

PLANBESKRIVNING

Tillhörande detaljplan för

KILOT 1 m fl



HALMSTAD, HALMSTADS KOMMUN
Plan 1076 K

Standardförfarande, KS 2007/00166
Antagen av Kommunfullmäktige 2017-06-21
Laga kraft 2017-07-25

INNEHÅLL

3	INLEDNING
6	MILJÖBEDÖMNING
7	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN
8	FÖRUTSÄTTNINGAR
15	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER
29	GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Illustration på framsida av wester+elsner.

INLEDNING

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Grundkarta, 2016-09-23
- Fastighetsförteckning, 2016-10-17, rev 2017-01-12
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Övriga handlingar/utredningar:

- Geoteknisk utredning, J&W, 1983-12-19
- Samråd angående behovsbedömning, Länsstyrelsen, 2013-11-29
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, WSP, 2014-01-20
- Utlåtande riskhänsyn, Tyréns, 2014-01-22
- Vibrationsutredning, ÅF, 2014-02-21
- Dagvattenutredning, 2015-05-04
- Trafikutredning, Sweco, 2016-10-04
- Bullerutredning, Ramböll, 2017-04-19
- Mailkorrespondens mellan kommunen och trafikverket angående trafikbuller

Detaljplanen har tagits fram utifrån bestämmelserna i Plan- och bygglag (PBL) 2010:900 samt Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan. Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta och planbeskrivning. 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

Syftet med detaljplanen är att utveckla fastigheten Kilot 1, dels för bostäder och dels för hotell och centrumanvändning. Platsen och bebyggelsen utformas för att förstärka en central nod och entrépunkt i anslutning till Halmstads Resecentrum, vilket också ställer stora krav på gestaltningen av tillkommande bebyggelse.

Huvuddrag

Fastigheten delas i två skilda kvarter. Det södra blir ett bostadskvarter med möjlighet till ej störande centrumfunktioner i bottenvåningen. Södra kvarterets höjder anpassas till omgivningen och innebär att höjden kan variera från 12,5 meter i nockhöjd mot Helmfeldtsgatan, och upp till 21,5 meter i nockhöjd mot Bolmensgatan.

Det norra kvarteret avses främst användas för hotell- och konferensverksamhet, men även centrumfunktioner, vilket inkluderar handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Centrumanvändningen inrymmer även hotell och kontor.

Hotellet inom detta kvarter föreslås bli högre för att utgöra en tydlig målpunkt och ett landmärke för att på så vis markera detta som entrépunkt intill Halmstads resecentrum. Höjderna varierar i detta kvarter från 16 meter i byggnadshöjd mot Helfeldtsgatan och Laholmsvägen, till högsta punkten på 45 m i nockhöjd. Del mot Helfeldtsgatan föreslås även kunna användas för bostäder.

Båda kvarteren planeras att bli slutna mot Bolmensgatan och Laholmsvägen, för att skapa luddämpade sidor av byggnaderna och luddämpade innegårdar.

De två kvarteren åtskiljs av ett nytt allmänt torg. Under torget ska magasin för fördröjning av dagvatten placeras som en del av den kommunala dagvattenanläggningen.

Förslaget innebär att Helfeldtsgatan föreslås bli enkelriktad, riktning söderut, och därför omgestaltas. Huvudsaklig väg för biltrafik till bostäderna blir Helfeldtsgatan. Trafik till hotellets garage kan däremot angöra från Bolmensgatan enligt förslaget. Däremot ska gatan mellan kvarteren utformas så genomfartstrafik mellan Bolmensgatan och Helfeldtsgatan förhindras. Sturegatan föreslås fortsatt vara stängd för genomfartstrafik.

DETALJPLANENS HANDLÄGGNING

Uppdrag

Kommunstyrelsens beredningsutskott gav 2010-02-23 § 33 byggnadsnämnden i uppdrag att i detaljplan pröva utvecklingen av fastigheten Kilot 1.

I samband med beslut om samråd av detaljplaneförslaget förnyades planuppdraget. På så vis kan senaste Plan- och bygglagen, samt senaste riktlinjerna kring buller vid planering av bostäder tillämpas.

PLANDATA

Lägesbestämning och areal

Planområdet ligger vid Laholmsvägen i korsningen till Bolmensgatan och gränsar i väster till stationsområdet med det planerade nya Halmstads resecentrum. Fastigheten Kilot 1 är ca 11 000 m² och planområdet omfattar i stort sett hela fastigheten. Planområdet är 11500 m², vilket även omfattar en del av Sturegatan i direkt anslutning till Kilot 1.

Markägförhållanden

Fastigheten Kilot 1 är i privat ägo. Planen berör även del av Halmstad 2:16 (del av Sturegatan) som är i kommunal ägo.



Planområdets gräns syns i rött ovanpå flygfoto från 2015.

MILJÖBEDÖMNING

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 miljökvalitetsmål. De miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är främst:

- *Begränsad Klimatpåverkan*: Bostäder centralt med närhet till arbetsplatser, kollektivtrafik, supercykelstråk och service påverkar miljömålet positivt då det minskar behovet av egen bil. Placering av hotell och konferens intill Halmstads Resecentrum uppmuntrar till att besökande reser med tåg eller buss till Halmstad.

- *Frisk Luft*: Planområdets läge är jämförbart med Viktoriagatan där luftmätningar sker, med skillnaden att gaturummet vid planområdet är öppnare än gaturummet vid Viktoriagatan. Hallands regionala miljökvalitetsmål för kvävedioxid klaras inte i dagsläget enligt mätningarna vid Viktoriagatan. Ett genomförande av detaljplanen med bostäder centralt kan påverka miljömålet positivt då behovet av egen bil minskar, samt besökare har stora möjlighet att resa till Halmstad med tåg.

- *Giftfri Miljö*: En sanering av fastigheten påverkar miljömålet positivt.

- *God Bebyggd Miljö*: Planen påverkar miljömålet både positivt och negativt. Fastigheten är redan ianspråktagen och ligger centralt. Ett effektivare utnyttjande av fastigheten innebär god hushållning med mark. Läget förutsätter noggrant utformade bostäder då boende annars riskerar att utsättas för höga bullernivåer.

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.

Ställningstagande

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

Länsstyrelsen uppger i sitt samråds- respektive granskningsyttrande över detaljplanen att de delar kommunens uppfattning.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

PLANER OCH PROGRAM

Översiktsplan/fördjupad översiktsplan

I översiktsplan Framtidsplan 2030, laga kraft 2015-01-05, är området utpekade som område för befintlig bebyggelse. En generell strategi om att förtäta i kollektivtrafiknära lägen finns i översiktsplanen, och planen är därför förenlig med översiktsplanens intentioner.

Gällande detaljplaner

Inom området gäller Detaljplan för Kilot 1, laga kraft 1999-06-25. Planen har ingen genomförandetid kvar. Den gällande planen medger hantverk, kontor och handel som ej omfattar livsmedel. För en stor del av fastigheten gäller att marken endast undantagsvis får bebyggas om byggnadsnämnden prövar det lämpligt. I planen finns även krav på en mur längs Helmfeldtsgatan som skydd mot buller och bländning. För fastigheten finns även bestämmelser om begränsningar av bullernivån. Sturegatan är planlagd som gata och, delvis, som parkmark.

Detaljplanen för Resecentrum etapp 2 tar ett hörn i anspråk av fastigheten Kilot 1. Då planen vann laga kraft 2014-11-04 och genomförandetiden fortfarande pågår så har plangränsen anpassats efter denna plan.

Kommunala handlingsprogram

Förutom gällande lagstiftning rörande planering och byggande finns en rad mål och riktlinjer för Halmstads kommun som baseras på kommunens vision och värdegrund. Planområdet berörs bland annat av *Handlingsprogram för hållbara transporter*, *Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad* och *Riktlinjer för parkering i Halmstad*.

I förteckning till *Handlingsprogram för bostadsförsörjning 2010-2030*, justerad förteckning beslutad av Kommunstyrelsen 2015-12-08, finns Kilot 1 med som utpekade objekt med utbyggnad 2016-2020.

Planprogram

I planärendet har planprogram som föreligger detaljplanen ej upprättats.

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE

Inom planområdet finns inga utpekade riksintressen eller andra särskilda intressen enligt miljöbalken.

Planområdet ansluter till Laholmsvägen i norr, vilken är utpekade som riksintresse för kommunikation enligt Miljöbalken kap 3 § 8. Även spårområdet strax väster om planområdet utgör riksintresseområde för järnväg både avseende Västkustbanan och sträckan Halmstad-Hässleholm (Markarydsbanan). Halmstad - Nässjö järnväg är delvis utpekade som riksintresse.

Nissan med omgivningar utgör riksintresse för friluftslivet; framför allt för fritidsfisket. Avståndet mellan planområdet och riksintresset uppskattas till 350 m.

Närmaste Natura 2000-område är Alet, beläget ca 1500 m västerut.

Planen bedöms inte komma att medföra någon påtaglig skada på riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken.

FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

En del av planområdet är bebyggt, övrig mark är hårdgjord i form av asfalterade körytor och parkeringsytor. 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.

Längs med Bolmensgatan, direkt utanför fastighetsgränsen, finns en rad med träd planterade i syfte att skapa en allé. Dessa är fortfarande så små att de kan flyttas/planteras om. Tillsammans med närheten till bebyggelsen gör detta att de inte omfattas av biotopskydd.

Vattenområden och strandskydd

Inom planområdet finns inga vattenområden. Ingen del av marken berörs av strandskydd.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning genomfördes 1983 i samband med byggandet av postterminalen. I den konstateras att det översta jordlagret består av fyllning som i huvudsak utgörs av grusig sand. Under detta finns 7-16 m postglaciala sediment av överst sand och sedan lera. Detta överlagrar glaciallera vars totala mäktighet inte är känd då sonderingarna avbröts på varierande djup mellan 18 och 21 meter. Enligt utredningen bör en kompletterande undersökning utföras när konstruktionsarbetet påbörjats så att lastbilden är fullt klar.

I utredningen från 1983 har grundvattenytan observerats på 1-2,5 meter under markytan.

Enligt uppdaterad grundvattenmodell utifrån hydrogeologisk rapport, Resecentrum etapp 2 (WSP, 2013-03-26) varierar medelvattennivån för grundvatten inom Kv Kilot mellan +3,1 och +3,4.

Enligt dagvattenutredning av Sweco 2015-05-04 har sandjordarna en hög genomsläpplighet och möjligheten till infiltration av dagvatten inom området bedöms därför som god.

För området föreligger normal radonrisk.

Vindförhållanden

Förhärskande vindriktning för Halmstad är från sektorn syd - väst. Vindhastigheten som medelvärde var år 2004 3,8 m/s (ur Bedömning av luktbeläggning, Sweco VIAK 2005-11-21).

Kulturmiljöer och fornlämningar

Det finns inga kända byggnads- och fornminnen inom planområdet. Fornminnen skyddas av Lag (1988:950) om kulturminnen m.m. Om fornfynd påträffas ska omedelbart kontakt tas med länsstyrelsen.

Planområdet gränsar mot ett område i kulturmiljövårdsprogrammet (Engelbrekt). I kvarteret Framtiden, närmast planområdet, ligger Halmstads Fastighets AB:s första stora bostadsprojekt: bostäder för barnrika familjer, uppfört 1942-43. På norra sidan av Laholmsvägen, mitt emot planområdet, inom fastigheten Kaninen 11, finns en av Kulturmiljö Halland B-klassad tegelbyggnad som markerar stenstadens utsträckning på Öster. Planförslaget bedöms inte påverka den kulturhistoriska miljön negativt.

Parker och torg

Inom planområdet finns inga parker eller torgytor. Denna del av Halmstad har en generell brist på allmänna torg och parker.

Studentparken strax sydväst om planområdet är främst ett område med dagvattendammar nära järnvägen. Engelbrektsplanen är närmaste stora gräsyta för rekreation och spontanidrott med fotbollsplan, beachvolleybollplaner samt basketplan. På del av denna planeras för en ny förskola.

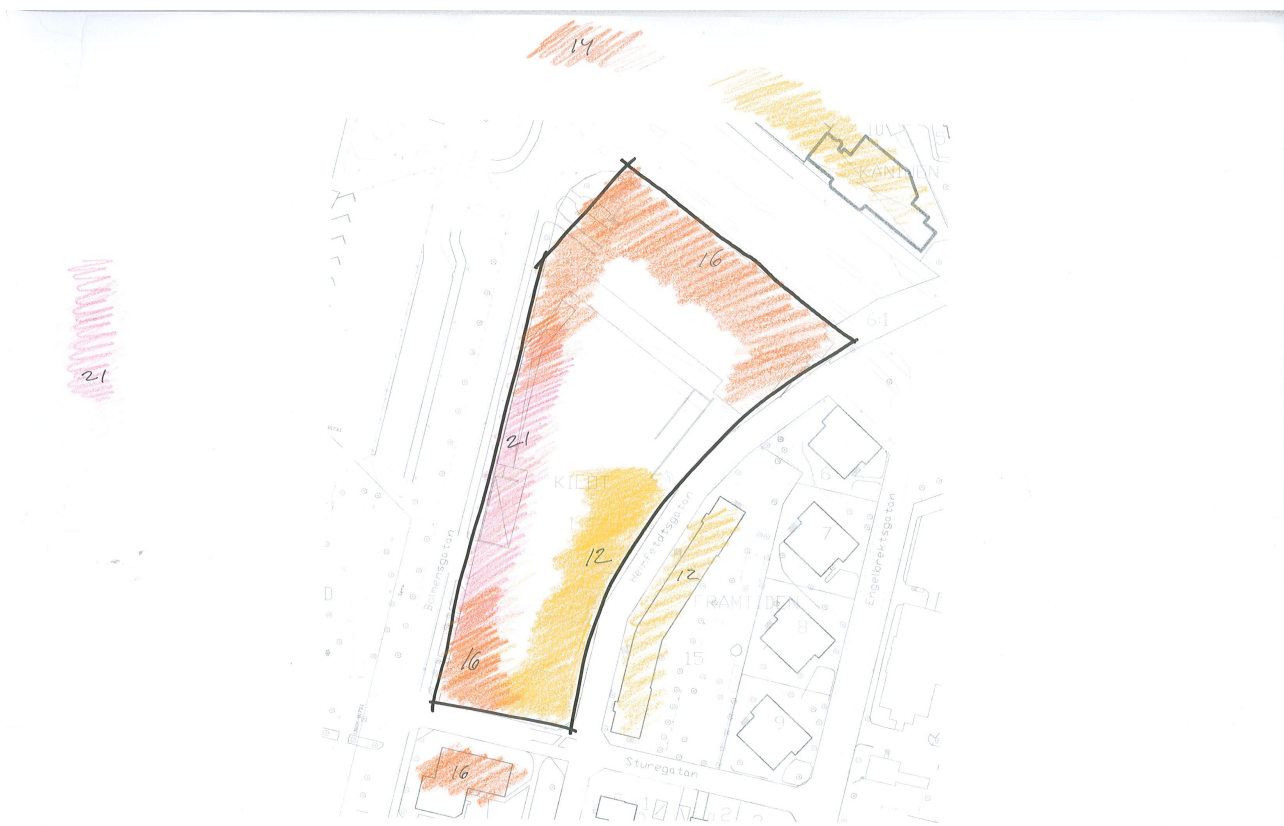
Närmaste lekplats ligger på andra sidan om Laholmsvägen.

BEBYGGELSE

Inom planområdet finns en byggnad i två våningar som innehåller postterminal och kontor. Byggnaden har underjordiskt garage med utfart mot Bolmensgatan samt uppfart inom kvarteret. I byggnaden finns även ett skyddsrum. Byggnaden är uppförd under tidigt 1980-tal. Postens verksamhet kommer att flytta ut från fastigheten under 2017.

