2016
- Framtidsplan 2030 - Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun, 2014-06-17
- Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv, 2008-03-27
- Riskanalys av farligt gods i Hallands län, 2011:19
- www.viss.lansstyrelsen.se, 2016-11-30

Samhällsbyggnadskontoret

Annika Hansson
tf planchef

Emeli Cornelius
planarkitekt

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan för del av

SKEDALA 4:1



SKEDALA , HALMSTADS KOMMUN

1380K - P2018/3

Standardförfarande, KS 2015/00549
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2018-01-16

REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNING

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med standardförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 2010:900 (PBL) 5 kap. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under granskningstiden kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 11§.

SAMRÅD

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-04-25 § 104 genomförts under tiden 9 maj - 6 juni 2017. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 16 berörda remissinstanser. Följande 7 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Miljönämnden
- Byggnadsnämnden
- Barn- och ungdomsförvaltningen
- Hallandstrafiken
- Räddningstjänsten

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Trafikbuller och bulleråtgärder
- Reglering av bebyggandets omfattning och utformning
- Mindre faktafel i planbeskrivningen

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Flera av de yttranden som inkommit berörde ämnet buller och vilka riktvärden som ska tillämpas. Planavdelningen anser att de ändrade riktvärdena i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas för detaljplanen. Förordningen är gällande även om plankartan ej innehåller bestämmelse om riktvärdena. Ytterligare säkerställande bedöms inte befogat.

Framtagen trafikbullerutredning har efter samrådet reviderats och utgår nu från de ändrade riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Bullerutredningen har även uppdaterats gällande trafikrörelser längs med Brogårdsvägen och räknar nu även in föreslagen exploatering samt ny framtida förskola. I bullerutredningen har det utretts att riktvärdena för buller kan uppfyllas inom planområdet och att en god livsmiljö kan uppnås på gården. Information om vikten av en tystare innegård för boendemiljön har översänts till exploatör. Planbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med den reviderade bullerutredningen.

Plankartans bestämmelser har uppdaterats med en minsta takvinkel vilken ersätter bestämmelse om att byggnad ska uppföras med sadeltak. Med anledning av att det inte finns några krav på vilken lutning ett sadeltak ska ha, bedöms en minsta takvinkel vara en tydligare bestämmelse. Minsta takvinkel har satts utifrån takvinkeln på kringliggande bebyggelse för att uppnå en enhetlighet i området.

Yttrande har inkommit från Byggnadsnämnden gällande att plankartan ska ändras från att reglera bruttoarea (BTA) till att endast omfatta byggnadsarea (BYA). Planavdelningen vidhåller dock att en bruttoarea lämpar sig bättre än byggnadsarea i detta fall med hänsyn till detaljplanens syfte och för att planen ska vara både flexibel och tydlig. Planavdelningen har utrett möjligheten att tillämpa en byggnadsarea men har då bedömt att flera ytterligare bestämmelser för utformningen krävs för att uppnå liknande kvaliteter som vid användning av bruttoarea. Det anses i detta fall således bidra till en onödig begränsning av valmöjlighet vid genomförandet.

Planbeskrivningen har flera mindre revideringar och kompletteringar i enlighet med inkomna yttranden, vilka beskrivs utförligare under respektive yttrande.

GRANSKNING

Granskning har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-11-07 § 224 genomförts under tiden 13 november - 4 december 2017. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 9 berörda remissinstanser. Följande 4 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Miljöförvaltningen
- Skedala trivselförening

Yttranden som inkom under granskningen berörde i huvudsak:

- Trafikbuller

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

De granskningsyttranden som inkommit berör främst ämnet trafikbuller. Kommunen vidhåller att förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) är gällande även om plankartan ej innehåller bestämmelser om riktvärden, och att ytterligare säkerställande i plankartan inte bedöms befogat. I trafikbullerutredningen har det noggrant utretts hur planerad bebyggelse med tillhörande uteplatser kan utformas för klara godkända bullernivåer. Kommunen bedömer att det finns goda förutsättningar att klara gällande riktvärden och uppnå en tillfredsställande ljudmiljö om de aspekter som framhålls i trafikbullerutredningen beaktas.

I remissyttranden har det även lyfts att kommunen borde ha högre krav än gällande förordning. I Boverkets skrift "Frågor och svar om buller" framhålls att det i förordningen om trafikbuller

vid bostadsbyggnader anges riktvärden som enligt regeringens bedömning utgör underlag vid bedömning om olägenheter för människors hälsa föreligger. Av det följer att kommunerna har att utgå ifrån förordningens riktvärden vid sin bedömning och lagstöd saknas för att skärpa dessa nivåer i myndighetsutövning mot enskild. Kommunen bedömer således att det inte finns belägg för att ställa högre krav i enskilda fall.

Efter granskningsskedet har inte några väsentliga ändringar gjorts. Plankartan har inte ändrats efter granskningen. I planbeskrivningen har ett förtydligande gjorts på sida 14 under avsnittet ”störande verksamheter och farligt gods”.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens bedömning

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

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

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

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan.

Trafikbuller

Den södra delen av planområdet är relativt bullerutsatt sett till att planområdet är beläget utanför stadens mer centrala delar. På landsbygd och i stadens ytterområden bör kommunen ha en högre ambitionsnivå när det gäller ljudmiljön än att bara klara förordningen. Att anlägga uteplatser mot norr låter som en mindre bra lösning utifrån boendeperspektivet och miljömålet god bebyggd miljö.

Plankartan bör utformas så att det säkerställs att förordningen om trafikbuller klaras.

Kommentar

I genomförd trafikbullerutredningen har det utretts att riktvärdena för buller kan uppfyllas inom planområdet och att en god livsmiljö kan uppnås på gården. Kommunen vidhåller att förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) är gällande även om plankartan ej innehåller bestämmelser om riktvärden, och att ytterligare säkerställande i plankartan inte bedöms vara befogat.