Bebyggelsen i närmaste omgivningen består av bostäder, både lägenheter och villor. Området är även väl funktionsblandat med bostäder, verksamheter och barnomsorg. Strax österut finns skola och förskola och längs Laholmsvägen finns verksamheter och kommersiell handel/service.

Flerbostadshusen intill planområdet är uppförda i tre våningar (nockhöjd ca 12 meter mot Helmfeldtsgatan), samt 4 våningar (ca 16 meter nockhöjd) mot Sturegatan. På andra sidan Laholmsvägen uppgår bebyggelsen till ungefär 12 - 14 meter i nockhöjd, och på andra sidan om järnvägen är bebyggelsen i Östra förstaden upp till 21 meter i nockhöjd.



Analys av nockhöjder på omgivande bebyggelse i förhållande till planområdet.

Samhällsservice

Inom 500 meter från planområdet finns fyra förskolor, två grundskolor och tre gymnasieskolor. Högskolan ligger ca 850 meter från planområdet.

Nyhems servicehus och Krusbärets äldreboende ligger i närheten av planområdet.

Två matbutiker finns 200 respektive 800 meter från planområdet och det är ca 800 meter till Halmstads centrum med stort utbud av handel.

Inom 1000 meter från planområdet finns flera vårdcentraler och tandläkare.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägar sträcker sig utefter Laholmsvägen. De är klassade som supercykelstråk där cyklister snabbt och tryggt ska kunna ta sig fram. Supercykelstråken kommer, när de är fullt utbyggda, leda till Söder, Tylösand, Flygstaden, Kärleken, Frennarp, Vallås, Brogård, Fyllinge samt Östra stranden från Halmstads centrala delar.

Laholmsvägen kan upplevas som en barriär. Signalreglerade övergångsställen finns i anslutning till korsningarna. En gångbro byggs intill järnvägsviadukten i samband med utbyggnad av stadsbusshållplatser på Laholmsvägen, det som kallas ”etapp 2” i arbetet mot att bygga Halmstads Resecentrum.

Även järnvägen utgör en barriär trots att det i höjd med järnvägsstationen finns en gångbro och att det längs Laholmsvägen finns gång- och cykelväg under järnvägen. I samband med att Resecentrum byggs ut enligt etapp 3 planeras en ny bred passage anordnas under järnvägen.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger direkt intill det som blir Halmstads Resecentrum med regionbussterminalen och bro över till järnvägsstationen ca 50 meter från planområdet.

Totalt beräknas regionbussterminalen trafikeras med 461 bussar under ett dygn.

I etapp 2 för Resecentrum anläggs busshållplatser för stadsbussarna på Laholmsvägen, ca 100 meter från planområdet. Här kommer de flesta stadsbusslinjerna att stanna med hög turtäthet.

Biltrafik och gator

Planområdet gränsar till Laholmsvägen i norr, som idag är en av Halmstads mest trafikerade vägar. Korsningen Laholmsvägen - Enslövsvägen är i dagsläget hårt belastad med 25 000 fordonsrörelser/dygn på Laholmsvägen. Lokalt på Laholmsvägen beräknas trafikmängden på lång sikt minska med ungefär 25% (Handlingsprogram för hållbara transporter). På sträckan förbi planområdet är hastighetsbegränsningen 40 km/tim.

Bolmensgatan trafikeras, förbi planområdet, av bussar till/från regionbussterminalen. Helmfeldtsgatan har karaktär av bostadsgata med kantstensparkeringar. Hastighetsbegränsningen på den gatan är 30 km/tim.

Sturegatan fungerar idag som infartsgata till parkeringsytan i planområdets södra del. Närmast Helmfeldtsgatan har Sturegatan stängts av med grösytor för att förhindra genomfartstrafik.

Cykel- och bilparkering

Cykelparkering finns vid Resecentrum samt i anslutning till bostadshusen. Enstaka cykelparkeringar finns i anslutning till entréer inom planområdet.

Bilparkering finns i form av kantstensparkering längst Helmfeldtsgatan. Det finns en liten parkeringsyta i början av Helmfeldtsgatan, närmast Laholmsvägen, som främst är till för besökare till postens verksamhet. En privat parkeringsyta finns även i södra delen av kvarteret Kilot med ca 70 bilparkeringsplatser.

Tre allmänna parkeringsplatser, utanför planområdet, trafikmatas från Bolmensgatan.

I parkeringsgaraget inom planområdet, under postterminalen finns idag 65 bilparkeringsplatser.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

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 finns även hos olika verksamhetsutövare. Enligt miljöbalken ska alla ha kunskap om sin miljöpåverkan och självant utföra rimliga åtgärder för att begränsa verksamhetens hälso- och miljöpåverkan.

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.

Det finns idag miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet. För buller se rubrik nedan.

Mätningarna av kvävedioxid och partiklar i gatumiljön (på Viktoriagatan) visar att de lagstadgade miljökvalitetsnormerna uppfylls med marginal i dagsläget. Den dominerande källan till kvävedioxid i gaturummet är avgaser från den lokala biltrafiken. (Rapport av luftkvalitetsmätningar i Halmstad 2015, 2016-05-18)

Grundvattenförekomst Halmstad har ovanligt goda uttagsmöjligheter och god kemisk (exklusive kvicksilver) och kvantitativ status och ska bibehålla god status. (<http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterEUID=SE629214-132197>, läst 2016-10-04)

Ytvattenförekomst Nissan (Mynningen-Slottsöllan) har även den god kemisk och ekologisk status och ska bibehålla detta. Kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar är "Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus". (<http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterEUID=SE628706-131954>, läst 2016-10-04)

Buller

Då planuppdraget för denna plan förnyades i samband med beslut om samråd ska bestämmelserna enligt PBL 2010:900 samt i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande tillämpas för denna detaljplan.

Från 1 juni 2015 gäller alltså följande riktvärden som inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder:

- Utomhus vid fasad – 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå
- Utomhus vid uteplats – 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå
- Utomhus vid uteplats i anslutning till bostad – 70 dB(A) maximal ljudnivå

Om 55 dB(A) ändå överskrids bör minst hälften av alla bostadsrum i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids under nattid 22.00–06.00.

Nytt i förordningen är att mindre lägenheter, mindre än 35 kvm, ska undantas från kravet om 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och istället bör den ekvivalenta ljudnivån vid dessa lägenheter ej överskrida 60 dB(A) vid fasad.

Enligt nya riktlinjerna ska inomhusnivåer, tekniska krav eller riktvärden för buller inte regleras i detaljplan.

Fastigheten och närområdet påverkas idag av buller från Postens verksamhet, regionbussterminalen, trafiksituationen på Laholmsvägen samt från järnvägen. Postens verksamhet ska flytta från platsen, och kommer därför inte utgöra någon bullerstörning när bostäderna är utbyggda.

I samband med planarbetet har en bullerutredning tagits fram. Resultatet av utredningen finns att läsa i bilaga Bullerutredning, Ramböll, 2017-04-19 samt under rubriken Planförslag och konsekvenser/Hälsa och säkerhet/Buller.

Sociala aspekter

Sett till kollektivtrafiken är planområdet mycket väl integrerat med resten av staden och även med regionen. Regionbussterminalen samt framtida Halmstads Resecentrum ligger ca 90 meter från planområdet. Kvarteret är av stor betydelse för staden och regionen då det är det första som möter resenärerna vid Resecentrum.

Området har en relativt god funktionsblandning med kontor, service och bostäder med olika upplåtelseformer inom 100 meter. En bit söder om planområdet finns en stor öppen yta med fotbollsplan, basketplan samt beachvolleybollplaner. Dessa är av allmän karaktär, öppna för alla. Matbutiker finns inom gångavstånd från planområdet. För att ta sig till dem behöver Laholmsvägen korsas. Skolor och förskolor finns nära planområdet. Möjligheten är stor att enkelt ta sig till exempelvis jobb eller skola med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Det är mindre än en kilometer till Halmstads centrum. Dock kan Laholmsvägen, järnvägen och även Nissan upplevas som barriärer. För äldre och barn är det möjligt att på egen hand ta sig till skola, kompisar och fritidsaktiviteter då tillgången på kollektivtrafik samt separerade gång- och cykelbanor är god.

Fastigheten Kilot 1 är storskaligt med stora byggnader, stora asfaltsytor och höga stängsel. Åt sydost minskar skalan och övergår i villabebyggelse. Planområdet är idag endast bebyggt med en storskalig verksamhetsbyggnad och en stor del av fastigheten är inhägnad. Kvällstid blir planområdet tomt. Det i kombination med att det från flera håll är dålig insyn på fastigheten kan ge en känsla av otrygghet.

Störande verksamheter och farligt gods

Farligt gods transporteras på Väst kustbanan ca 90 meter från planområdet.

I vägledningsdokumentet "Riskanalys för farligt gods i Hallands län, meddelande 2011:19" klassificeras flerbostadshus och hotell som "tätort". Avståndet mellan de planerade flerbostadshusen och järnvägen är ca 90 m. Avståndet mellan "tätort" och Västkustbanan överstiger därmed det så kallade basavståndet (80 m), vilket innebär att den aktuella placeringen av flerbostadshusen endast kan accepteras under förutsättning att åtgärder (baskrav och funktionskrav) vidtas. Det innebär att flerbostadshusens och hotellets luftintag ska placeras på motsatt sida av byggnaden (inom 150 m) eller tydligt i skydd bakom annan byggnad. Detta regleras genom en planbestämmelse på plankartan.

Även om det är ca 90 meter till närmaste spårmitt i dagsläget, finns planer på att flytta spår 5 ca 10 meter mot öster vid utbyggnaden av Halmstad resecentrum, etapp 3. Det femte spåret hamnar då ca 80 meter från planområdet, men inte närmare än så, då den nya regionbussterminalen är byggd för att kunna ansluta till detta spår. Planen utgår därför ifrån att närmaste järnvägsspåret kan komma upp till 10 meter närmare än idag.

Risker

Risken för skred, ras och översvämning bedöms som liten.

Inom kvarteret finns förorenad mark. På området har det tidigare funnits en bensinstation, kemtvätt, skrot och gummicentral. Den översiktliga miljötekniska markundersökningen (WSP, 2014-01-20) som gjorts påvisar enbart föroreningshalter av PAH i jorden. Riktvärdena för Känslig Markanvändning överstegs i två av de analyserade proverna, en i norra delen, och den andra ligger längst ner i den södra delen av planområdet. Föroreningarna kan härstamma från järnvägssliprar samt från oljor från en bilfirma som legat inom området. Utredningen anger att vid nuvarande markanvändning medför påvisade föroreningar inget åtgärdsbehov. Vid förändrad markanvändning till t ex bostadsmark (känslig markanvändning) kan de föroreningar som ligger ytligt eventuellt utgöra en risk för människors hälsa.

Vid schakt inom fastigheten bör fyllnadsmassorna kontrolleras och prover tas för analys av PAH. Utförs schaktarbeten, exempelvis vid byggnation av hus eller nedläggning av ledningar, och överskottsmassor uppstår, är det viktigt att föroreningshalten i massorna fastställs för att kunna lämna dessa till en godkänd mottagare.

Vibrationer

Trafikverkets riktlinjer TDOK 2014:1021 om buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg ska tillämpas för vibrationer. Dessa anger att maximal vibrationsnivå ska vara 0,4 mm/s vägd RMS inomhus i bostäder. Riktlinjerna avser även gästtrum för sömn och vila, i bland annat hotell.

Enligt vibrationsutredning av ÅF (2014-02-21) är de högsta uppmätta vibrationshastigheterna under hela mätperioden 0,3 mm/s RMS SLOW i mark.

Bedömningen är att uppmätta vibrationsnivåer inom befintlig byggnad och i mark inom kvarteret med marginal är inom gränserna för ställda riktvärden. För att säkerställa att riktvärdet uppnås vid byggnation av flerbostadshus om fler än två våningar bör grundläggning och rätt val av stomkonstruktion vid projekteringen ses över. Befintlig byggnads konstruktion är okänd, men bedöms fördelaktig sett till uppmätta vibrationer.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Fjärrvärme finns utmed Laholmsvägen och befintlig byggnad är redan ansluten till denna. Möjligheten att ansluta övriga delen av kvarteret Kilot 1 beror på vilken effekt som erfordras. Större kapacitet finns i Engelbrektsgatan, alternativt 250 m söder om Kilot 1.

Inom planområdet har HEM en elnätstation. Kapacitet att ansluta ny bebyggelse inom planområdet finns.

Dricks- och spillvatten

Den tekniska infrastrukturen är väl utbyggd i området. I omgivande gator finns det dragna ledningar för vatten-, avlopps- och dagvattenhantering. Fastigheten är ansluten till vatten- och spillvattenledningar i Laholmsvägen.

I anslutning till planområdet finns tre brandposter: Bolmensgatan, Helmfeldtsgatan samt en i hörnet mellan Helmfeldtsgatan och Sturegatan. Dessa har en kapacitet på 10 l/s per brandpost.

Dagvatten

I nuläget fördröjs dagvattnet genom ett kombinerat perkolations- och utjämningsmagasin inom fastigheten Kilot 1. Storleken på befintlig dagvattenservis säkerställer att inte mer än 20 l/sekund och hektar av dagvattnet bräddas från magasinet till det allmänna ledningsnätet. Dagvattnet leds sedan till kommunens dagvattenledningar via Bolmensgatan och till Laholmsvägen. De kommunala dagvattenledningarna klarar inte att ta emot större mängder än idag, och förutsättningen är därför att planområdet fortsättningsvis inte ska släppa ut mer än 20 l/sekund och hektar till de allmänna ledningarna.

Avfallshantering

Hanteringen av hushållsavfallet sköts av HEM och bygger på källsortering. Närmaste återvinningsstationer finns vid ICA Maxi vid Högscholan (drygt 800 m sydost) samt vid COOP (drygt 700 m norrut) som tillgodoser källsorteringens fraktioner.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Andelen allmän plats ökar då ett allmänt torg föreslås mellan de två nya kvarter som bildas inom planområdet. Därtill breddas Helmfeldtsgatan med 2 meter genom att mark från Kilot 1 regleras till närliggande kommunal fastighet.

Vid norra gränsen av planområdet föreslås en bit av Kilot 1 övergå till allmän platsmark, gc-väg, för att skapa möjlighet att bredda Laholmsvägens supercykelstråk i framtiden. Därtill blir skötsel och drift av vegetationsremsan mellan fasaden på befintlig byggnad och gång- och cykelvägen tydligare om hela remsan övergår i kommunalt ägande.

Totalt utökas allmän platsmark med 1480 kvm inom planområdet, varav 780 kvm planläggs som gata och gång- och cykelväg, samt ca 700 kvm som torg.

Vattenområden och strandskydd

Berör ej planområdet.

Geotekniska förhållanden

Då marken är normalradonhaltig ska bostadsbebyggelsen byggas radonsäkert.

Vindförhållanden

Bebyggelsen inom planområdet är storskalig och det kan påverka hur människor upplever lokalklimatet på exempelvis gårdar och kring entréer. Höga byggnader kan föra ner stora vindmassor till marken där vindhastigheten kan bli hög. För att minimera detta bör höjden på den höga byggnaden inte överstiga framförliggande byggnaders dubbla höjd.

Då byggnadsdelen mot planerat torg och mot förhärskande vindriktning får ennockhöjd på 27 meter, innebär det att den högsta delen av hotellet på 45 meter är lägre än dubbla denna höjden (dvs. 54 meter). Därtill har entrén till hotellet ett utskjutande lägre parti, med ennockhöjd på 7 meter, som kan bidra till att leda bort eventuella vindmassor som pressar ner mot marken.

Vindskydd vid entréer, genomtänkt placering av vegetation är exempel på andra åtgärder för att dämpa vinden. Detta bör tas i beaktning i samband med projektering av byggnader och torg.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Berör ej planområdet.

Parker och torg

Mellan norra och södra kvarteret skapas en ny allmän plats, ett torg. Torget ska vara en allmän plats i närheten till Halmstads Resecentrum, och kunna användas för bland annat att mötas, att vänta och som uteservering. Eventuella träd- och vegetationsplanteringar samt permanent möblering ska anpassas till den allmänna dagvattenfördröjning som ska ligga under torget.

Parkmarken vid Sturegatan ändras till gatumark, men Sturegatan avses inte öppnas för genomgående trafik, utan det är för att medge en framtida flexibilitet.

BEBYGGELSE

Användning

För södra kvarteret regleras användningen främst för bostadsändamål. Ej störande centrumanvändning så som kontor, service eller handel i form av exempelvis café eller mindre butik kan inrymmas i bottenvåning. Då närmaste lekplats finns på andra sidan om Laholmsvägen bör innergården utformas så barns lek möjliggörs och uppmuntras.

Norra kvarteret delas i olika huvudanvändningar. Befintlig byggnad föreslås endast regleras med användning Centrum, då denna kan komma att inrymma en kombination av användningar som ligger centralt.

Centrumanvändning rymmer handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Där ingår även butiker, kontor, bio, bibliotek, teatrar och hotell. Vuxenutbildning och gymnasium bedöms rymmas inom begreppet samlingslokaler, och viss hälsovård i form av tandläkare och vårdcentral kan även inrymmas i sin egenskap av centrala funktioner.

Del av norra kvarteret föreslås användas för hotell och konferens, med möjlighet till utåtriktade verksamheter så som exempelvis handel, gym eller restaurang i bottenvåningen. Byggrätten är utarbetad utifrån att denna del av kvarteret används för just hotelländamålet, och samma storlek på byggrätt bedöms därför inte som lämplig för generell centrumverksamhet trots det centrala läget.

Den del av norra kvarteret som vänder sig mot Helmfeldtsgatan förelås användas för bostäder i kombination med centrum för att skapa en flexibilitet i användningen. Samma generella centrumanvändning som ovan gäller även för denna del av kvarteret, och medger därför även bland annat hotell. För att uppföra bostäder krävs att gemensam uteplats anordnas i form av en takterrass.

Förslaget innebär att befintlig elnätstation/transformatorstation flyttas till plats som avsätts för teknisk anläggning inom planområdet.

Gestaltning

På grund av buller från Laholmsvägen och järnvägen föreslås bebyggelsen utvecklas i två kvarter som är i huvudsak slutna i riktning mot järnvägen, Bolmensgatan och Laholmsvägen. För södra kvarteret med bostäder är detta nödvändigt för att skapa ljuddämpade sidor och gemensam uteplats på innergården.

Entréer ska generellt placeras mot allmän platsmark för att främja mänsklig närvaro på de allmänna platserna. Detta förhindrar inte att entréer kan utformas genomgående och nås även från gårdarna. Dörrar får inte öppnas ut över gata och gång- och cykelväg som är allmän platsmark, då det innebär en konflikt med fotgängare och cyklister som rör sig längs de allmänna gång- och cykelvägarna. Detta gäller inte entrédörrar mot torget.

Då kvarteret är det första som möter resande till Halmstad via Resecentrum och regionbussterminalen är utformningen och gestaltningen av bebyggelsen mycket viktig.

För att säkerställa en god kvalitet i detaljutförandet tillåts inte synliga elementskarvar i fasaderna som vänder sig mot allmän platsmark. Med detta menas elementskarvar mellan större sammansatta modulelement som ger byggnaden ett ofärdigt och obearbetat intryck.

Balkonger får inte heller skjuta ut över allmän platsmark inom eller i anslutning till planområdet. Med allmän platsmark menas både den som finns inom planområdet, och den som planområdet gränsar till. Detta innebär därför Bolmensgatan, Hemfeldtsgatan, Laholmsvägen, Sturegatan samt det nya torget som bildas.

Dessa är bestämmelser som gäller hela planområdet.

Gestaltningsskrav södra kvarteret:

Färdig golvnivå får vara högst 0,8 meter över angränsande allmän plats. Syftet med bestämmelsen är att skapa gaturum som upplevs som trygga, med god överblickbarhet och därmed social kontroll. Med detta bör fönster till vanliga rum kunna placeras ca 1,5 meter över angränsande allmän platsmark.

Nockhöjder inom planområdets södra del ansluter till befintliga höjder i omgivningen (se analysbild på sida 9). Mot Hemfeldtsgatan och i anslutning till torget och Hemfeldtsgatan regleras tillåten nockhöjd till 12,5-13,0 meter. Detta medger uppförande av 4 våningar. I anslutning mot Sturegatan och Bolmensgatan får bebyggelsen bli upp till 16,0 meter i nockhöjd, vilket är ungefär i höjd med befintlig bebyggelse på motsatt sida om Sturegatan, och kan bli 5 våningar.

Den högsta delen inom södra kvarteret får bli upp till 21,5 meter i nockhöjd, vilket är i ungefär samma höjd som bebyggelsen i Östra förstaden, på motsatt sida om järnvägsspåren. Det kan bli 7 våningar. Utöver nockhöjden kan hisschakt, trapphus och ventilationsrum sticka upp.

Balkonger eller andra utskjutande fasadelement får sticka ut max 1,8 meter över prickad mark på innergården. Mer är inte lämpligt utifrån att innergården är mycket smal. Bestämmelsen innebär att innergården kan bli som minst 15,0 meter bred mellan utskjutande balkonger och andra utskjutande fasadelement.

Gestaltning norra kvarteret:

Befintlig byggnad (gamla posten) får byggas på upp till 18 meter i nockhöjd. Detta innebär ca 2 våningar ovanpå befintlig byggnad. Däremot begränsas byggnadshöjden till 16 meter, för att möta bebyggelsen på andra sidan om Laholmsvägen samt bebyggelsen mot Hemfeldtsgatan.

Del av kvarteret som vetter mot Hemfeldtsgatan får ha högst 16 meter i nockhöjd för att anpassa sig till den lägre planerade bebyggelsen både inom planområdet söderut, men också mot befintlig bebyggelse på andra sidan gatan. Takterrass för gemensam uteplats ska anläggas inom denna del. Takterrassen är en förutsättning för att bygga bostäder på denna del, eftersom någon utemiljö inte kan tillskapas på gården. Om den befintliga byggnaden inte byggs på med två våningar kommer takterrassen inte att klara gällande riktvärden för trafikbuller. Planen medger därför att en bullerskärm på högst 2 meter får uppföras utöver angiven nockhöjd. Det är av största vikt att en sådan bullerskärm utformas genomskiktlig/transparent för att upplevelsen av byggnaden inte ska bli högre än angivna höjder.

Inåt gården kan nockhöjden uppgå till 18 meter för att skapa plats för en indragen våning, vilken kan rymma trapphus till takterrassen samt gemensamma utrymmen.

Den del av norra kvarteret som föreslås för hotellverksamhet föreslås bli betydligt högre än omgivande bebyggelse. Funktionen hotell och konferens, i kombination med Halmstads Resecentrum som central nod i denna del av Halmstad, gör att platsen bedömts som lämplig för högre bebyggelse. Högsta delen av hotellbyggnaden tillåts gå upp till 45 meter, och kommer på så vis synas på långt håll, och blir ett



Fotomontage av hur påbyggnad på befintlig byggnad samt högsta delen av hotellbyggnaden syns från Laholmsvägen, från nordost om planområdet. Källa: wester + elsner



Fotomontage av hur påbyggnad på befintlig byggnad samt högsta delen av hotellbyggnaden syns från Laholmsvägen, från nordväst om planområdet (bild tagen från järnvägsviadukten). Källa: wester + elsner

nytt landmärke i staden. Se fotomontage från två olika vinklar på sida 18. Eftersom det kommer synas på långt håll är det av stor vikt att omsorg läggs på gestaltning av byggnaden, och att den högsta delen av hotellet accentueras vertikalt.

Mot planerat allmänt torg inom planområdet får hotellbyggnaden uppgå till max 27 meter i nockhöjd. Där är det viktigt att sockelvåningen utformas och gestaltas med hög ambitionsnivå och med den mänskliga skalan i fokus för att göra torget till en trivsamt plats att vistas på.

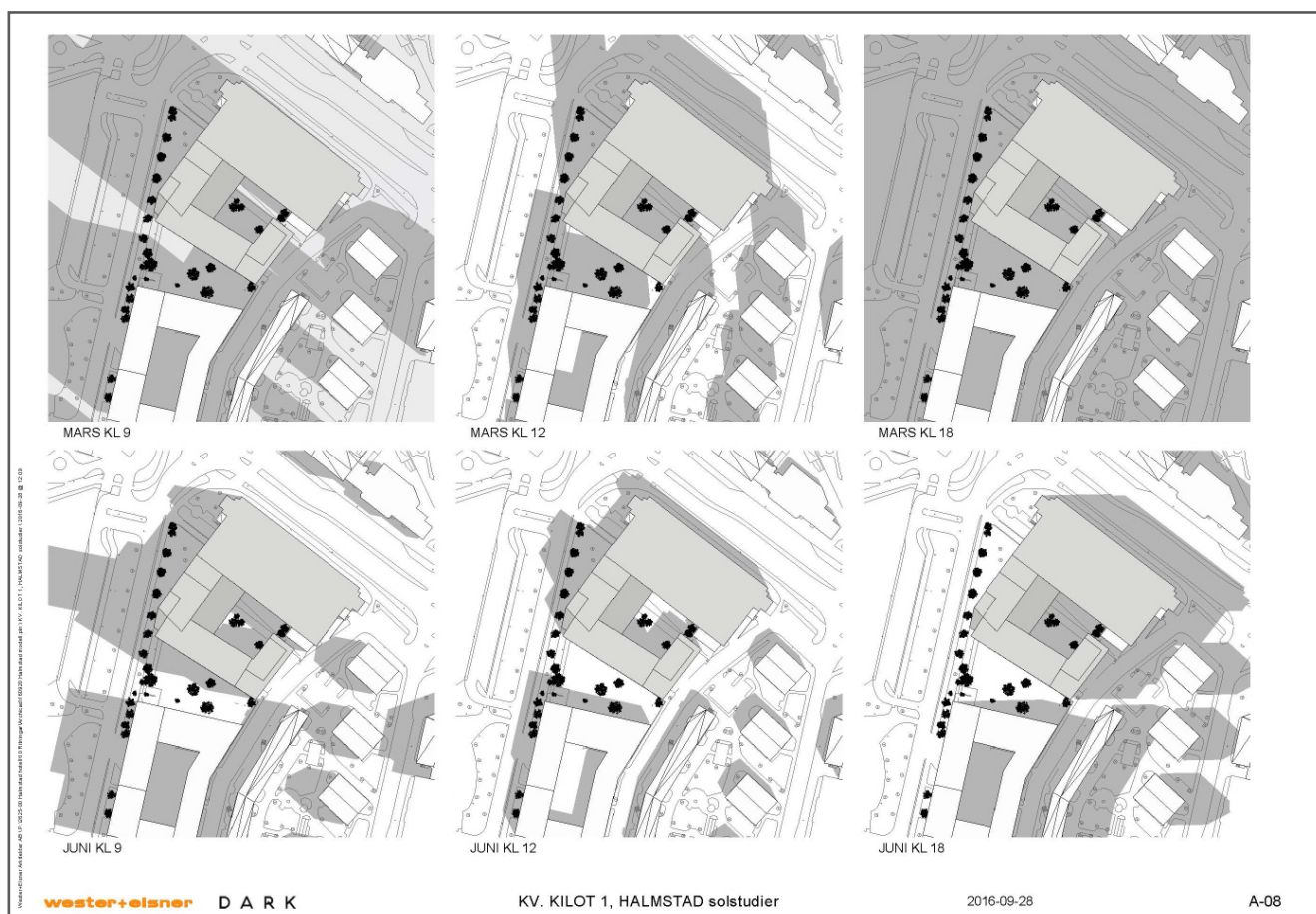
Den totala volymen för hotellet bedöms som rimlig utifrån att verksamheten kräver stora ytor, och att byggrätten inte skuggar vare sig torg eller intilliggande befintlig bebyggelse.

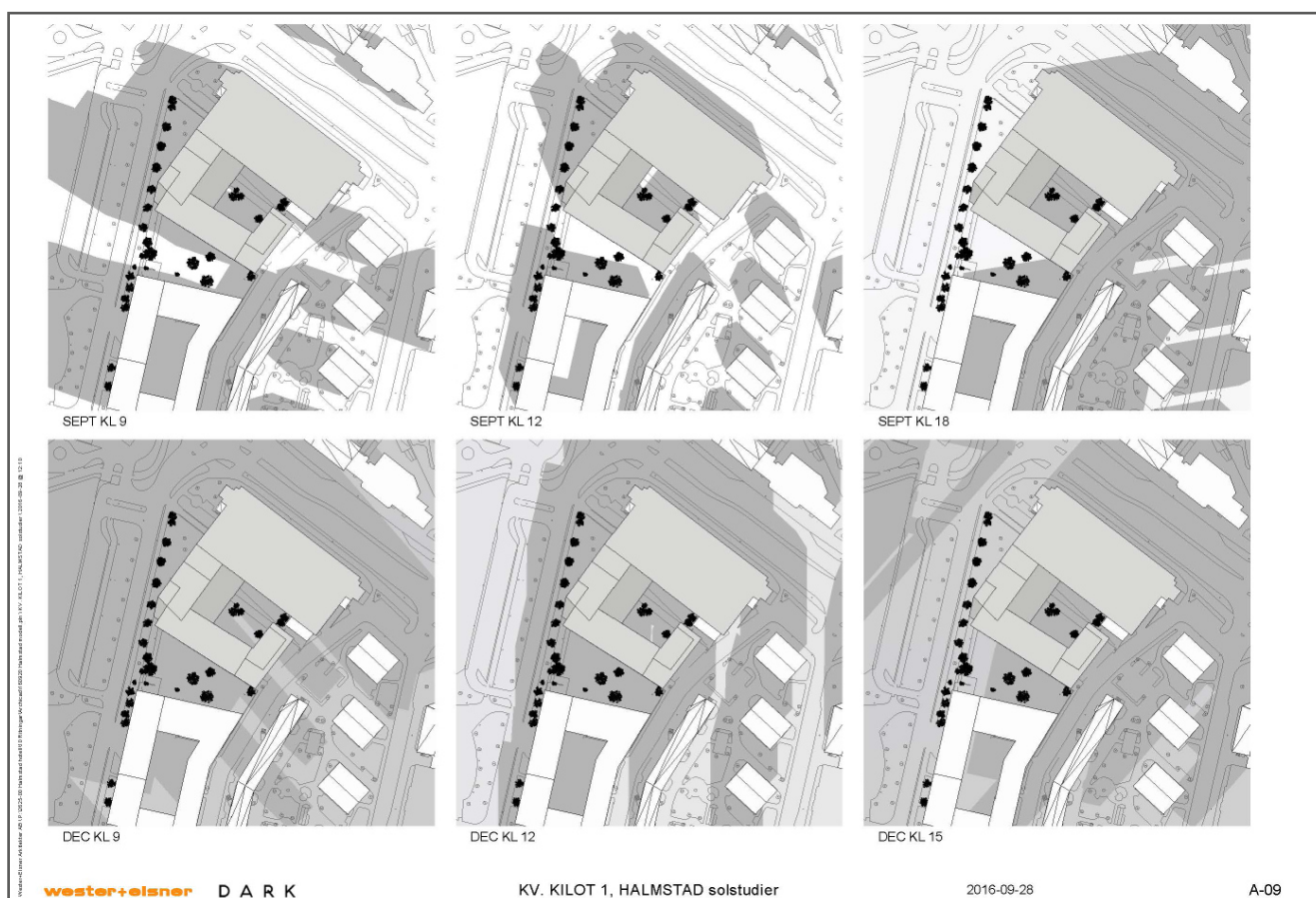
Som övergång mellan den befintliga byggnaden närmast Laholmsvägen och föreslaget ”torn” tillåts en del av hotellet bli upp till 23 meter i nockhöjd. Det är viktigt att stor arkitektonisk omsorg läggs vid mötet mellan ny bebyggelse och befintlig byggnad.