Vidare kan det självklart vara positivt att ha en högre ambition än att klara förordningen, men samtidigt bedömer kommunen inte att det finns belägg att ställa högre krav i enskilda fall. I Boverkets skrift "Frågor och svar om buller" framhålls att det i förordningen anges riktvärden som enligt regeringens bedömning utgör underlag vid bedömning om olägenheter för människors hälsa föreligger. Av det följer att kommunerna har att utgå ifrån förordningens riktvärden vid sin bedömning och lagstöd saknas för att skärpa dessa nivåer i myndighetsutövning mot enskild.

Gällande att anlägga uteplatser mot norr tas detta endast upp som ett alternativ för en av de fem byggnadskropparna, och även alternativa lösningar framhålls. För resterande byggnader kan uteplatser som uppfyller gällande riktvärden anläggas i andra väderstreck.

TRAFIKVERKET

Vägen

Förbi Skedala passerar riksväg 25 för vilken Trafikverket är väghållare. Väg 25 utgör riksintresse för kommunikation. Vägen är även utpekad rekommenderad led för farligt gods. Enligt senaste trafikmätning från 2014 trafikeras väg 25 på aktuell sträcka av 9860 fordon/dygn.

Buller

Trafikverket vidhåller tidigare framförda synpunkter angående risken för ett överskridande av gällande riktvärden för vägtrafikbuller noterat då de planerade bostäderna ligger i ett område utsatt för buller från väg 25. Trafikverket förutsätter att kommunen kommer beakta bullerfrågan och att bebyggelsen kommer att klara kraven i *Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216)*.

Trafikverket vill framhålla att det är av avgörande att bullerfrågorna löses på ett tillfredsställande sätt inom planområdet. Om bullernivåer till följd av detaljplanen överskrider riktvärden kommer Trafikverket att begära ersättning av kommunen för eventuella bullerskyddande åtgärder i framtiden.

Kommentar

Kommunen beaktar bullerfrågan i såväl planskede som i bygglovsskede för att säkerställa att kraven i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) uppfylls. I trafikbullerutredningen har det noggrant utretts hur planerad bebyggelse med tillhörande uteplatser kan utformas för att klara godkända bullernivåer. Kommunen bedömer att det finns goda förutsättningar att klara gällande riktvärden och uppnå en tillfredsställande ljudmiljö om de aspekter som framhålls i trafikbullerutredningen beaktas.

YTTRANDET FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER M. FL.

MILJÖFÖRVALTNINGEN

Beslut

Miljönämnden beslutar att avge följande yttrande:

1. Det bör finnas en högre ambitionsnivå gällande trafikbuller än att enbart se till att trafikbullerförordningens riktvärden inte överskrids. Det bör utredas närmre vilka möjligheter som finns för att minska bullerpåverkan på utsatta byggnadsfasader.

2. Vid gemensamma bilparkeringar vid flerbostadshus, gruppbyggda småhus och verksamheter bör det i anslutning till parkeringen finnas infrastruktur som möjliggör laddning av elbilar.

Övriga synpunkter som miljönämnden lämnade vid samrådet bedöms vara tillgodosedda.

Bedömning

Miljöförvaltningen gör följande bedömning:

Detaljplanen har utformats så att nu gällande riktvärden i huvudsak klaras. Detaljplanen följer den höjning som gjorde i trafikbullerförordningen (2015:216) i juni 2017, vilket innebär en generell höjning av riktvärden för buller med 5 dBA ekvivalent ljudnivå. Miljöförvaltningen anser att bedömningen om förebyggande åtgärder för att minska ljudolägenheter för människors hälsa bör vara mer omfattande än att enbart se till att trafikbullerförordningens riktvärden inte överskrids. De negativa hälsoeffekterna av buller kan uppkomma vid klart lägre ljudnivåer än gällande riktvärden.

Den södra delen av planområdet är förhållandevis bullerutsatt sett till att planområdet är beläget utanför stadens mer centrala delar. På landsbygd och i stadens ytterområden bör det finnas en högre ambitionsnivå när det gäller ljudmiljön än i de centrala delarna eftersom risken för upplevd störning ökar där det finns en förväntan om att ljudnivån ska vara låg. Någon utredning av möjligheten att minska bullerpåverkan i planområdet har inte genomförts.

Ljudmiljön på gården mellan husen understiger 50 dBA ekvivalent ljudnivå, samtidigt som maximal ljudnivå överskrids när tunga fordon passerar på Brogårdsvägen (uppskattningsvis mindre än fem gånger per timme). Miljöförvaltningen konstaterar att det finns goda förutsättningar för att etablera bra gemensamma uteplatser på innergården, och det är positivt att information om vikten av en tystare innergård har översänts till exploatören. Det föreligger inte skäl att reglera bestämmelser om ljudmiljön på innergården på plankartan, eftersom detta redan regleras i trafikbullerförordningen.

Angående carportarnas funktion som bullerdämpande åtgärd, har det framkommit i trafikbullerutredningen att effekten på ljudnivån var marginell. Planbeskrivningen har uppdaterats, och carportarna utgör inte längre någon bullerdämpande skyddsåtgärd mot riksväg 25. Miljöförvaltningen anser att carportarnas placering är strategiskt bra, eftersom bostadshusen genom denna placering kommer något längre bort från riksväg 25.

Miljöförvaltningen noterar att trafikbullerutredningen har uppdaterats med uppgifter om högsta tillåtna nockhöjd samt den trafikökning som detaljplanen samt den planerade förskolan förväntas ge upphov till på Brogårdsvägen.

Synpunkten om laddningsmöjlighet för elbilar har inte hanterats. Miljöförvaltningen har förståelse för att det finns svårigheter att ställa specifikt krav på laddinfrastruktur i detaljplanen, samtidigt bör det ligga i fastighetsägarens/exploatörens intresse att värna de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Genom uppförande av laddinfrastruktur inom planområdet möjliggörs för miljövänliga och hållbara bilresor till och från Skedala.