Huvudentrén till hotellet får en nockhöjd på 7 meter för att kunna skapa en tilltalande entré. Syftet är inte att kunna skapa fler än en våning inom denna del.

I hela planområdet får trapphus, hiss och ventilationsrum sticka upp över angiven nockhöjd.

Exploaterings påverkan på omgivningen genom skuggning har studerats och redovisas i följande två utdrag ur solstudien.





Samhällsservice

Möjlighet för etablering av kommersiell samhällsservice i form av hotell och konferens, samt centrumanvändning skapas inom planområdet. Ingen trafikintensiv verksamhet så som exempelvis livsmedelshandel, eller logistikföretag får förekomma.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget innebär att en genomgående gång- och cykelväg skapas mellan de två kvarteren, som regleras som GATA. Syftet med gatan är att bryta upp stadsdelens storskaliga kvartersstruktur, för att skapa en fortsättning på Östra förstadens mer småskaliga/stadsmässiga kvarter. Gatan ska vara allmän plats då allmänhetens tillgänglighet inte kan säkerställas på annat sätt.

Del av Sturegatan ingår i planområdet och regleras som lokalgata, men delen föreslås fortfarande vara avstängd för genomgående biltrafik, och istället göras om till ett rent gång- och cykelstråk. Detta är en del av framtida stråket mellan Halmstads högskola och Halmstads Resecentrum.

Då Helmfeldtsgatan föreslås bli enkelriktad för biltrafik föreslås en separerad gång- och cykelväg anläggas, för att inte förhindra cyklister att röra sig mot enkelriktningen. För att skapa plats för detta föreslås 2 meter av fastigheten Kilot 1 övergå till allmän plats och regleras som GATA.

Längs norra delen av fastigheten Kilot 1 finns en remsa med vegetation, varav halva denna tillhör kommunens fastighet och andra halvan tillhör Kilot 1. Då det är ont om plats längs Laholmsvägen

föreslås remsan mellan fasad på befintlig byggnad och befintlig gång- och cykelväg regleras som GC-VÄG och övergå till allmän plats. Detta för att skapa möjlighet att i framtiden bredda supercykelstråket längs Laholmsvägen, samt för att få tydligare ansvarsfördelning för skötseln av den vegetation som nu finns inom markremsan.

Kollektivtrafik

Planområdet har mycket god kollektivtrafikförsörjning och ett genomförande av planen förutsätter därför inga åtgärder inom detta område. En utbyggnad enligt planen ökar underlaget för befintlig kollektivtrafik.

Cykelparkering

Cykelparkering ska i första hand följa den senast antagna parkeringsnormen för cykel.

I dagsläget finns förslag till parkeringsnorm, där aktuellt planområde ingår i det som kallas Zon 1 (Parkeringsnorm för Halmstads kommun, granskningshandling 2016-06-15). Nedanstående tal utgår därför från det som gäller i zon 1 enligt förslag till nya parkeringsnormer. Såvida inte en senare parkeringsnorm för cykel har antagits är det förslag till parkeringsnorm 2016-06-15 som ny exploatering inom planområde ska utgå från vid bygglovprövning.

Cykelplatserna som är angivna nedan ska framförallt lösas inom kvartersmark, och kan delas upp med placering framför entréer på förgårdsmark för besökare, i förråd eller källare för arbetande och boende, samt vid entré på innergård för både besökare och arbetande.

Följande är beräkningar utifrån normen. Närmare beräkningar kommer behöva göras i bygglovskedet.

Bostäder:

Nedan redogörs för vad förslag till ny parkeringsnorm innebär för föreslagen bebyggelse:

För bostäder med 2 rum och kök ska det enligt riktlinjerna finnas 2,5 cykelplatser/lägenhet. Normerna grundar sig därför normalt på 2 boende per lägenhet samt en 1 plats för besökare på 2 lägenheter. Enligt BBR 3:23 ska det finnas förrådsutrymme i anslutning till bostaden för förvaring av en cykel per boende. För att förrådet ska vara attraktivt bör det placeras lättåtkomligt och innehålla möjlighet att låsa fast den egna cykeln.

Om 90 lägenheter med 2 rum och kök byggs, med 2,5 cykelplatser per lägenhet, innebär det 225 cykelplatser, varav hälften ska kunna låsas in i garage eller förråd.

Ett antal av cykelplatserna både i förråd och på innergård bör anpassas för att skapa möjlighet att parkera och låsa fast cykelkärror och cyklar med flak, vilket blir allt vanligare. Annars riskerar dessa att parkeras på platser som hindrar framkomlighet.

Centrum:

För Centrumanvändning är det oklart vilka cykelparkeringstal som ska tillämpas då detta kan innebära många olika användningsområden. I förslag till ny parkeringsnorm finns följande användningsområden som ryms i PBL-bestämmelsen "Centrum": kontor med 20 cpl/1000 kvm BTA, handel av dagligvaror med 40 cpl/1000 kvm BTA, samt restaurang/café med 40 cpl/1000 kvm BTA. För gymnasium räknas istället 0,8 cykelplats/elev inom zon 1.

Vid bygglovhantering behöver därför den mer specificerade användningen anges för att ligga till grund för uträknande av antalet cykelparkeringsplatser som krävs. Gällande parkeringsnorm för cykel ska tillämpas vid bygglovhanteringen.

Hotell:

För hotell saknas tydliga parkeringstal. Förslaget i detaljplanen är därför att antalet cykelplatser för hotelldelen beräknas närmare i bygglovet, och där tre olika delar sedan summeras:

- antal cykelplatser för restaurang/café mot torget
- cykelplatser för anställda (antal anställda x 0,4 = antal cykelplatser som krävs)
- platser för lånecyklar samt cykelturister (antal sängar x 10% = antal cykelplatser)

Då hotellritningarna förelår hotell och restaurang som vänder sig till allmänheten, inte bara hotellgäster, föreslås parkeringsnormen för cykel för restaurang att tillämpas för restaurangdelen. Förslag till ny cykelnorm anger att restaurang inom zon 1 ska utgå från 40 cpl/1000 kvm BTA. Om bottenvåningen i hotelldelen innehåller exempelvis 400 kvm restaurang innebär detta 16 cykelparkeringsplatser.

Därtill behövs platser för de som arbetar på hotellet. Enligt Resvaneundersökning för Halmstads kommun (RVU 12) är det troligt att 20-40 % av arbetande cyklar till arbetet. Om andelen som arbetar samtidigt är 30 personer, och 40% av dem cyklar behövs 12 cykelplatser för arbetande på hotellet.

Därtill bör finnas plats för ett antal lånecyklar för hotellets gäster att tillgå, samt plats för cykelturister att låsa in sina cyklar. Om hotellet har 200 sovplatser är det kanske rimligt att anta att upp till 10% vill låna/cykla. 10 % av 200 platser blir 20 cykelplatser för lånecyklar och cykelturisters egna cyklar.

Bilparkering

All parkering ska i första hand lösas inom den egna fastigheten. Möjlighet finns att reducera antalet parkeringsplatser genom åtgärder som minskar bilbehovet, eller genom parkeringsköp. Detta ska då regleras i avtal.

Infrastruktur som möjliggör laddning av elfordon bör finnas vid parkeringsplatserna.

Nedan är förslag på beräkning av parkeringstal för de olika användningarna. Närmare beräkningar kommer behöva göras vid bygglovprövningen.

Bostäder:

Parkeringsnormen för flerbostadshus inom zon 1 från 1990 anger att 7 bilplatser /1000 kvm BTA ska anläggas. För Gamletull antogs en lägre parkeringsnorm för bil med hänsyn till det centrala läget. Planområdet ligger genom sitt geografiska läge invid resecentrum centralt och mycket kollektivtrafiknära. Utifrån detta förelås att samma parkeringstal som i Gamletull tillämpas här. Detta innebär 5 bilplatser /1000 kvm BTA för bostäder.

Som redogjorts för tidigare innebär förslaget ca 9670 kvm BTA bostäder i södra kvarteret om bygggrätten utnyttjas fullt ut. Detta innebär innebär ca 48 bilparkeringsplatser för bostäderna enligt ovan angivna norm. Utnyttjas inte bygggrätten fullt ut ska antalet bilplatser anpassas efter detta vid bygglovhanteringen. Planförslaget utgår från att underjordiskt garage byggs under bostäderna i södra kvarteret för att klara parkeringsbehovet.

Centrum:

Om man utgår ifrån att två våningar med kontor byggs ovanpå befintlig byggnad, skulle enligt förslag till ny parkeringsnorm för Halmstads kommun (granskningshandling 2016-06-15) ett parkeringstal på 13/1000 kvm BTA tillämpas. För maximala möjliga utbyggnaden på 5400 kvm BTA skulle det innebära ett behov av ytterligare 70 bilparkeringsplatser, förutom de kvarteret redan har. Antalet beror dock på vilken verksamhet som etablerar sig på platsen, och hur stor BTA som faktiskt byggs ut. Detta bör därför ses över först vid bygglovansökan om påbyggnad, och då utgå från gällande parkeringsnorm.

Möjlighet att tillämpa reducering av parkeringstal tillkommer också, och möjligheter att samutnyttja med hotell, bostäder och andra verksamheter som finns och tillskapas inom planområdet bör ses över.

Hotell:

För hotell saknas parkeringsnorm. Förslagsvis kan en formel liknande den för cykelparkering användas, det vill säga en summering av:

- bilparkering hotellgäster
- bilparkering för arbetande (20-40 % bilpendlar enligt RVU 12)
- eventuell bilparkering restauranggäster

Antag att ungefär 20 % av hotellgästerna kommer med bil. Med 200 rum och en beläggingsgrad på cirka 60 % blir detta 24 platser. Ett rimligt antagande är att cirka 25 personer arbetar samtidigt på hotellet. Med statistik om bilpendling enligt RVU 12 så blir antalet parkeringar för arbetande ca 5-10 platser. Sammanlagt innebär detta 30-40 parkeringsplatser.

Utifrån att kommunen inte har något större parkeringshus i omgivningen, och närmaste större kommunal parkeringsplats ligger längre ner på Bolmensgata, bör större delen av parkeringsbehovet lösas inom planområdet.

Planen ger möjlighet att bygga underjordiskt garage under norra kvarteret, och säkerställer på så vis möjligheten att skapa tillräckligt med parkeringsplatser.

Enligt Halmstads kommuns parkeringsnorm finns möjligheter att reducera antalet parkeringsplatser, genom att vidta åtgärder för att minska bilbehovet, men också genom att samutnyttja parkeringsplatser med exempelvis intilliggande kontor.

Det totala parkeringsbehovet behöver utredas närmare i bygglovsskedet.

Biltrafik och gator

Helmfeldtsgatan föreslås bli enkelriktad i södergående riktning, och anslutningen från Engelbrektsgatan ses över och åtgärdas för ett optimalt trafikflöde. Detta kräver ombyggnad av Helmfeldtsgatan för att skapa separerad gång- och cykelväg så cykeltrafiken inte påverkas av enkelriktningen.

Sturegatan föreslås stängas av helt från biltrafik och istället bli del av gång- och cykelstråket mellan Halmstads Resecentrum och högskolan.

Planerad hotell- och konferensanläggning i norra kvarteret föreslås angöras av gäster/besökande från Bolmensgatan, via en ny gata, som på så vis kan nå parkeringar på innergården eller i befintligt garage i kvarteret. Den nya gatan föreslås vara allmän platsmark för att kommunen ska säkerställa denna gata

utformas för att inte uppmuntra till genomfartstrafik mellan Bolmensgatan och Helmfeldsgatan, samt för att säkerställa allmänhetens framkomlighet. Se illustrationskarta för förslag på lösning.

Det är också av stor vikt att gatan är allmän plats för att kunna reglera trafiken i framtiden om förutsättningarna i omgivande trafiknät förändras.

För bussar och taxi som ska till hotellet skapas en parkeringsficka i anslutning till hotellets entré och torget. Bussar som kommer från Laholmsvägen föreslås nå denna bussficka genom att köra in och genom på regionbussterminalens område. Då uppskattningen är att hotellet genererar ca 2-4 bussar/dygn beräknas detta inte påverka regionbussarnas framkomlighet.

Leveranser till norra kvarteret föreslås angöra från Helmfeldtsgatan.

Enligt trafikutredningen (SWECO, 2016-10-04) kommer förändringen av markanvändningen inom kvarteret Kilot att ge begränsad förändring av trafikflödena på omkringliggande gator; på Helmfeldtsgatan och Laholmsvägen bedöms tillskottet bli cirka 100 fordon per dygn medan Bolmensgatan får i stort sett oförändrad total trafik mot idag till följd av att postens verksamhet flyttar från kvarteret.

Sett till belastningen i korsningarna med Laholmsvägen är det en fördel att fördela trafiken till och från kvarteret Kilot mellan Bolmensgatan och Helmfeldtsgatan/Engelbrektsgränd. Med föreslagen trafikföring blir det acceptabla belastningsgrader och kölängder i båda korsningarna. Ur enbart belastningssynpunkt hade det varit fördelaktigt att fördela ännu mer trafik från Bolmensgatan till Helmfeldtsgatan men det är negativt ur andra hänseenden, bland annat orienterbarhet, tydlighet och trafiksäkerhet på gatorna i bostadskvarteren öster om kvarteret Kilot.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

Av de luftföroreningar som biltrafiken för med sig är det främst kvävedioxid och partiklar (PM10) som kan ha betydelse för hälsa och miljö. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar bedöms inte överskridas i och med planens genomförande, då planens läge ger goda förutsättningar för hållbart resande för både boende och gäster till hotellet.

Miljökvalitetsnormerna för grundvatten bedöms inte påverkas kvantitativt eller kvalitativt då planområdet till största del redan är hårdgjort.

Miljökvalitetsnormerna för ytvatten påverkas inte, då området redan är hårdgjort och samma mängder som idag föreslås ledas via det kommunala dagvattensystemet till Nissan. Användning av ytorna inom planområdet kommer förändras från asfaltsytor för parkering och lastning av tunga fordon, till bostads- och centrumkvarter, i och med planens genomförande. Dagvattnet kan därför förväntas bli renare än i dagsläget. Därtill kan viss del av dagvattnet komma att infiltreras inom planområdet, alternativt fördröjas under jord.

Buller

En bullerutredning har tagits fram för planområdet av Ramböll, 2017-04-19. Denna baseras på trafiksiffror framtagna i trafikutredningen av Sweco, 2016-10-04, samt Trafikverkets basprognos för järnvägstrafiken fram till 2030 respektive 2040. Även en framtida ombyggnad av bangården vid resecentrum (där närmaste spår kan komma att placeras ca 10 meter närmare planområdet än idag) har

tagits med i beräkningarna. Det är viktigt att samtliga bullerberäkningar avseende tågtrafiken utgår ifrån Trafikverkets prognos för år 2040 samt en framtida ombyggnad av bangården vid resecentrum.

I den genomförda bullerutredningen framkom att både riktvärden för väg- och tågtrafikbuller (och därmed även sammanvägningen av båda källor) överskrids vid bostadsfasader mot Bolmensgatan. Samtliga lägenheter mot gatan måste därmed enligt riktlinjerna i bullerförordningen utformas så att hälften av bostadsrummen orienteras mot innergården. Där ekvivalent ljudnivå vid fasad inte överskrider 60 dB(A) får dock enkelsidiga lägenheter mindre än 35 kvm byggas.