Kommentar

Det är självklart positivt att ha en högre ambition än att klara förordningen, men samtidigt bedömer samhällsbyggnadskontoret inte att kommunen har belägg för att ställa högre krav i enskilda fall. I Boverkets skrift "Frågor och svar om buller" framhålls att det i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader anges riktvärden som enligt regeringens bedömning utgör underlag vid bedömning om olägenheter för människors hälsa föreligger. Av det följer att kommunerna har att utgå ifrån förordningens riktvärden vid sin bedömning och lagstöd saknas för att skärpa dessa nivåer i myndighetsutövning mot enskild.

Angående laddningsmöjlighet för elbilar går det inte att i detaljplan ställa specifika krav på laddinfrastruktur. Detaljplanen ska endast ange den övergripande markanvändningen och får inte vara mer detaljerad än vad som är nödvändigt med hänsyn till planens syfte. I Sveriges Kommuner och Landstings skrift "Ladda för framtiden" framhålls att kommunen i detaljplan kan bestämma markens användning, exempelvis bestämma ytor för parkering, men att mer detaljerade regleringar, så som laddplatser för elbilar, istället bör lösas genom lokala trafikföreskrifter. Samhällsbyggnadskontoret instämmer i att det är positivt att möjliggöra för hållbara bilresor till och från Skedala, men att det är markägaren som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de generella bestämmelser som finns i trafikförordningen. Miljöförvaltningens resonemang om laddningsmöjlighet för elbilar har dock översänts till exploatör för ställningstagande.

SKEDALA TRIVSELFÖRENING

Skedala trivselförenings yttrande består av två e-postmeddelanden.

E-post 1

Tycker det är bra att byn tillåts växa.

Det finns dock framtida problem och det är att det bara finns en in- och utfart till byn, vilken närmast får betraktas som en flaskhals. Trafiken på 25:an ökar, både person- och lastbilstrafik. Det bör planeras för ytterligare en in- och utfart från Halmstadshället. Måhända kan man då också ta hänsyn till boende vid Mariehemsvägen.

E-post 2

Kan kanske vara lämpligt med ett fartgupp eller 2 till på Brogårdsvägen då trafiken lär öka kraftigt.

Kommentar

Utifrån nuvarande trafik till och från Skedala, inklusive planområdets tillkommande trafikrörelser, bedömer kommunen inte att det är någon trafikrisk vid påfarten från Skedala ort och ser det inte som ekonomiskt rimligt att i nuläget bygga ut en ny vägsträcka mot Mariehemsvägen där trafiksäkerheten är lägre. Kommunen har undersökt möjligheten för en framtida anslutning mellan Mariehemsvägen och Brogårdsvägen, söder om planområdet, och bedömer att det är möjligt utifrån föreslagen detaljplanegräns. Det finns dock inga konkreta planer för en sådan vägsträckning i dagsläget.

Brogårdsvägens trafikintensitet är idag låg och vägen är dimensionerad för ett högre trafikflöde. Trots att trafikökningen i och med exploateringen av planområdet blir cirka det dubbla mot dagens trafikflöde bedöms den vara acceptabel med hänsyn till vägens dimensionering. Två farthinder

kommer att uppföras på Brogårdsvägen för att skapa en bättre och säkrare koppling till och från busshållplatsen och miljön utanför den planerade förskolan. Ytterligare farthiner bedömer vi inte som nödvändigt utifrån idag kända förutsättningar.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Lantmäteriet
- Räddningstjänsten
- Skanova
- Barn- och ungdomsförvaltningen
- Kulturmiljö Halland

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Det har inte kommit in några ytterligare yttranden från sakägare eller övriga under granskningstiden.

KÄLLOR

- Boverket 2016, *Frågor och svar om buller*, 2017-12-08
<https://www.boverket.se/contentassets/64eae7c4c4348b3a70105224331662d/fragor-och-svar-om-buller.pdf>
- SKL 2017, *Ladda för framtiden*, 2017-12-18
<http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-571-4.pdf?issuusl=ignore>

Samhällsbyggnadskontoret

Mila Sladic
planchef

Frida Löfgren
planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Tillhörande detaljplan för del av

SKEDALA 4:1



SKEDALA , HALMSTADS KOMMUN

1380K - P2018/3

Standardförfarande, KS 2015/00549
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-11-07

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med standardförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 2010:900 (PBL) 5 kap. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under granskningstiden kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 11§.

SAMRÅD

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-04-25 § 104 genomförts under tiden 9 maj - 6 juni 2017. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 16 berörda remissinstanser. Följande 7 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Miljönämnden
- Byggnadsnämnden
- Barn- och ungdomsförvaltningen
- Hallandstrafiken
- Räddningstjänsten

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Trafikbuller och bulleråtgärder
- Reglering av bebyggandets omfattning och utformning
- Mindre faktafel i planbeskrivningen

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Flera av de yttranden som inkommit berörde ämnet buller och vilka riktvärden som ska tillämpas. Planavdelningen anser att de ändrade riktvärdena i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas för detaljplanen. Förordningen är gällande även om plankartan ej innehåller bestämmelse om riktvärdena. Ytterligare säkerställande bedöms inte befogat.

Framtagen trafikbullerutredning har efter samrådet reviderats och utgår nu från de ändrade riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Bullerutredningen har även uppdaterats gällande trafikrörelser längs med Brogårdsvägen och räknar nu även in föreslagen exploatering samt ny framtida förskola. I bullerutredningen har det utretts att riktvärdena för buller kan uppfyllas inom planområdet och att en god livsmiljö kan uppnås på gården. Information om vikten av en tystare innegård för boendemiljön har översänts till exploatör. Planbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med den reviderade bullerutredningen.

Plankartans bestämmelser har uppdaterats med en minsta takvinkel vilken ersätter bestämmelse om att byggnad ska uppföras med sadeltak. Med anledning av att det inte finns några krav på vilken lutning ett sadeltak ska ha, bedöms en minsta takvinkel vara en tydligare bestämmelse. Minsta takvinkel har satts utifrån takvinkeln på kringliggande bebyggelse för att uppnå en enhetlighet i området.