Mot innergården visar bullerutredningen att bostadsbebyggelsen utmed Bolmensgatan får ekvivalenta ljudnivåer som understiger 55 dB(A). Vid en framtida ombyggnad av resecentrum och trafikprognos för år 2040 visar utredningen dock att den maximala ljudnivån på 70 dB(A) kommer att överskridas utmed vissa delar av fasaderna även mot innergården. Enligt studerade planlösningar kommer en genomgående lägenhet i mitten av den västra byggnaden att få maximala ljudnivåer strax över 70 dB(A) vid sovrumsfönstret under nattetid. Maximalnivån överskrids även vid enkelsidiga lägenheter mot innergården, men då ekvivalentnivån vid dessa beräknas till ca 50 dB(A) saknas krav om tyst sida enligt förordningen. I bullerutredningen redovisas exempel på tekniska lösningar som är möjliga att genomföra för att sänka ljudnivån vid fasad, exempelvis absorbenter i balkongtak eller en delvis inglasning av balkongen.

För att säkerställa att de nya bostäderna inte får högre bullernivåer än det som rekommenderas i bullerförordningen innehåller plankartan en skyddsbestämmelse för byggnaderna utmed Bolmensgatan (m_2). Denna anger att lägenheter där den ekvivalenta ljudnivån överskrider 55 dB(A) ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot en sida med högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad respektive 70 dB(A) maximal ljudnivå vid fasad nattetid kl. 22-06 (får överskridas 5 ggr/natt).

När trafikverket planerar för ny infrastruktur eller ”väsentlig ombyggnad” av infrastruktur tillämpar de i regel sina interna bullerriktlinjer; TDOK 1021 och TDOK 2016:0246. I dessa anges att 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå ska uppnås vid fasad (gäller spårtrafik lägre än 250 km/h). Någon möjlighet att tillämpa bullerförordningens riktlinje om hälften av bostadsrummen placerade mot en ”ljuddämpad” sida finns inte i trafikverkets interna dokument.

Under detaljplanens framtagande har kommunen och trafikverket diskuterat huruvida det är de juridiskt bindande planbestämmelserna, bullerförordningen eller trafikverkets interna riktlinjer som ska tillämpas vid bedömningen av eventuella bulleråtgärder för en framtida utbyggnad av resecentrum, etapp 3. Kommunen och trafikverket är överens om att det i första hand är planbestämmelserna som ska tillämpas. För att det ska vara extra tydligt vad som gäller vid resecentrums utbyggnad innehåller plankartan dock en bestämmelse som anger att de ekvivalenta ljudnivåerna från spårtrafik vid fasad mot järnvägen får vara högre än 60 dB(A). 70 dB(A) ekvivalent ljudnivå anges i bestämmelsen. På så sätt säkerställs att inga ytterligare bulleråtgärder krävs vid en utbyggnad av Halmstad resecentrum, etapp 3. Lägenheternas planlösningar ska redan vid byggnationen anpassas för att säkerställa bostäder med godtagbara ljudnivåer enligt ”Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggande”. Därmed ska ytterligare krav i ett senare skede inte ställas.

På gemensamma uteplatser inom södra kvarteret överskrids riktvärdet 50 dB(A) avseende ekvivalent ljudnivå med någon decibel om inga åtgärder genomförs. I bullerutredningen redovisas åtgärdsförslag

för att riktvärdet ska klaras, t ex bullerskärmar eller gårdsbyggnader i kvartersgränsen mot söder. För att säkerställa att den gemensamma uteplatsen inte får högre bullernivåer än det som rekommenderas i bullerförordningen innehåller detaljplanen en bestämmelse (m_1) om att det inom gårdsmiljön ska anordnas bullerdämpande byggnadsverk så att bullervärdet är högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid en gemensam uteplats.

Även maximal ljudnivå överskrider, utan åtgärder, 70 dB(A) på delar av gårdsytan vid de mest bullrande tågpassagera. Med trafikering enligt 2040 års basprognos (40 godståg per dygn) bedöms det som mindre sannolikt att det frekvent kommer att passera fler än fem godståg per timme under dagtid, då godstågen i huvudsak väntas trafikera banan under tider då persontrafiken är av lägre omfattning. Övriga tågpassager beräknas inte ge upphov till maximala ljudnivåer som överskrider riktvärdet. Då förordningen anger att upp till fem överskridanden av riktvärdet per timme bör kunna accepteras (så länge nivån inte överskrider 80 dB(A)) anses kraven i förordningen vara uppfyllda.

Om den befintliga byggnaden i norra kvarteret inte byggs på med två ytterligare våningar (som planen medger) överskrider riktvärdet för buller på den gemensamma takterrassen. Planen medger därför att en genomsiktig/transparent bullerskärm på högst 2 meter får uppföras utöver angiven nockhöjd.

Om kvarteren byggs ut i etapper/omgångar måste varje enskild etapp klara riktlinjerna enligt trafikbullerförordningen.

Både för bostadsbyggnader och övernattningsrum inom hotellbyggnaden gäller att riktvärden för ljudnivå inomhus måste klaras. Detta regleras däremot inte i detaljplan, utan i Boverkets Byggregler (BBR).

Bullerutredningen visar sammantaget att trafiktillskottet som genereras till följd av utbyggnaden av kvarteret Kilot bedöms som ringa och inte i någon större utsträckning påverkar ljudnivåerna. Tillkommande bebyggelse utmed Bolmensgatan kommer att skärma av ljudet från järnvägen och från trafiken utmed Bolmensgatan. Bullersituationen vid befintliga bostäder utmed Helmfeldtsgatan bedöms därmed sammantaget komma att förbättras.

Sociala aspekter

Gestaltningen med slutna kvarter bidrar till att skapa tydlighet och orienterbarhet. Entréer placeras mot allmän platsmark och golvhöjden regleras för att bidra till en god överblickbarhet och på så sätt en naturlig, social överblick kring de allmänna gatorna och torget. Detta är bra förutsättningar för en trygg vistelsemiljö. Samtidigt skapas möjlighet till sociala mötesplatser på det föreslagna torget.

Närhet till goda kollektivtrafikförbindelser, centrum, skolor och högskola gör det möjligt för alla, oavsett ålder och kön, att få ihop det dagliga livet.

Kommunens handikappolitiska program innebär att i alla planeringssammanhang ska stor omsorg läggas vid att åstadkomma god tillgänglighet för alla brukare. Mycket regleras också genom Boverkets Byggregler (BBR) i bygglovskedet.

Störande verksamheter och farligt gods

Då närmaste spårmitt kan komma att placeras som närmast 80 meter från planerad bebyggelse inom planområdet, så har planförslaget utarbetats efter denna förutsättning.

På grund av närheten till Västkustbanan ska luftintag placeras på motsatt sida av byggnaden eller tydligt i skydd bakom annan byggnad. Detta gäller hela planområdet.

För hotell och konferens där det är möjligt att underhålla och upprätthålla ett system gäller även att gasdetektor kopplad till automatiskt nedstängningssystem och varseblivningssystem, samt utrymningsplan ska finnas (Riskanalys av farligt gods i Hallands län, Länsstyrelsen i Halland, 2011).

Risk

I södra delen av planområdet där halterna av markföroreningar överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för Känslig markanvändning ska sanering ske innan startbesked kan medges för nybyggnation.

Elnätstationen placeras så att försiktighetsprincipen avseende elektromagnetisk strålning efterlevs. Enligt information om typen av nätstation som ska uppföras inom planområdet klaras riktlinjerna på 0,4 microTesla cirka en decimeter från själva byggnaden. Då avståndet planeras bli minst 3 meter mellan eventuell bostad och nätstation uppfylls dessa krav.

Vibrationer

Enligt vibrationsutredning av ÅF (2014-02-21) är de högsta uppmätta vibrationshastigheterna under hela mätperioden 0,3 mm/s RMS SLOW i mark.

För att säkerställa att riktvärden för vibrationer uppnås vid byggnation av flerbostadshus, samt i byggnad om fler än befintliga två våningar, anger detaljplanen att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Planområdet är anslutet till fjärrvärmenätet och nya byggnader föreslås även de anslutas. HEM:s nätstation föreslås flyttas inom planområdet. Därav ny plats för teknisk anläggning inom planområdet.

Dricks- och spillvatten

Den nya bebyggelsen avses anslutas till det befintliga ledningsnätet för dricks- och spillvatten. Varje ny fastighet ska få en ny separat servis.

Hotellets höga byggnad ställer krav på 20 l/s i brandvattenkapacitet. Detta kan inte uppfyllas i de närmaste brandposterna, som endast har 10 l/s. Däremot kan detta behov tillgodoses genom att anlägga en brandpost i korsningen Laholmsvägen-Enslösvägen, som har upp till 40 l/s i brandvattenkapacitet.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för planområdet av Sweco, 2015-05-04. Enligt den föreslås den befintliga perkolationsanläggningen ersättas av underjordiska kassetter i området mellan de föreslagna nya kvarteren inom planområdet. Det innebär att dagvatten från hela planområdet ska ledas hit för fördröjning innan det släpps vidare till de allmänna ledningarna i Bolmensgatan.

Sedan dagvattenutredningen tagits fram har platsen ändrat form till ett öppnare torg, och planförslaget innebär att fastigheten Kilot 1 kan komma att delas i flera fastigheter. Det föreslås därför att kassetterna ska vara en del av den allmänna dagvattenanläggningen och att den ska ligga under allmän platsmark. Då infiltrationsmöjligheterna är goda kan dagvattenkassetter eventuellt kombineras med viss naturlig infiltration och öppen dagvattenhantering.

Den befintliga dagvattenservisen på fastigheten Kilot 1 har en kapacitet på ca 20 l/s, vilket också motsvarar de fördröjningskrav som sedan tidigare ställts på fastigheten. Utloppet från planerat fördröjningsmagasin kommer att anslutas till dagvattenservisen, som i sin tur är ansluten till den allmänna dagvattenledningen i Bolmensgatan.

Nya framtida fastigheters förbindelsepunkter anläggs ca 0,5 meter från fastighetsgräns, varifrån dagvatten från respektive fastighet leds till fördröjningsmagasinet under torget.

Avfallshantering

Plats för hushållsavfall bör placeras inom det södra kvarteret så att det inte är mer än 50 meter från samtliga bostadsentréer, samt så att renhållningsarbetarna inte behöver dra eventuella kärl längre än 30 meter. Genom placering i anslutning till innergården och intill Helmfeldtsgatan, samt att samtliga bostäder får utgång mot innergården kan detta lösas för det södra kvarteret.

För bostäderna i södra kvarteret är två olika former av hantering av hushållsavfall möjliga. Antingen anläggs, inom föreslagen byggrätt vid Helmfeldtsgatan, ett traditionellt avfallsrum med kärl för hushållsavfall, som även kan kompletteras med kärl för lokal källsortering. Alternativt kan djupbehållare anläggas som antingen erbjuder källsortering, eller endast hushållsavfall. Utformning av anläggning bör göras i samråd med Halmstads Energi och Miljö AB, och anläggningen ska ligga på kvartersmark.

Avfallshantering i norra kvarteret föreslås ske på den gemensamma innergården, eller i soprum i anslutning till innergården.



Exempel på djupbehållare som kan användas för olika avfallsfraktioner eller hushållsavfall.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

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

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Tid	Planprocessen	Byggprocessen
4:e kvartalet 2016	Samråd	
1:a kvartalet 2017	Granskning	
2:a kvartalet 2017	Antagande (KS)	
	Laga kraft	

Genomförande

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

Ansvarsfördelning

Anläggning	Genomförande, drift
Allmänt VA-nät, dagvatten	Laholmsbuktens VA
El, fjärrvärme	HEM AB
Bredband	Halmstad stadsnät
Allmän platsmark	Teknik- och fritidsförvaltningen
Kvartersmark	Berörd markägare / exploatör

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän plats.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Detaljplanen möjliggör att fastigheten Kilot 1 kan styckas av i nya fastigheter för bostadsändamål, centrumfunktioner, för hotell- och konferens samt för tekniska anläggningar. Detaljplanen möjliggör även att ett ca 3 meter brett område utmed Bolmensgatan, planlagt för bostadsändamål, överförs från den kommunala fastigheten Halmstad 2:16 till fastigheten Kilot 1.

De delar av fastigheten Kilot 1 som planläggs som allmän plats föreslås övergå till den kommunala fastigheten Halmstad 2:16. Detta gäller en remsa i den norra delen av planområdet som planlagts som gc-väg, en 2 meter bred remsa utmed Helmfeldts gatan som planlagts som gata samt ytan mellan de bägge kvarteren som planlagts som torg samt gata.

Gemensamhetsanläggning, servitut och ledningsrätter

I den norra delen av kvarteret kan en gemensamhetsanläggning/ar bildas för garaget, gemensam innergård och ramp ner till befintligt underjordiskt garage. I det fall det endast är en fastighet som ska ha tillträde till det underjordiska garaget kan tillträde till rampen lösas via servitutsrätt.

I det fall det södra kvarteret delas upp i två eller flera fastigheter möjliggör detaljplanen att gemensamhetsanläggning bildas för gemensam innergård samt underjordiskt garage.

Deltagande fastigheter i en gemensamhetsanläggning ansvarar för förvaltning av anläggningen i enlighet med vid lantmäteriförrättningen åsatta andelstal. Gemensamhetsanläggningens läge, deltagare, andelstal m.m. fastställs i ett anläggningsbeslut.

I det fall område detaljplanelagt för E (tekniska anläggningar) inte styckas av till en egen fastighet löses rätten till området med ledningsrätt.

Planen medför inget behov av upprättande av ytterligare servitut eller ledningsrätter.

EKONOMISKA FRÅGOR

Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inklusive bullerdämpande åtgärder inom kvartersmark bekostas av berörd markägare.

Iordningställande av allmän plats bekostas av exploatören, vilket regleras i exploateringsavtalet.

Erforderlig fastighetsbildning och fastighetsreglering bekostas av berörd fastighetsägare.

Kostnader som är förknippade med att tillskapa rätt för anläggning på annans mark så som servitut, ledningsrätt, gemensamhetsanläggning eller annan nyttjanderätt bekostas av ägare till anläggningen/rättigheten.

Laholmsbuktens VA bekostar erforderlig utbyggnad av det allmänna VA-nätet inom planområdet. Anläggningsavgift avseende VA-anslutningar regleras av gällande VA-taxa. Dagvattenutredning har bekostats av exploatören som även bekostar utbyggnad av erforderliga dagvattenanläggningar inom planområdet. Exploatören bekostar åtgärder för att fylla kraven på brandsvattenförsörjning. Detta regleras i exploateringsavtalet.

Anslutningsavgifter för el och fjärrvärme uttages i enlighet med HEMs gällande taxa. I det fall befintlig transformator behöver flyttas bekostas det av exploatören.

Plankostnaden bekostas av exploatören i enlighet med tidigare tecknat ramavtal.

Detaljerade undersökningar avseende geologi, markens bärighet, markradonförekomst, arkeologi o. s. v. som kan krävas vid byggnation inom aktuellt planområde bekostas av berörd markägare.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal ska tecknas mellan exploatören (Fastighets AB Tre Kilo) och Halmstads kommun. Avtalet, som reglerar genomförandet av detaljplanen, ska godkännas av Halmstads kommun i samband med antagande av detaljplanen.

Utbyggnadskostnader för de allmänna anläggningarna

Projektering och kostnadsberäkning för allmänna anläggningar (gata, torg och dagvattenanläggningar) pågår.