Yttrande har inkommit från Byggnadsnämnden gällande att plankartan ska ändras från att reglera bruttoarea (BTA) till att endast omfatta byggnadsarea (BYA). Planavdelningen vidhåller dock att en bruttoarea lämpar sig bättre än byggnadsarea i detta fall med hänsyn till detaljplanens syfte och för att planen ska vara både flexibel och tydlig. Planavdelningen har utrett möjligheten att tillämpa en byggnadsarea men har då bedömt att flera ytterligare bestämmelser för utformningen krävs för att uppnå liknande kvaliteter som vid användning av bruttoarea. Det anses i detta fall således bidra till en onödig begränsning av valmöjlighet vid genomförandet.

Planbeskrivningen har flera mindre revideringar och kompletteringar i enlighet med inkomna yttranden, vilka beskrivs utförligare under respektive yttrande.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens bedömning

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

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

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan.

Miljökvalitetsnormer

I behovsbedömningen finns en redogörelse för exploaterings bedömda påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten på Fylleån. Detta resonemang samt uppgifter om Fylleåns vattenstatus bör även framgå av planbeskrivningen.

Trafikbuller

Om ett detaljplaneärende påbörjats från och med den 2 januari 2015, gäller förordningen (2015:216)

om trafikbuller vid bostadsbyggnader för detaljplanen. Denna förordning kommer att ändras och de nya nivåerna kommer att gälla retroaktivt för planer som påbörjats enligt datum ovan. Om buller från spårtrafik och vägar överskrider den ekvivalenta ljudnivån 55 dBA (60 dBA enligt ändringen) vid en bostadsbyggnadsfasad, bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasad, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl 22.00 och 06.00 vid fasad, enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Detta bör säkerställas i planen. Länsstyrelsen vill trots de nya riktlinjerna uppmuntra kommunen att ha höga ambitioner och försöka skapa bästa möjliga ljudmiljö för nya bostäder. Att utsättas för buller innebär ökade hälsorisker.

Landskapsbild

Ca 80 meter söder om planområdet finns ett område som omfattas av landskapsbildsskydd för Fylleåns dalgång och området runt Storsjön. Länsstyrelsens bedömning är att planförslaget inte kommer att påverka detta område negativt men det bör nämnas i planhandlingarna.

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med information om Fylleåns vattenstatus samt redogörelse för exploaterings påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten på Fylleån. Information gällande närhet till område som omfattas av landskapsbildsskydd för Fylleåns dalgång och området runt Storsjön införs i planbeskrivningen.

De ändrade riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller ska tillämpas för detaljplanen. Bullerutredningen har reviderats med de nya riktvärdena och planbeskrivningen uppdateras utifrån denna. Ytterligare säkerställande i detaljplanen bedöms inte befogat. Förordningen är gällande även om plankartan ej har bestämmelse om riktvärdena. Länsstyrelsens synpunkter har översänts till exploatören för information om vikten av en tystare innergård för boendemiljön. Krav på bullervärden lägre än riktlinjerna i bullerförordningen har dock inte ställts.

TRAFIKVERKET

Förbi Skedala passerar riksväg 25 för vilken Trafikverket är väghållare. Väg 25 utgör riksintresse för kommunikation. Vägen är även utpekad rekommenderad led för farligt gods. Enligt senaste trafikmätning från 2014 trafikeras väg 25 på aktuell sträcka av 9860 fordon/dygn.

Farligt gods

Planområdets södra gräns ligger cirka 60 meter från riksväg 25 och i samråd med räddningstjänsten har bostadsbebyggelsen placerats minst 80 meter från vägen. Inom 80 meter från riksväg 25 får endast komplementbyggnader uppföras. Huvudbyggnaderna som ligger närmare än 150 meter från riksväg 25 ska ha luftintag placerade högt och på motsatt halva från leden.

Transportsnål planering

Det är tveksamt om etablering av bostäder på föreslagen bör anses bidra till en transportsnål planering i Halmstads kommun då det saknas kommersiell och offentlig service i Skedala. Ett väl utbyggt gång- och cykelnätet finns dock tillgängligt i området som förbinder Skedala med Halmstads tätort. Underlag till förbättrad kollektivtrafik får även anses öka i takt med ökad befolkning på orten.

Buller

Trafikverket noterar att de planerade bostäderna är ligger i område utsatt för buller från väg 25. Trafikverket förutsätter att kommunen kommer beakta bullerfrågan och att bebyggelsen kommer klara kraven i *Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader* (SFS 2015:216).

Trafikverket vill framhålla att det är av avgörande att bullerfrågorna löses på ett tillfredsställande sätt inom planområdet. Om bullernivåer till följd av detaljplanen överskrider riktvärden kommer Trafikverket att begära ersättning av kommunen för eventuella bullerskyddande åtgärder i framtiden.

Kommentar

De ändrade riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller ska tillämpas för detaljplanen. Bullerutredningen har reviderats med de nya riktvärdena och planbeskrivningen uppdateras utifrån denna. Ytterligare säkerställande i detaljplanen bedöms inte befogat. Förordningen är gällande även om plankartan ej har bestämmelse om riktvärdena.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M. FL.

MILJÖNÄMNDEN

Miljönämnden beslutar att avge följande yttrande:

1. Miljönämnden anser att bostadsbyggnaderna ska placeras så att inga bostäder utsätts för en ekvivalent ljudnivå som överstiger 55 dBA vid bostadsbyggnadernas fasad.
2. Om en placering där ljudnivåer över 55 dBA vid bostadsbyggnadernas fasad ändå väljs ska följande åtgärder vidtas:
 - Byggnaderna ska placeras så att bland annat en god ljudmiljö kan skapas på gården mellan husen.
 - De aktuella bostäderna bulleranpassas genom att hälften av bostadsrummen i bostäderna är vända mot en skyddad sida.

Detta ska regleras genom bestämmelser på plankartan.

3. Det bör vara möjligt att anordna gemensamma uteplatser på gården mellan husen som fullt ut klarar riktvärdet i 3 § punkt 2 i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Planbeskrivningen ska kompletteras så att detta framgår och tänkbara lägen för gemensamma uteplatser ska redovisas.
4. Carportarna i södra delen av planområdet ska inte lyftas fram som en bullerskyddsåtgärd om inte effekten av dem är utredd och påvisad. Om carportarna ska användas som en bullerskyddsåtgärd ska det finnas relevanta bestämmelser om förekomst, placering och utformning på plankartan.