Ersättningsskyldighet

Ej relevant för planområdet.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

- Tina Wagner, planarkitekt
- Tommy Andersson, markstrateg
- Helena Lundberg, mark- och exploateringsingenjör
- Kajsa Sparrings, stadsarkitekt
- Sabina Andersson, trafikstrateg
- Per-Anders Olsson, miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Gert Heinsvig, brandingenjör
- Christer Johansson, projektledare gata
- Maria Johansson, landskapsarkitekt
- Michael Mortensen, VA-ingenjör
- Anna Reinholdz, trafikmiljöingenjör
- Stina Alexandersson, trafikmiljöingenjör

KÄLLOR

- Detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl, Resecentrum, laga kraft 2014-11-04
- Halmstads gröna värden, antaget av Kommunfullmäktige 2008-03-27
- Handlingsprogram för hållbara transporter, antaget av Kommunfullmäktige 2012-03-27
- Hydrogeologisk rapport, Resecentrum etapp 2, WSP, 2013-03-26
- Parkeringsnorm för Halmstads kommun, granskningshandling 2016-06-15
- Rapport av luftkvalitetsmätningar i Halmstad 2015, <https://www.halmstad.se/byggabomiljo/luft-nihalmstad.2864.html> (läst 2016-08-29)
- Resvaneundersökning för Halmstads kommun (RVU 12), <https://www.halmstad.se/byggabomiljo/aktuellabyggochinfrastruktursprojekt/resvanor.7229.html>
- <http://viss.lansstyrelsen.se/>, (läst 2016-10-04)
- Trafikverkets basprognos för järnvägstrafik 2040. <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalyser/Kort-om-trafikprognoser/>, (läst 2016-12-09)
- Bedömning av luktbeläggning, Sweco VIAK 2005-11-21
- Trafikverkets riktlinjer TDOK 2014:1021 om buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg

Samhällsbyggnadskontoret

Annika Hansson
Tf planchef

Jonna Kignell
Planarkitekt



BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

tillhörande detaljplan för

KILOT 1 m fl

HALMSTAD, HALMSTADS KOMMUN
Plan 1076 K

Kommunfullmäktige 2017-06-20

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 §§) ska 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 utveckla fastigheten Kilot 1. Fastigheten avses planläggas för bostäder samt för hotell och centrumanvändning.

Planområdet ligger vid Laholmsvägen i korsningen till Bolmensgatan och gränsar i väster till stationsområdet med det planerade nya resecentrumet. Planområdet är ca 11500 m² stort.

Planen innebär att Postnords verksamhet kommer att lokaliseras till en annan plats. Detta är en förutsättning för planens genomförande.

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.

Skäl till bedömningen är att det under detaljplaneprocessen har gjorts bullerutredning, riskutlåtande, översiktlig miljöteknisk markundersökning, samt en vibrationsutredning utifrån närheten till järnvägen.

Slutsatserna från utredningarna samt eventuella åtgärder och anpassningar redovisas i planbeskrivningen.

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

På fastigheten har idag Postnord sin verksamhet och lokaler. Utöver det finns även ytterligare kontor i samma byggnad. I södra delen av fastigheten finns en parkeringsyta.

Översiktsplan och andra pågående projekt

I Översiktsplan Framtidsplan 2030 ingår kvarteret Kilot i utvecklingsområdet kring Resecentrum. Detaljplan för kvarteret Kilot måste anpassas till pågående utbyggnad av Halmstads Resecentrum.

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 program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Platsens betydelse						
Internationella konventioner, Natura 2000, Unesco, Värds- arv m.m.		x			x	Planområdet berörs inte av några internationella konventioner. Närmaste Natura 2000-område är Alet, beläget ca 1500 m västerut.
Miljöbalken 3 kap: Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vatten.		x			x	Planområdet är redan ianspråktaget och bebyggt. Planområdet ansluter till Laholmsvägen. Järnvägen och resecentrum ligger i närheten. Laholmsvägen och järnvägen är utpekade som riksintressen för kommunikation enligt Miljöbalken kap 3 §8. En utveckling av kvarteret Kilot bedöms inte påverka dessa riksintressen negativt.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Miljöbalken 3 kap 6§ och 4 kap § 1 och 2: Natur-, kulturvärden och friluftsliv		x			x	Berör inte planområdet
Miljöbalken 4 kap 6§: Vattenkraft (gäller endast Fylleån)		x			x	Berör inte planområdet
Miljöbalken 7 kap: Naturreservat, biotopskydd, strandskydd etc.		x			x	Programområdet omfattas av följande skydd: <u>Strandskydd</u> Planområdet omfattas inte av strandskydd
		x			x	<u>Vattenskyddsområde</u> Planområdet berörs inte av vattenskyddsområde
		x			x	<u>Naturreservat</u> Det finns inget naturreservat inom planområdet
		x			x	<u>Biotopskydd</u> Berör inte planområdet. Trädraden längs med Bolmensgatan omfattas med hänsyn till trädens ålder, stammarnas ringa storlek och närheten till bebyggelsen inte av biotopskydd.
Byggnads- och fornminnen		x			x	Det finns inga kända byggnads- och fornminnen inom planområdet.
Kulturhistorisk miljö		x			x	Planområdet gränsar mot ett område i kulturmiljövårdsprogrammet (Engelbrekt). I kvarteret Framtiden, närmast planområdet, ligger Halmstads Fastighets ABs första stora bostadsprojekt: bostäder för barnrika familjer, uppfört 1942-43. Planförslaget bedöms inte påverka den kulturhistoriska miljön negativt.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Naturområde i ÖP, naturvärden, rödlis-tade arter		x			x	Det finns inga utpekade naturvärden inom området.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Påverkan på människors hälsa och säkerhet. Risk för buller, luftföroreningar m.m.	x		x			<u>Bullerstörningar mm</u> Fastigheten påverkas i dagsläget av buller från Postens verksamhet, regionbussterminalen, trafiksituationen på Laholmsvägen och järnvägen. Postens verksamhet ska flytta från platsen, och kommer därför inte utgöra någon bullerstörning när bostäderna är utbyggda. Då bullernivåerna är höga i omgivningen föreslås fastigheten Kilot utvecklas i kvarter som är slutna mot Bolmensgatan och Laholmsvägen, för att skapa en ljuddämpad sida. Enligt genomförd bullerutredning kommer riktvärdena vid fasad överskridas utmed både Bolmensgatan och Laholmsvägen, men genom utformningen av bebyggelsen och gårdsmiljöerna kommer riktvärdena i bullerförordningen (2015:216) kunna uppnås. Detta säkerställs genom bestämmelser på plankartan. För befintlig bebyggelse på Helmfeldtsgatan bedöms bullermiljön sammantaget att förbättras.
	x			x		<u>Luftkvalitet</u> Förutsättningarna vid planområdet är jämförbara med förutsättningarna vid mätstationen på Viktoriagatan, med skillnaden att gaturummet vid planområdet är öppnare än gaturummet vid Viktoriagatan. Mätningarna av kvävedioxid och partiklar i gatumiljön (på Viktoriagatan) visar att de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna uppfylls med marginal i dagsläget, men de ligger på nivåer där mätningar ska göras kontinuerligt.
	x			x		<u>Trafik</u> I närheten av kvarteret Kilot ligger järnvägen, där transport av både person- och godstrafik sker. Planområdet gränsar till Laholmsvägen i norr, som idag är en av Halmstads mest trafikerade vägar, bortsett från de större transportlederna som t.ex. E6an. Vägen trafikeras av biltrafik, bussar och en del tunga transporter. Korsningen Laholmsvägen - Enslövsvägen är i dagsläget hårt belastad. Lokalt på Laholmsvägen beräknas trafikmängden på lång sikt minska med ungefär 25% (<i>Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Halmstads Resecentrum, etapperna 2 och 3</i>). Trafiken med tunga fordon till planområdet och på Laholmsvägen bedöms minska i och med att Posten omlokaliseras från platsen.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
		x			x	<u>Radon</u> Planområdet ligger inom normalriskområde för radon.
Risk för olyckor Skred, ras, översvämning		x			x	Risken för skred, ras och översvämning bedöms som liten.
Farligt gods	x			x		Farligt gods transporteras på järnvägen ca 90 m väster om planområdet. En riskutredning har tagits fram i samband med detaljplanen för Resecentrum. I den konstateras att "hög risk" endast kan konstateras i spårens omedelbara närhet. Enligt Riskanalys av Farligt gods i Hallands län från 2011 ligger planområdet längre från järnvägsspåret än rekommenderat avstånd (basavstånd) som för "tätort" är 80 m. Ett riskutlåtande avseende farligt gods har tagits fram av Ramböll, 2014-01-22. Krav ställs bland annat på att luftintag placeras på motsatt sida av byggnad, i förhållande till järnvägen.
Förorenad mark	x			x		Inom kvarteret finns förorenad mark, riskklass 2. På området har det tidigare funnits en bensinstation, kemtvätt, skrot och gummicentral. De markområden inom planområdet som är förorenade förutsätts saneras till lämplig nivå innan startbesked för bygglov medges. Detta regleras med bestämmelse om villkorat startbesked.
Landskapsbild	x			x		Utformningen av bebyggelsen är viktig för intrycket av staden då det är det första man möter när man anländer till Resecentrum. Funktionen hotell och konferens, i kombination med Halmstads Resecentrum som central nod i denna del av Halmstad, gör att platsen bedömts som lämplig för högre bebyggelse. Högsta delen av hotellbyggnaden tillåts gå upp till 45 meter, och kommer på så vis synas på långt håll, och blir ett nytt landmärke i staden.

Effekter på miljö kvalitetsnormer och miljö mål

Nedan följer en beskrivning av vilka miljö kvalitetsnormer som kan påverkas av ett genomförande av detaljplanen.

Effekter på miljö kvalitetsnormer och miljö mål	
Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten	Det bedöms inte finnas risk för överskridande av miljö kvalitetsnormen för luft i och med planens antagande. Dagvatten från planområdet belastar Nissans vattendrag. En sanering av fastigheten påverkar miljö kvalitetsnormen för vatten, som infiltreras på plats, positivt.
Nationella miljö mål	Förslaget påverkar uppfyllandet av följande miljö mål:
- Begränsad Klimat-påverkan	Bostäder centralt med närhet till arbetsplatser, kollektivtrafik, supercykelstråk och service påverkar miljö målet positivt då det minskar behovet av egen bil. Placering av hotell och konferens intill Halmstads Resecentrum uppmuntrar till att besökande reser med tåg eller buss till Halmstad.
- Frisk Luft	Planområdets läge är jämförbart med Viktoriagatan där luftmätningar sker, med skillnaden att gaturummet vid planområdet är öppnare än gaturummet vid Viktoriagatan. Hallands regionala miljö kvalitetsmål för kvävedioxid klaras inte i dagsläget enligt mätningarna vid Viktoriagatan. Ett genomförande av detaljplanen med bostäder centralt kan påverka miljö målet positivt då behovet av egen bil minskar, samt besökare har stora möjlighet att resa till Halmstad med tåg.
- Giftfri Miljö	En sanering av fastigheten påverkar miljö målet positivt.
- God Bebyggd Miljö	Planen påverkar miljö målet både positivt och negativt. Fastigheten är redan i anspråkstagen och ligger centralt. Ett effektivare utnyttjande av fastigheten är god hushållning med mark. Läget förutsätter noggrant utformade bostäder då boende annars riskerar att utsättas för höga bullernivåer.

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	1. Buller: Fastigheten är utsatt för höga bullernivåer från Laholmsvägen samt regionbussterminalen/Bolmensgatan och Västkustbanan. 2. Trafik: Laholmsvägen är en av Halmstads mest trafikerade vägar, bortsett från de större transportlederna som t.ex. E6an. Korsningen Laholmsvägen - Enslövsvägen är i dagsläget hårt belastad. Handlingsprogram för hållbara transporter siktar på en minskning av trafiken. 3. Farligt gods: Effekternas omfattning vid en olycka med farligt gods är beroende på typ av gods. De huvudsakliga riskkällorna utgörs av de som kan leda till en eller flera av följande tre konsekvenser; brand, explosion och utsläpp av giftiga eller frätande kemikalier. 4. Förorenad mark: Tidigare verksamheter inom kvarteret medför en risk för markföroreningar. 5. Landskapsbild/utformning: Utformningen av bebyggelsen är viktig för intrycket av staden då det är det första man möter när man anländer till Resecentrum samt till Halmstad med tåg.
Effekternas sannolikhet	1. Buller: Vid en planläggning för bostäder inom kvarteret krävs noggrann utformning av bostäderna samt dess uteplatser för att garantera en god boendemiljö. 2. Trafik: Laholmsvägen och korsningen Laholmsvägen-Enslövsvägen är idag hårt belastade. Detta kan komma att förvärras om trafikalstrande verksamheter förläggs i kvarteret. Läget förbättras dock när befintliga trafikalstrande verksamheter (Postnord) omlokaliseras. 3. Farligt gods: Enligt utredning för Resecentrum bedöms sannolikheten för en olycka med farligt gods som låg. 4. Förorenad mark: Det finns markföroreningar inom fastigheten. 5. Landskapsbild/utformning: En utveckling av kvarteret med nya byggnader kommer att påverka upplevelsen av staden. Höjden på föreslagen hotellbyggnad kommer att påverka stadssiluetten.

Effekter av tilltänkt markanvändning	
Effekternas betydelse och komplexitet	1. Buller: Höga bullernivåer påverkar människors hälsa negativt, särskilt vid bostaden. 2. Trafik: Den i dagsläget höga trafikbelastningen i omgivningen medför att trafikallstrande verksamheter inte bör förläggas i kvarteret. Noggrann utformning av bostäderna för att garantera en god boendemiljö. 3. Farligt gods: Under förutsättning att de baskrav som anges i Länsstyrelsens riskanalys av farligt gods uppfylls torde effekterna bli mindre betydande. 4. Förorenad mark: En sanering av marken medför en förbättring jämfört med dagsläget. 5. Landskapsbild/utformning: Utvecklingen av kvarteret påverkar stadssiluetten. Skapande av ett tydligt landmärke och nod intill Halmstads Resecentrum bedöms kunna knyta samman innerstaden med områdena öster om järnvägen.

Effekter av tilltänkt markanvändning	
Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet	1. Buller: Bullernivåerna kan komma att minska om trafiken på Laholmsvägen minskar. Detta kan ske om vägen byggs om med bussfil m.m. i enlighet med planerna i Handlingsprogram för hållbara transporter. Det genomsnittliga bullret (ekvivalentnivån) från vägtrafiken beräknas bli ungefär oförändrat i framtiden, medan tågtrafikbullret ökar. <i>(Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Halmstads Resecentrum, etapperna 2 och 3).</i> 2. Trafik: Trafikmängderna kan komma att minska om Laholmsvägen byggs om med bussfil m.m. i enlighet med planerna i Handlingsprogram för hållbara transporter. Trafikmäanderna till och från fastigheten påverkas av vilken eller vilka verksamheter som finns på fastigheten. Detta kan förändras snabbt. Lokalt på Laholmsvägen beräknas trafikmängden på lång sikt minska med ungefär 25% <i>(Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Halmstads Resecentrum, etapperna 2 och 3).</i> 3. Farligt gods: Enligt riskutredningen för Resecentrum är tågtrafik generellt väldigt säkert. Vidare skriver de att transport av farligt gods innebär risker, dock har ingen i Sverige omkommit till följd av en olycka med farligt gods i modern tid. Dock har incidenter förekommit. Översiktsplanen föreslår en ny godsjärnväg utanför staden. Skulle en extern godsjärnväg byggas idag skulle ca 50% av all godstrafik flyttas utanför staden. 4. Förorenad mark: Markföroreningar förutsätts saneras till nivåer godkända för känslig markanvändning (bostäder) Detta säkerställs genom villkorat startbesked för berörda delar av planområdet. 5. Landskapsbild/utformning: En byggnad är tänkt att stå kvar på platsen under lång tid. Effekterna måste därför ses som irreversibla.