Trafikbillerutredningen ska kompletteras så att bullersituationen klargörs för den byggnadshöjd som detaljplanen medger.

5. Trafikbullerutredningen ska kompletteras så att den trafikökning på Brogårdsgatan som torde bli en följd av denna detaljplan samt den förskola som planeras på Skedala 1:40 ingår i beräkningen.
6. Vid gemensamma bilparkeringar vid flerbostadshus, gruppbyggda småhus och verksamheter bör det i anslutning till parkeringen finnas infrastruktur som möjliggör laddning av elbilar.

Av plan- och bygglagen framgår att hänsyn ska tas till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller när bostadsbyggnader lokaliseras, utformas och placeras. Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig. Som stöd för bedömningen finns riktvärden m.m. i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

I den forskning som finns kring bullers påverkan på människors hälsa finns tydliga samband mellan en ökad ljudnivå och öknings av störningar och hälsopåverkan. Detta gäller såväl upplevda störningar som mer långsiktiga hälsoeffekter som sömnpåverkan, stress samt hjärt- och kärlsjukdomar med mera. De studier som gjorts har fokuserat på utomhusnivåer där ljuddämpningen i bostäderna knappast varit undermåliga. Risken för hälsoeffekter och störningar kan till viss del, men sannolikt inte fullt ut, motverkas med en genomtänkt planering av bostadsbebyggelsen och utformning av lägenheter.

Hälsoeffekterna av buller kan uppkomma vid klart lägre ljudnivåer än de riktvärden som gäller enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I synnerhet gäller detta för det höjda riktvärde som kommer att gälla från och med 1 juli 2017. I Europaparlamentets miljöhandlingsprogram definieras höga bullernivåer som ljudnivåer över 55 dB Lden (dag och kväll) och över 50 dB Lnight (nattetid). Lden innebär att buller under kväll och natt viktas högre än buller under dag. Vid normal dygnsfördelning av trafiken motsvarar 55 dB Lden ungefär en ekvivalent ljudnivå på 50-52 dBA. Enligt Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendationer anses bland annat att en ekvivalent ljudnivå som överstiger 55 dBA under dag och kväll på vistelseytor utomhus vid bostäder är en allvarlig störning och att risk för sömnstörning föreligger om den ekvivalenta ljudnivån nattetid överstiger 45 dBA utomhus utanför sovrum. WHO:s rekommendationer för buller är under översyn och nya rekommendationer väntas under år 2017.

I det aktuella planområdet överskrids det idag gällande riktvärdet 55 dBA vid fasad för två av byggnaderna. För den mest bullerpåverkade byggnaden uppgår ljudnivån till 59 dBA vid beräkning utifrån trafikprognosen för 2030. Därmed klaras det ändrade och höjda riktvärde som gäller från och med 1 juli 2017 (60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad).

Den södra delen av planområdet är förhållandevis bullerutsatt sett till att planområdet är beläget utanför stadens mer centrala delar. På landsbygd och i stadens ytterområden bör man ha en högre ambitionsnivå när det gäller ljudmiljön än i de centrala delarna eftersom risken för upplevd störning ökar där det finns en förväntan om att ljudnivån ska vara låg.

Miljöförvaltningen anser att bostadsbyggnader som är belägna utanför stadens centrala delar bör lokaliseras så att ljudnivån för samtliga bostäder understiger 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid samtliga bostäder. Om en placering med högre ljudnivåer väljs ska särskilda skäl till detta finnas och dess ska framgå av planbeskrivningen.

Om en placering där vissa bostäder utsätts för högre ljudnivåer än 55 dBA vid fasad ändå väljs bör

bebyggelsen utformas så att tysta miljöer, exempelvis skyddade innergårdar, skapas och de bostäder som utsätts för höga ljudnivåer ska bulleranpassas så att genom att hälften av bostadsrummen i bostäderna är vända mot en skyddad sida med lägre ljudnivåer. I detta fall innebär detta dels att detaljplanen behöver styra över hur byggnaderna ska placeras så att bland annat en god ljudmiljö kan skapas på gården mellan husen, dels att bulleranpassning genom att hälften av bostadsrummen i bostäderna ska vara vända mot en skyddad sida ska göras för det sydligast belägna huset (byggnad A enligt bullerutredningen). Detta ska regleras genom bestämmelser på plankartan.

Resonemangen om uteplatser i planbeskrivningen utgår helt från privata uteplatser/balkonger. Det bör dock vara möjligt att komplettera med gemensamma uteplatser på gården mellan husen som fullt ut klarar riktvärdet i 3 § trafikbullerförordningen. Planbeskrivningen bör kompletteras så att detta framgår och tänkbara lägen för gemensamma uteplatser bör redovisas.

I beskrivningen av planens syfte och huvuddrag nämns att carportarna i södra delen av planområdet har en avskärmande effekt för trafikbuller från riksväg 25. Sett till carportarnas placering i förhållande till vägen och bostadshusen är det tveksamt att lyfta fram dem som en bullerskyddsåtgärd. Effekten är inte utredd i bullerutredningen och det kan heller inte utläsas att de har någon tydlig effekt, i synnerhet inte från våning två och uppåt. Om carportarna ska kunna lyftas fram som en bullerskyddsåtgärd ska dels effekten av dem utredas och påvisas, dels behöver det finnas relevanta bestämmelser om förekomst, placering och utformning på plankartan.

Planen medger byggnader med en nockhöjd på 12 meter (tre våningar) medan bullerutredningen har antagit en byggnadshöjd på 7,4 meter (två våningar). Bullersituationen för den omfattning som planen medger behöver klargöras, antingen genom en kompletterande beräkning eller genom en kommentar till den genomförda. Antalet bostäder som utsätts för höga ljudnivåer bedöms öka vid en ökad byggnadshöjd.

Ingen trafikökning från 2016 till 2030 har antagits för Brogårdsvägen i bullerberäkningen. Den bebyggelse detaljplanen medger samt den förskola som planeras på Skedala 1:40 torde dock bidra till en viss trafikökning. Det behöver klargöras hur stor denna trafikökning är och hur den påverkar bullersituationen i området.

Kommentar

De ändrade riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller ska tillämpas för detaljplanen. Bullerutredningen har reviderats med de nya riktvärdena och planbeskrivningen uppdateras utifrån denna. Föreslagen placering av bebyggelse inom planområdet kommer i flera fall innebära tillämpning av avstegsfall. Enligt förordningen kan avsteg tillämpas i alla lägen oavsett stadsmiljö eller landsbygd. Placering av bebyggelse som innebär ett överskridande av riktvärdena behöver därför inte redovisa särskilda skäl för att kunna tillämpa avstegsfall. Bullerutredningen konstaterar att riktvärdena för buller kan uppfyllas inom detaljplaneområdet och ytterligare säkerställande i detaljplanen bedöms inte befogat. Förordningen är gällande även om plankartan ej har bestämmelse om riktvärdena.

I bullerutredningen har man utrett att en god livsmiljö kan uppnås på gården. Lämplig större gemensam uteplats finns redovisad i illustrationskartan. Resonemang om lämpliga placeringar av gemensamma uteplatser som uppfyller riktvärdena för buller förtydligas i planbeskrivningen.

Bullerutredningen har reviderats med beräkningsfall för ekvivalentnivå och maxnivå utan de tre carportarna i planområdets södra del. Det påvisade att ljudbilden var densamma i förhållande till gällande krav och riktlinjer. Texten i planbeskrivningen om att carportarna kan ha en bullerdämpande effekt tas bort. Bullerutredningen revideras så att bullersituationen klargörs för den maximalt tillåtna nockhöjden samt uppdateras med beräknad framtida trafikökning på Brogårdsvägen.

BYGGNADSNÄMNDEN

Byggnadsnämnden är positiva till planförslaget. Men har följande att kommentera, bruttoarean i planbestämmelsen måste ersättas av en byggnadsarea.

Analys, förslag och motivering

Byggnadskontoret är positivt till planförslaget men har erinran mot ett antal formuleringar på plankartan.

Enligt plankarta regleras bruttoarean (BTA), byggnadskontoret vill att arean ändras till att endast omfatta byggnadsarean (BYA). Alternativt att ytan regleras genom att en viss procent av fastigheten får bebyggas.

För huvudbyggnader gäller nockhöjden 12 meter och utformningen av taken ska vara sadeltak. Inom 12 meter kan man tillskapa 4 våningsplan samt ett låglutande sadeltak. Avsikten med detaljplanen är att tillskapa 3 våningsplan. Ett tillägg till planbestämmelsen kan vara att reglera en minsta takvinkel på så sätt går det att endast inreda 3 våningsplan samt eventuellt vindsplanet.

Enligt parkeringsnormen räknas denna på bruttoarea. Parkeringsnormen är bristfällig vad gäller att det inte är specificerat vilken bruttoarea man ska räkna på om det är bostadens bruttoarea inkl. förråd eller om även garage är medräknat. I detta förslag bör parkeringsplatserna för bil räknas på fastighetens bruttoarea exkl. garagebyggnadernas bruttoarea.

Bestämmelsen huvudbyggnad ska uppföras med sadeltak bör stå under rubriken bebyggandets omfattning.

Kommentar

Planavdelningen anser att bruttoarea lämpar sig bäst i denna detaljplan då den inte ska vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte samt för att bestämmelserna ska vara så tydliga som möjligt (PBL 4kap. §32). Om en byggnadsarea eller procentsats skulle användas istället skulle flera ytterligare planbestämmelser krävas för att uppnå samma resultat som vid användande av en bruttoarea. Planavdelningen har utrett möjligheten att använda en byggnadsarea med de kompletterande planbestämmelser som då krävs, men anser att det innebär en minskad flexibilitet samt onödig begränsning av valmöjligheter vid genomförandet.

Detaljplanen uppdateras med krav om minsta takvinkel i enlighet med byggnadsnämndens yttrande. Planhandlingarna ses över gällande placering av bestämmelsen för sadeltak i plankartan och antalet parkeringsantal i planbeskrivningen.

BARN- OCH UNGDOMSFÖRVALTNINGEN

Barn- och ungdomsnämndens verksamheter påverkas till viss del av de ca 20 lägenheter som kan innebära hushåll med barn med behov av service såsom förskola och skola.

I kommunens översiktsplan, Framtidsplan 2030 (2015-01-15), ingår planområdet i kategorin övriga orter i stråket längs med Fylleån, men är inte en av de serviceorter där utbyggnad i första hand ska ske. Översiktsplanen anger dock att Skedala har goda förutsättningar för cykel och busspendling.

Skedala tillhör Snöstorps/Nygårds verksamhetsområden, vars skolor ligger drygt 5 km väster om planområdet. Närmaste förskola ligger på Brogård cirka 3 km från planområdet. Under kommande år planeras en ny förskola i fristående regi att uppföras direkt öster om planområdet, vilket blir ett positivt tillskott till orten.

Barn- och ungdomsnämnden har inga planer på att föreslå en utbyggnad av kommunal verksamhet i området utan hänvisar till de förskole- och elevområden som finns för området. Områdets elever i grundskoleålder erbjuds skolskjuts. Säkra gång- och cykelvägar finns.

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med rätt verksamhetsområde i enlighet med barn- och ungdomsförvaltningens yttrande.

HALLANDSTRAFIKEN

Hallandstrafiken ser positivt på att det byggs flerbostadshus i Skedala. Ett ökat kundunderlag gynnar busstrafiken. Närmaste hållplats från planområdet är Skedala. Den har idag en hög standard och är tillgänglighetsanpassad enligt gällande krav. Linje 318 har numera Simlångsdalen som ändhållplats i öster.

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med Linje 318:s nya ändhållplats i öster.