Medverkande tjänstemän:

Per-Anders Olsson, Miljö- och hälsoskyddskontoret

Ellinor Waldemarson, Samhällsbyggnadskontoret

Sabina Andersson, Samhällsbyggnadskontoret

Emma Johansson, Samhällsbyggnadskontoret

Tina Wagner, Samhällsbyggnadskontoret

Samhällsbyggnadskontoret

Annika Hansson

Tf planchef

Jonna Kignell

Planarkitekt

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan för

KILOT 1 m fl

HALMSTAD, HALMSTADS KOMMUN
Plan 1076 K

Standardförfarande, KS 2007/00166
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-05-23

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§.

REDOGÖRELSE FÖR TIDIGARE SAMRÅD (4 NOVEMBER - 5 DECEMBER 2016)

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2016-10-25 § 243 genomförts under tiden 4 november - 5 december 2016. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida. Allmänt samrådsmöte hölls i Rådhuset den 17 november 2016.

YTTRANEN SOM INKOM UNDER SAMRÅDET BERÖRDE I HUVUDSAK:

- Vikten av tillgängligheten till området för samtliga transportslag.
- Hänsyn till framtida utbyggnadsplaner för Halmstads Resecentrum i och med att ett nytt spår kan komma närmare planområdet än idag.
- Risker med anledning av närheten till farligt gods.
- Säkerställd ljudnivå till högst 50 dBA på en så stor del av innergården som möjligt.
- Planbestämmelse om att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas.
- Risker med anledning av magnetisk strålning från transformatorstation.
- Gemensamhetsanläggning för garage under hela norra kvarteret.
- Vindförhållanden på grund av den högre byggnaden.
- Krav på laddningsmöjligheter för elfordon.
- Säkerställande av brandvattenförsörjning till området.
- Variation i upplåtelseformer samt storlek på lägenheter för god integration.
- Kvartermark och inte allmän plats för ny gata mellan kvarteret samt föreslaget torg.
- Parkeringsförbud på Bolmensgatans östra sida för bussarnas framkomlighet.
- Bättre gång- och cykevägs-koppling mellan planerat torg och resecentrum.
- För höga byggnader - bör sänkas 1-2 våningar, åtminstone närmast villorna.
- Parkeringssituationen - säkerställ att tillräcklig parkering byggs från början.
- Ökat tryck på förskolor och grundskolor i centrala Halmstad.
- Totala trafikflödet för hela området behöver uppmärksammas.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Till följd av inkomna synpunkter under samrådet gjordes en del förändringar på plankarta och i planbeskrivningen, se punkter på nästa sida.

En del synpunkter kan inte lösas inom ramen för en detaljplan och hänvisades därför till förprojektering, andra lagstiftningar/ riktlinjer, samt vidarebefordrades till exploatören eller andra berörda för kännedom.

De synpunkter som inte tillgodosågs gällde främst höjden på föreslagen bebyggelse samt Teknik- och

fritidsnämndens synpunkter om att gata och torg mellan de två nya kvarteren ska vara kvartersmark. Mindre redigeringar gjordes på plankartan för norra kvarteret, till följd av att projekteringen gått framåt under samrådsskedet.

Ändringar plankarta

- Bestämmelse om att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas lades in som planbestämmelse.
- Plankartan kompletterades med "g" inom användningen "C", vilket möjliggör bildande av gemensamhetsanläggning inom området.
- Bestämmelse om genomgående lägenheter ändrades till skyddsbestämmelse och fick en redigerad formulering för att medge lägenheter under 35 kvm där ekvivalent ljudnivå inte överstiger 60 dB i fasad. Därtill ändrades "ljuddämpad sida" till "sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids".
- Ny skyddsbestämmelse tillkom som anger att gemensam uteplats med högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå ska anordnas.
- Prickmark infördes på torget.
- Vid entrén till hotellet ökades nockhöjden med 1 meter till 7 m.
- Bestämmelse om att entréer ska placeras mot allmän plats reviderades till: "Dörrar får däremot inte öppnas så de sticker ut över allmän plats gata eller gång- och cykelväg."
- Ny egenskapsgräns lades in vid torget närmast planerad bussficka, som avgränsar bestämmelsen om "ej parkering", för att säkerställa tillräckligt med plats för bussparkering.
- E-området utökades något västerut, för att möjliggöra annan orientering av transformatorstation, så denna kan placeras längre från byggrätt för bostadsändamål.
- Fri höjd till gård samt nedfart till befintlig garage i norra delen av planområdet reviderades till 4,0 respektive 2,5 meter.
- Bestämmelse om utskjutande balkonger på innergården kompletterades med "och övriga utskjutande fasadelement".

Ändringar planbeskrivning

Planbeskrivningen uppdaterades med de ändringar som gjordes på plankartan, samt med följande revideringar och kompletteringar:

- Kompletterande information om att infrastruktur för laddning av elbilar bör finnas.
- Kompletterande information om att det vid ombyggnad av Halmstads Resecentrum kan komma att byggas ett spår närmare än 90 meter från planområdet, dock inte närmare än 80 meter. Kompletterande information om vilka krav detta ställer på bebyggelsen.
- Kompletterande information avseende brandvattenkapacitet.
- Kompletterande information avseende vindförhållanden.
- Kompletterande information avseende fjärrvärmekapacitet.
- Förtydligande avseende parkering för hotellet samt att detta måste utredas närmare i bygglov.
- Revidering avseende vilka riktlinjer för vibrationer från järnvägen som ska tillämpas.
- Kompletterande information avseende magnetisk strålning från elnätstation inom planområdet.
- Kompletterande information avseende bullerprognos för järnvägstrafiken år 2040.

REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNINGEN (27 JANUARI - 20 FEBRUARI 2017)

Granskning har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-01-24 § 15 genomförts under tiden 27 januari - 20 februari 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.

Svar har inkommit från 13 berörda remissinstanser, varav 5 har lämnat synpunkter på förslaget och 8 har lämnat förslaget utan erinran. En skrivelse utan erinran inkommit från berörd sakägare.

YTTRANDE SOM INKOM UNDER GRANSKNINGEN BERÖRDE I HUVUDSAK:

- Trafikbuller (bl a med anledning av framtidsplanerna för Halmstad C).
- Flyghinderanalys
- Tillgänglighet med tanke på rörelsehinder, allergier och överblickbarhet.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Efter granskningen har följande ändringar gjorts i planförslaget:

Ändringar - plankarta

- Den nya gatans bredd har utökats med 1 meter utmed transformatorstationen för att få till en bättre svängradie (totalt ca 4,5 m²).
- Bestämmelsen om att underjordiskt garage får anordnas under planterbart bjälklag (b_1) har för tydlighetens skull lagts in även på korsmarken.
- Bullerbestämmelsen m_2 (avseende genomgående lägenheter) har kompletterats med gränsvärdet 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad nattetid kl 22-06 (får överskridas 5 ggr/natt).
- En ny bestämmelse angående omgivningsbuller har införts för bebyggelsen närmast järnvägen. Denna anger att "Inom område betecknat med m_2 är högsta tillåtna ekvivalenta ljudnivå från spårtrafik vid fasad mot järnvägen 70 dB(A)". Syftet med bestämmelsen är att garantera att ytterligare bulleråtgärder inte krävs vid en utbyggnad av Halmstad resecentrum, etapp 3. Lägenheternas planlösningar ska redan vid byggnationen anpassas för att säkerställa bostäder med godtagbara ljudnivåer enligt "Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggande". Därmed ska ytterligare krav i ett senare skede inte ställas. Denna information tas även med i planbeskrivningen.
- Bestämmelsen m_1 har, för tydlighetens skull, utökats till att även omfatta korsmarken då det sannolikt är inom något av dessa områden som bullerdämpande skärmar/byggnadsverk kommer att placeras.
- Om den befintliga byggnaden i norra kvarteret inte byggs på med två ytterligare våningar (som planen medger) överskrids riktvärdet för buller på den gemensamma takterrassen. Planen medger därför att en genomsiktlig bullerskärm på högst 2 meter får uppföras utöver angiven nockhöjd.
- Planbestämmelsen "ej parkering" har förtydligats så att det framgår att det endast är bilparkering som inte är tillåtet.
- Bestämmelserna b_1 och b_2 har justerats så att de, utöver underjordiskt garage, även tillåter underjordiskt förråd m.m.

Ändringar planbeskrivning

- Planbeskrivningens text angående buller från tågtrafiken har uppdaterats i enlighet med kompletterad bullerutredning, 2017-04-19.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om att bullerberäkningar avseende tågtrafiken ska utgå ifrån Trafikverkets prognos för år 2040 samt en framtida ombyggnad av bangården vid resecentrum.
- Redaktionella justeringar och förtydliganden kopplade till tidigare beskrivna ändringar i plankartan.

Övrigt

- Bullerutredningen har uppdaterats utifrån en framtida utbyggnad av resecentrum, etapp 3, med en spårdragning ca 10 meter närmare bebyggelsen. Spårväxlar samt ny basprognos för år 2040 har räknats in.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Barn- och ungdomsförvaltningen
- Kulturförvaltningen
- Lantmäterimyndigheten
- Utbildnings- och arbetsmarknadsförvaltningen
- Polismyndigheten
- Räddningstjänsten
- HEM (Halmstad energi och miljö AB)
- Byggnadskontoret

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

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.

Råd om tillämpningen av PBL och miljöbalken

Buller

Trafikverket har efterfrågat en justering av bullerutredningen utifrån att närmsta spårmitt, med framtidsplaner för Halmstad C kommer att hamna ca 10 meter närmare planområdet. Länsstyrelsen anser att det vore bra om kommunen ser över vilken inverkan kombinationen av prognosår 2040 och

ett minskat avstånd på tio meter till närmaste spår har för de maximala bullernivåerna. Uppdateringen behöver även inkludera godståg som kan passera på spår 5 närmast planområdet samt växlar i rälsen vilket kan få en påverkan för de maximala bullernivåerna.

Betydande miljöpåverkan

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

Kommentar

Angående buller, se kommentar till Trafikverket.

TRAFIKVERKET

Infrastruktur

Västkustbanan

Västkustbanan är utpekad som riksintresse i enlighet med 3 kap. 8 § Miljöbalken. Västkustbanan är även av internationell betydelse och ingår i det utpekade Trans European Transport Network, TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Göteborg till Lund och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet.

Trafikverkets synpunkter

Buller

Trafikverket noterar kommunens resonemang i samrådsredogörelsen gällande uppdatering av bullerutredningen till prognosår 2040. Trafikverket saknar dock den efterfrågade justeringen av bullerutredningen utifrån att närmaste spårmitt, med framtidsplaner för Halmstads C kommer hamna cirka 10 meter närmare planområdet. Trafikverket anser att kommunen ska se över vilken inverkan en kombination av prognosår 2040 och ett minskat avstånd på tio meter till närmaste spår har för de maximala bullernivåerna. Denna uppdatering ska även inkludera godståg som kan passera på spår 5 närmast planområdet samt växlar i rälsen vilket kan få en påverkan för de maximala bullernivåerna. Om kommunen inte genomför en utredning av ovanstående faktorer riskerar kommunen att förhindra framtidsplaner och förändringar för Halmstads C eftersom bullernivåerna inte säkerställs. Det kan innebära att förskjutningen av bangården och ett nytt spår förhindras eftersom det kan ge upphov till maximala bullernivåer som överskrider gränsvärdena. Vidare kan detta innebära ökade kostnader för Halmstads C som då fördelas mellan ansvariga aktörer. Trafikverket anser att frågan ska utredas innan det att planen antas för att säkerställa att såväl bostäder som övriga verksamheter kommer att klara riktvärden för buller med ett förverkligande av framtidsplanerna för Halmstad C. Trafikverket anser inte att kommunen har säkerställt detta i nuläget.

Luftfart

Trafikverket förutsätter att en lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) genomförts för de byggnader som överstiger en höjd om 20 meter. Inom en 55 km radie från instrumentflygplatser finns en risk för att flygtrafikens navigationshjälpmedel och landningsprocedurer störs vid etableringar av ledningsmaster och högspänningsledningar.

Även Försvarmakten ska kontaktas för lokaliseringsbedömningar. Det gör man via en blankett på www.mil.se. Försvarmakten lokaliseringsbedömer byggnader högre än 45 meter inom tätort och högre än 20 meter utanför tätort.

Övrigt

Trafikverket har ingen möjlighet att finansiera åtgärder som påkallas av kommunal exploatering. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar

Buller

Bullerutredningen har uppdaterats utifrån en framtida utbyggnad av resecentrum, etapp 3, med en spårdragning ca 10 meter närmare bebyggelsen. Spårväxlar samt ny basprognos för år 2040 har räknats in.

Beräkningarna visar att en ombyggnad av bangården med nya spårlägen och en ökad trafikering ger små förändringar i ekvivalenta ljudnivåer vid fasaderna mot stationsområdet. Avseende maximalnivåer beräknas en ökning av ljudnivåerna med upp till 2 dB(A). Ökningen kan förklaras bland annat genom avståndsminskningen mellan planområdet och det östra spåret och längre godståg.

Ökningen av maximalnivå påverkar även fasader mot innergårdarna i bostadskvarteret. Enligt studerade planlösningar kommer en genomgående lägenhet i mitten av den västra byggnaden att få maximala ljudnivåer strax över 70 dB(A) vid sovrumsfönstret under nattetid. Maximalnivån överskrids även vid enkelsidiga lägenheter mot innergården men då ekvivalentnivån vid dessa beräknas till ca 50 dB(A) saknas krav om tyst sida enligt förordningen (2015:216). I utredningen redovisas exempel på tekniska lösningar som är möjliga att genomföra för att sänka ljudnivån vid fasad, exempelvis absorbenter i balkongtak eller en delvis inglasning av balkongen.

För att säkerställa att de nya bostäderna inte får högre bullernivåer än det som rekommenderas i bullerförordningen har bullerbestämmelsen m_2 (avseende genomgående lägenheter) kompletterats med gränsvärdet 70 dB(A) maximal ljudnivå vid fasad nattetid kl. 22-06 (får överskridas 5 ggr/natt).

På innergården överskrids maximala ljudnivån 70 dB(A) i markplan på större delen av gården. Vid överskridande av maximalnivån på uteplats bör nivån enligt förordning (2015:216) inte överskridas med mer än 10 dB och max 5 ggr/timme under dagtid 06.00-22.00. Med trafikeringen enligt 2040 års basprognos (40 godståg per dygn) bedöms det som mindre sannolikt att det frekvent kommer att passera fler än fem godståg per timme under dagtid, då godstågen i huvudsak väntas trafikera banan under tider då persontrafiken är av lägre omfattning. Övriga tågpassager beräknas inte ge upphov till maximala ljudnivåer som överskrider riktvärdet. Då förordningen anger att upp till fem överskridanden av riktvärdet per timme bör kunna accepteras (så länge nivån inte överskrider 80 dB(A)) anses kraven i förordningen vara uppfyllda.

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att bullerberäkningar avseende tågtrafiken ska utgå ifrån Trafikverkets prognos för år 2040 samt en framtida ombyggnad av bangården vid resecentrum.

Efter granskningen har kommunen och Trafikverket även diskuterat detaljplanens eventuella påverkan på utvecklingsplanerna för Halmstad resecentrum, etapp 3. Vid byggnation av bostäder tillämpas "Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggande". När trafikverket bygger ny infrastruktur eller vid ombyggnation som bedöms vara s.k. "väsentlig ombyggnation" används däremot trafikverkets interna riktlinjer; TDOK 2014:1021 samt TDOK 2016:0246. I dessa anges att 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå ska uppnås vid fasad (gäller spårtrafik lägre än 250 km/h). Någon möjlighet att tillämpa bullerförordningens riktlinje om hälften av bostadsrummen placerade mot en "ljuddämpad" sida finns inte i trafikverkets

interna dokument. I kvarteret Kilot kommer den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån vid fasad mot järnvägen uppgå till ca 63 dB(A) när Halmstad resecentrum, etapp 3 är utbyggd (prognosår 2040).