RÄDDNINGSTJÄNSEN

För att tydliggöra bör planerad bebyggelse kategoriseras till endast *Tätort* vilket ger planen fler valmöjlighet till bebyggelse. Därmed ska reducerat avstånd till 50 meter tas bort i texten under rubriken ”Störande verksamheter och farligt gods”, då det gäller för kategorin Småhus.

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras i enlighet med räddningstjänstens yttrande.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

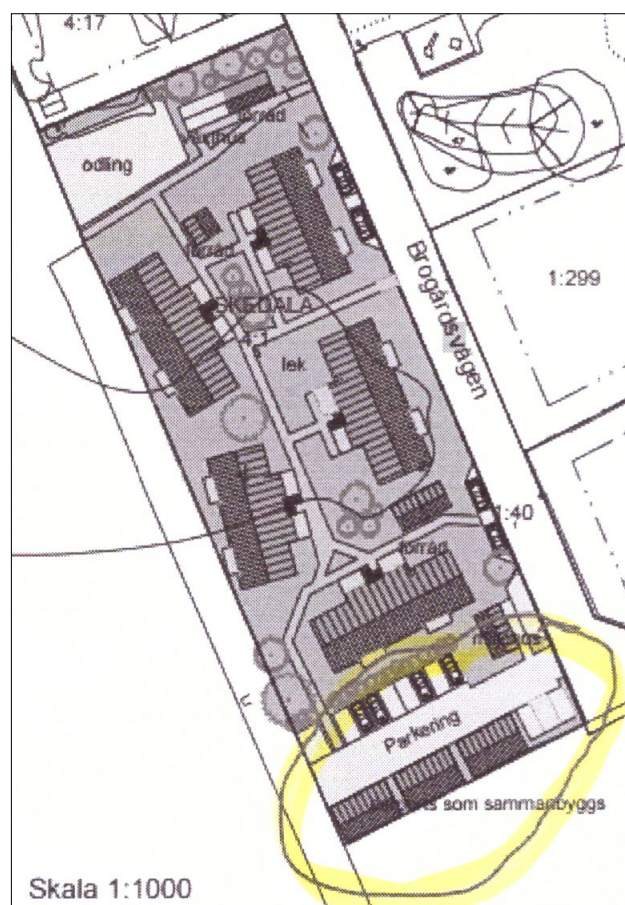
- Teknik- och fritidsnämnden
- E.ON Elnät Sverige AB
- Handikapprådet
- Halmstads Energi och Miljö AB
- Kulturmiljö Halland
- Lantmäterimyndigheten i Halmstad kommun
- Skedala bygdegård
- Swedegas AB
- Villaägarna Södra Halland

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

SKEDALA 1:187, DAYANI FERNANDO OCH JOHAN HAMANN
SKEDALA 1:186, MARGARETA OCH OVE GUSTAVSSON

När det gäller ny detaljplan för att upprätta flerbostadshus på fastighet 4:1 har vi följande synpunkter:

1. Trafikintensiteten på Brogårdsvägen kommer att öka kraftigt och här behövs en plan på hur denna skall hanteras innan Skedala 4:1 bebyggs. Med ökad trafik påverkas säkerheten men också bullret kommer att öka för fastigheterna utmed vägen. På Brogårdsvägen vistas många barn och speciellt vid morgnar samt eftermiddagar då skolbarnen är på väg till/från busshållplatsen via Brogårdsvägen. Ett intressant alternativ är att utvärdera en ny påfart till riksväg 25 efter fastighet 4:18. Detta skulle eliminera mycket trafik på Brogårdsvägen och ge en närmare access direkt till de nya bostadshusen men också förskolan. För att ha möjligheten till utbyggnad av Brogårdsvägen och med en eventuell sammanbyggnad med Mariehemsvägen så bör inte parkeringsytan placeras i Brogårdsvägens förlängning (markerat i nedan skiss). Denna yta bör istället flyttas norrut och bostäderna får omplaceras eller begränsas härefter. Denna åtgärd skulle också medföra att riktlinjerna för rekommenderat basavstånd för bebyggelse {100m} från riksväg 25 bättre uppfylls.



Skiss som bifogats yttrandet

2. Bygghöjden på flerbostadshusen bör begränsas till 7,6 meter. Skedala är ett villasamhälle där befintlig bebyggelse är 1-1,5 plans hus. Flerbostadshusen harmoniserar inte med existerande bebyggelse och föreslagen nockhöjd på 12 meter är för hög. Faktum är att det idag finns enbart 1-plans villor i näromgivningen och 7,6 meters nockhöjd kommer att harmonisera bra med den planerade förskolan (Skedala 1:299), som har denna maximala nockhöjd.

Kommentar

Brogårdsvägens trafikintensitet är i dagsläget låg och vägen är dimensionerad för ett högre trafikflöde. Trots att trafikökningen i och med exploateringen av planområdet är cirka det dubbla mot dagens trafikflöde bedöms den som acceptabel. Trots att trafikökningen ses som acceptabel kommer två farthinder att uppföras på Brogårdsvägen för att skapa en bättre och säkrare koppling till och från busshållplatsen och miljön utanför den planerade förskolan.

I kommunens strategiska dokument så som Framtidsplan 2030 finns inga visioner framtagna för en framtida utveckling väster om Skedala. Kommunen har undersökt möjligheten för en framtida anslutning mellan Mariehemsvägen och Brogårdsvägen, söder om planområdet, och bedömer att det är möjligt utifrån föreslagen detaljplanegräns. Bostadsbebyggelsen uppfyller de säkerhetshöjande kraven som anges i det vägledande dokumentet gällande bebyggelse vid farligt godsleder och ytterligare hänsyn till riksväg 25 bedöms inte rimligt.

Som beskrivs i yttrandet är bebyggelsen inom Skedala ort till stor andel uppförd i 1-1,5 våningar. Det finns även bebyggelse i 2-2,5 våningar. Utifrån Skedalas nuvarande bebyggelse och god hushållning av mark för ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande bedömer kommunen att föreslagen bebyggelsehöjd är väl avvägd.

SKEDALA 1:201, TOBIAS JOHANSSON HULTQVIST

Som berörd granne yttrar jag mig härmed om den förändrade detaljplanen för nya lägenheter i Skedala.

I grunden tror jag att marken mellan Skedala och Brogård hör till de områden som Halmstad Kommun borde satsa på att utveckla.

Halmstad når snart 150.000 invånare innan 2030 och dessa behöver någonstans att bo.

Jag som granne ställer mig positiv till den nya detaljplanen och föreslår att ovanpå denna detaljplan lägga hela Halmstad Skedala 4:1 som bostäder. Uppskattningsvis skulle cirka 3-4000 av Halmstads invånare kunna få fast bostad i en blandad bebyggelse på den tomten. Man skulle kunna blanda villor med lägenheter, både bostadsrätter och hyresrätter.

Invånarna i Skedala ser gärna utveckling och utbyggnad av service såsom stadsbussar, affär, vårdcentral och eventuellt skola. Allt detta kan bli verklighet om man detaljplanerar Halmstad Skedala 4:1 som bostäder i varierad bebyggelse.

Detta ligger helt i linje Halmstad Översiktsplan 2030 eftersom Skedala ligger i utvecklingsstråket och detta flyttar även Simlångsdalen närmare centrum i och med en förtätning utmed stråket. Utifall att man sänker farten på riksväg 25 ser jag stora möjligheter att bebygga båda sidor av riksväg 25 med diverse undergångar under riksvägen samt förlängning av brogårdsbussen från Brogård till Skedala.

Jag ser även gärna i samband med detta att man ser över befintliga vägar såsom Mariehemsvägen där det skall byggas 11 nya villor. Kanske man kan samordna nybyggnationen i Skedala med en gemensam in och utfartsväg för att kunna försörja nybyggnationen både i Skedala och på Mariehemsvägen? Man borde även sänka farten på riksväg 25 mellan Brogård till Skedala till 70 från nuvarande 90 för att minska bullernivåer och öka trafiksäkerheten. Man kan även sänka till 50 utmed nya tillfartsvägar och / eller införa övergångsställe eller undergång vid korsningen riksväg 25 / Mariehemsvägen. Förbättrad infrastruktur är vitalt för områdets framtida utveckling.

Kommentar

I kommunens strategiska dokument så som Framtidsplan 2030 och Handlingsprogram för bostadsförsörjning 2016-2030 finns inga visioner eller ambitioner framtagna för en framtida utveckling väster om Skedala. I bostadsförsörjningsprogrammet redovisas vilka områden som behöver prioriteras och vad kommunen ska göra för att skapa de bästa förutsättningarna för att alla invånare ska få tillgång till ett bra boende, men som det ser ut idag innefattar detta program inte någon större utveckling av Skedala. På sikt kan det finnas en viss utvecklingspotential på grund av Skedalas läge utmed utvecklingsstråket "Fylleåns dalgång", men som tidigare nämnt är det ingenting som kommunen ser som en prioritet idag.

Utifrån nuvarande trafik till och från Skedala, inklusive planområdets tillkommande trafkrörelser, bedömer vi inte att det är någon trafikrisk vid påfarten från Skedala ort och ser det inte heller som ekonomiskt rimligt att i dagsläget bygga ut en ny vägsträcka mot Mariehemsvägen där trafiksäkerheten är lägre. Kommunen har undersökt möjligheten för en framtida anslutning mellan Mariehemsvägen och Brogårdsvägen, söder om planområdet, och bedömer att det är möjligt utifrån föreslagen detaljplanegräns. Det finns dock inga konkreta planer för en sådan vägsträckning men genom att i planförslaget ta hänsyn och möjliggöra för en framtida väganslutning från Brogårdsvägen undviker vi att försvåra om man längre fram skulle vilja se en utveckling väster om Skedala.

Angående hastigheter och förändringar på riksväg 25 är det Trafikverket som är väghållare för denna väg, varav kommunen inte har befogenhet att besluta om detta.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Synpunkter lämnade vid samrådsmöte, muntligt framförda synpunkter eller anonyma skrivelser ger ej rätt att överklaga planförslaget.

Under samrådstiden hölls ett samrådsmöte den 24 maj 2017. Nedan följer en sammanfattning av de huvudsakliga synpunkter som framförts vid mötet:

- Buller från riksväg 25 och hur det påverkar byggnadernas placering.
- Oro för trafikökning på Brogårdsvägen.
- Kommunikationer till och från Skedala önskas förbättras.
- Belysning på gång- och cykelvägar.
- Byggnadernas utformning. Synpunkter framförs om att husen ej får bli för höga.
- Önskan om att bebygga hela Skedala 4:1 lyfts fram.

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDE FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

SAKÄGARE

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Skedala 1:187	Dayani Fernando och Johan Hamann	Brogårdsv. 16, 305 93 Halmstad
Skedala 1:186	Margareta och Ove Gustavsson	Brogårdsv. 18, 305 93 Halmstad

ÖVRIGA

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Skedala 1:201	Tobias Johansson Hultqvist	Mariehemsv. 3, 305 93 Halmstad

Samhällsbyggnadskontoret

Mila Sladic
planchef

Emeli Cornelius
planarkitekt

Frida Löfgren
planarkitekt

Datum
2018-02-28

Dnr
KS 2016/00549

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT

Kommunstyrelsen i Halmstads kommun har den 30 januari 2018, § 29 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **del av SKEDALA 4:1, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1380K – P2018/3. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens hemsida under rubriken Anslagstavla den 2 februari 2018.

Länsstyrelsen har den 12 februari 2018 beslutat att någon överprövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen inte ska ske.

Kommunstyrelsens beslut har inte överklagats och detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 27 februari 2018**.

Samhällsbyggnadskontoret den 28 februari 2018.

Ann-Britt Thörner

Sändlista

Länsstyrelsen
Alla Byggnadskontoret
SBK Plan
SBK Mex
SBK Strategi
Teknik- och fritidsförvaltningen
LBVA
Håkan Lind, Skedala Säteri 187, 305 93 Halmstad

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se