Diskussioner har förts om huruvida det är de juridiskt bindande planbestämmelserna, bullerförordningen eller trafikverkets interna riktlinjer som ska tillämpas vid bedömningen av eventuella bulleråtgärder för en framtida utbyggnad av resecentrum, etapp 3. Trafikverket har 2017-05-12 angett följande:

”Trafikverket arbetar efter bullerförordningen vid byggnation av ny infrastruktur om inte detaljplanen har en planbestämmelse om vilka nivåer som skall gälla.”

Kommunen och trafikverket är således överrens om hur avvägningen ska göras mellan de olika dokumenten även vid ombyggnation av trafikverkets infrastruktur. Det är i första hand planbestämmelserna som ska tillämpas. För att det ska vara extra tydligt vad som gäller vid resecentrums utbyggnad har kommunen föreslagit att en ytterligare planbestämmelse införs, som anger att de ekvivalenta ljudnivåerna från spårtrafik vid fasad mot järnvägen får vara högre än 60 dB(A). 70 dB(A) ekvivalent ljudnivå anges i bestämmelsen. Trafikverket har 2017-05-15 accepterat tillägget.

Luftfart

Den hindersfria zonen för Halmstads flygplats är vid planområdet + 75,8 meter över havet. Högsta plushöjd för bebyggelsen inom planområdet är ca +51 meter över havet.

Planområdet ligger inom Halmstads tätort och byggnaderna får ej överskrida nockhöjden 45 meter. Ärendet har därför inte remitterats till Försvarsmakten.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

MILJÖFÖRVALTNINGEN

Beslut

Miljönämnden anser att ytterligare åtgärder som kan förbättra ljudmiljön på det södra kvarterets innergård ska utredas. Exempel på sådana åtgärder kan vara utformning av husens tak/ takvinkel samt användning av ljuddämpande material på fasader och andra ytor. Målsättningen bör vara att sänka ljudnivån till högst 50 dBA på en så stor del av innergården som möjligt.

Övriga synpunkter som lämnades vid samrådet bedöms vara tillgodosedda.

Bedömning

Den synpunkt om att ytterligare åtgärder som kan förbättra ljudmiljön på det södra kvarterets innergård ska utredas kvarstår.

Av 2 kap 6a § plan- och bygglagen ska hänsyn tas till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller när bostadsbyggnader lokaliseras, utformas och placeras. I förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader finns riktvärden m.m. som ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa är uppfyllt. 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.

Miljöförvaltningen anser att bedömningen av om olägenheter för människors hälsa kan förebyggas bör vara mer omfattande än att enbart se till att de riktvärden som finns i trafikbullerförordningen uppfylls. I vissa fall kan mer långtgående skyddsåtgärder behövas för att förebygga olägenheter.

Det är till exempel känt att en mycket hög ljudnivå på den bullerexponerade sidan, exponering för flera bullerkällor och frånvaro av tysta miljöer i grannskapet är faktorer som bidrar till ökad störning och därmed ökad risk för olägenhet för människors hälsa. I sådana fall kan det finnas skäl att ställa mer långtgående krav för att förebygga olägenhet. Exempel på sådana åtgärder kan vara tystare inomhusmiljö eller högre kvalitet på en bullerdämpad gård.

I det aktuella fallet är fastigheten exponerad för buller från både väg- och tågtrafik, ljudnivån är förhållandevis hög (63 dBA vid fasad) och dessutom lyfts det fram i planhandlingarna att innergården bör utformas så att barns lek möjliggörs och uppmuntras med hänsyn till att tillgängliga lekplatser saknas i närområdet. Med det som utgångspunkt ser miljöförvaltningen ett behov av att försöka åstadkomma en så god ljudkvalitet som möjligt på den ljuddämpade innergården.

De synpunkter om planbestämmelse för vibrationer samt laddningsmöjlighet för elfordon som lämnades vid samrådet bedöms vara tillgodosedda.

Kommentar

Detaljplanens bestämmelser avseende buller (m_1 och m_2) säkerställer att riktvärdena i trafikbullerförordningen uppfylls. Efter samrådet har bullerutredningen uppdaterats utifrån en framtida utbyggnad av resecentrum, etapp 3, med en spårdragning ca 10 meter närmare bebyggelsen. Spårväxlar samt ny basprognos för år 2040 har räknats in. Planbestämman m_2 (avseende genomgående lägenheter) har därefter kompletterats med gränsvärdet 70 dB(A) maximal ljudnivå vid fasad nattetid kl. 22-06 (får överskridas 5 ggr/natt). Miljöförvaltningens synpunkter har också 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.

KOMMUNALA HANDIKAPPRÅDET

Rådet ser positivt på förslaget och förutsätter att byggnadens samtliga våningar och området däromkring blir fullt tillgängliga med tanke på rörelsehinder, allergier och överblickbarhet och att byggnaden i övrigt följer gällande lagstiftning. Rådet förutsätter att förtätningen av stadskärnan även beaktar tillgången till parkeringsplatser och rekreationsplatser för de framtida hyresgästerna. Att byggnaden utformas utifrån gällande lagstiftning som grundnivå men också utifrån tankarna om "universell design"/"design för alla" som begrepp, diskrimineringslagen och FNs konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och att detta bevakas i de tekniska samråden, projektering och uppförande.

Kommentar

I samband med bygglovsprövningen kommer gällande lagstiftning angående tillgänglighet att följas. Synpunkterna har översänts till exploatören för information om Handikapprådets ytterligare önskemål avseende detta.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

HALLANDSTRAFIKEN

Hallandstrafiken har lämnat synpunkter under samrådsskedet och hoppas att dessa beaktas under den fortsatta processen.

Kommentar

Hallandstrafikens synpunkter har vidareförmedlats till ansvarig projektledare på Teknik- och fritidsförvaltningen för att utformningen av allmän plats ska kunna synkroniseras med utformningen av resecentrum på bästa sätt.

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

HFAB

HFAB är positiva till utformningen av detaljplanen och har inget att erinra mot förslaget.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

FÖRTECKNING ÖVER INKOMNA YTTRANDE FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA UNDER PLANPROCESSEN (SAMRÅD OCH GRANSKNING)

SAKÄGARE

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Fotbollen 2	Lena Perttu Jari Väitalo	Sturegatan 2 30266 Halmstad
Fotbollen 1	Charlotte Noaksson Högvall Bengt Noaksson	Helmfeldsgatan 48 30266 Halmstad

ÖVRIGA

-

Samhällsbyggnadskontoret

Annika Hansson
Tf planchef

Jonna Kignell
Planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Tillhörande detaljplan för

KILOT 1 m fl

HALMSTAD, HALMSTADS KOMMUN

Standardförfarande, KS 2007/00166
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-01-24

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 2016-10-25 § 243 genomförts under tiden 4 november - 5 december 2016. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida. Allmänt samrådsmöte hölls i Rådhuset den 17 november.

Följande 14 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Destination Halmstad
- Socialnämnden
- Miljönämnden
- Lantmäterimyndigheten Halmstads kommun
- Teknik- och fritidsnämnden
- Kulturnämnden
- HFAB
- HEM
- Hallandstrafiken
- Skanova
- Byggnadsnämnden
- Barn- och ungdomsnämnden

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- tillgängligheten i området är av största vikt för de olika transportslagen
- målsättningen bör vara att sänka ljudnivån till högst 50 dBA på en så stor del av innergården som möjligt
- att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas ska föreskrivas som en planbestämmelse
- om befintligt garage ska kunna användas av flera fastigheter bör även område för "centrum" vara tillgängligt för gemensamhetsanläggning
- risker med närhet till farligt gods samt magnetisk strålning från transformatorstation.
- vid höga hus bör vindförhållandena utredas för platsen
- ställ krav på laddningsmöjligheter för elfordon
- hänsyn behöver tas till framtida utbyggnadsplaner för Halmstads Resecentrum i och med att ett nytt spår kan komma närmare planområdet än idag
- säkerställande av brandvattenförsörjning till området samt av vikt att räddningstjänsten deltar i planarbetet
- behövs variation på upplåtelseformer samt storlek på lägenheter för god integration
- ny gata mellan kvarteret samt föreslaget torg bör vara kvartersmark
- inför parkeringsförbud på Bolmensgatans östra sida för bussarnas framkomlighet

- koppla ihop bättre med gång- och cykeväg mellan planerat torg och resecentrum
- privata sakägare framför att husen är för höga, sänk 1-2 våningar, åtminstone närmast villorna
- parkeringssituationen i området är redan svår idag, säkerställ att tillräckligt med parkering för bostäder och hotell byggs från början
- tillkommande lägenheter, även små lägenheter, innebär ökat tryck på förskolor och grundskolor i centrala Halmstad
- det totala trafikflödet för hela området kring den nuvarande Engelbrektsplanen behöver uppmärksammas

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Till följd av inkomna synpunkter har några förändringar gjorts på plankarta och i planbeskrivningen. Bland annat har beskrivning kring risker och störningar kompletterats och planbestämmelser redigerats för att följa rätt riktlinjer, och för att vara så tydliga som möjligt.

En del synpunkter kan inte lösas inom ramen för en detaljplan och har hänvisats till förprojektering, andra lagstiftningar och riktlinjer, samt vidarebefordrats till exploatören eller andra berörda för kännedom.

De synpunkter som inte har tillgodosetts gäller höjden på föreslagen bebyggelse, där höjderna i södra delen av planområdet är oförändrade. Teknik- och fritidsnämndens synpunkter om att gata och torg mellan de två nya kvarteren ska vara kvartersmark har inte heller tillgodosetts. Motivet för detta är att det är av stor vikt att kommunen har rådighet över gatan och torget för att kunna styra över utformningen, samt för att säkerställa allmänhetens tillgänglighet i området över tid.

Mindre redigeringar har gjorts i norra kvarteret, till följd av att projekteringen har gått framåt under samrådsskedet.

Ändringar plankarta

- bestämmelse att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas läggs in som planbestämmelse
- plankartan kompletteras med "g" inom användning "C" vilket möjliggör bildande av gemensamhetsanläggning inom området.
- bestämmelse om genomgående lägenheter ändras till skyddsbestämmelse och får en redigerad formulering för att medge lägenheter under 35 kvm där ekvivalent ljudnivå inte överstiger 60 dB i fasad. Därtill ändras "*ljuddämpad sida*" till "*sida där 55 dB (A) ekvivalenljudnivå inte överskrids*"
- ny skyddsbestämmelse tillkommer som reglerar att gemensam uteplats där 50 dB ekvivalentnivå klaras ska anordnas, samt att andra uteplatser får finnas utöver detta
- prickmark införs på torget (föll bort i samrådet)
- vid entrén till hotellet ökasnockhöjden med 1 meter till 7 mnockhöjd
- bestämmelse om att entréer ska placeras mot allmän plats revideras. Sista meningen blir istället "*Dörrar får däremot inte öppnas så de sticker ut över allmän plats gata eller gång- och cykelväg.*"
- ny egenskapsgräns läggs in vid torget närmast planerad bussficka, som avgränsar bestämmelsen om "ej parkering" för att säkerställa tillräckligt med plats, då förprojekteringen av allmän plats blir klar under tiden planen är ute för granskning.
- E-området utökas något västerut, för att möjliggöra annan orientering av transformatorstation, så denna placeras längre från byggrätt för bostadsändamål
- fri höjd till gården samt nerfarten till befintlig garage i norra delen av planområdet revideras till

4,0 meter, respektive 2,5 meter.

- Bestämmelse om utskjutande balkonger på innergården kompletteras med ”och övriga utskjutande fasadelement”

Ändringar planbeskrivning

Planbeskrivningen uppdateras med ändringar som görs på plankartan, samt med följande revideringar och kompletteringar:

- komplettering att infrastruktur för laddning av elbilar bör finnas under rubriken ”parkering” för bilar
- komplettering under risk, buller och vibrationer att vid ombyggnad av Halmstads Resecentrum kan ett femte spår komma närmare än 90 meter från planområdet, men inte närmare än 80 meter, samt förtydliga vilka krav detta ställer på bebyggelsen.
- komplettering avseende brandvattenkapacitet
- komplettering av vindförhållanden
- komplettering avseende fjärrvärmekapacitet
- förtydligande av vad som gäller för parkering för planerat hotell, och att detta måste utredas närmare i bygglov
- revidering avseende vilka riktlinjer för vibrationer från järnvägen som ska tillämpas
- komplettering om magnetisk strålning från elnätstation inom planområdet
- komplettering avseende bullerprognos för järnvägstrafiken 2040

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.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Risker

Med hänsyn till risken för olyckor med farligt gods ska hotell- och konferensbyggnaderna förses med en gasdetektor kopplad till ett automatiskt nedstängningssystem, alternativt kopplad till ett automatiskt varseblivningssystem, samt utrymningsplan. Detta bör på något sätt säkerställas i det fortsatta arbetet. Med hänsyn till risken för olyckor med farligt gods ska dessutom luftintag placeras högt och på motsatt sida järnvägen. I de fall det ger ett likvärdigt skydd kan luftintag även placeras i tydligt skydd bakom annan byggnad i förhållande till järnvägen.

Transformatorstationen bör utformas och placeras så att exponering för magnetfält begränsas. Forskning har visat på samband mellan bland annat barnleukemi och vistelse under en längre tid i magnetfält som överstiger 0,4 µT.

Avstämning bör göras med räddningstjänst i det fortsatta arbetet angående brandvattenförsörjning och tillgänglighet för räddningstjänsten.

Buller

Trafikverket uppmärksammar att Halmstad C planeras att förändras på flera sätt.

Bl.a. planeras för ombyggnation av bangården med ytterligare ett plattformsläge (spår 5). En sådan förändring innebär att närmaste spårmitt kommer att ligga ca 10 meter närmare planområdet än i dagsläget. Vidare använder Trafikverket numera prognosår 2040. Det bör framgå hur bullersituationen kommer att bli även med dessa förutsättningar.

Länsstyrelsen noterar att det är en förutsättning att hela bostadskvarteret byggs för att klara bullernivåerna. Finns det behov av att reglera så att hela kvarteret garanterat byggs liksom bestämmelser om lägsta höjd mot järnvägen?

Vibrationer

I plankartan finns en upplysning med hänvisning till Trafikverkets gamla riktlinje. Med hänsyn till att vibrationsutredningen inte tar ställning till hur riktvärdena för vibrationer ska upprätthållas bör Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021 Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg införas som störningsskydd på plankartan.

Betydande miljöpåverkan

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

Synpunkter i övrigt

Vindförhållandena kan behöva studeras eftersom höga hus ofta tar ner vinden till marken så att det blir blåsigt. Höga hus riskerar att förstöra utemiljön mellan husen.

Kommentar

Risker

Utrymningsplan är en fråga som beaktas av räddningstjänsten och som kan tas upp som en fråga på tekniskt samråd inför startbesked under bygglovprocessen. Gasdetektor är inget som är svårt att tillgodose eller som kräver extra yta och därför måste tas i bygglovskedet, det bör istället kopplas till utrymningsplanen.

Bestämmelse om placering av luftintag kan däremot regleras i detaljplan, och finns därför med på plankartan.

För den typen av nätstation som avses uppföras klaras riktlinjerna för magnetsisk strålning ungefär en decimeter från byggnaden. E-området utökas trots det lite västerut för att medge annan orientering av ny transformatorbyggnad, och på så vis kan transformatorbyggnaden placeras längre från bygggrätt för bostadsändamål än vad samrådsförslaget medgav. Magnetsisk strålning bedöms på så vis inte överskrida 0,4 microTesla i de bostäder som byggs intill. Planbeskrivningen kompletteras avseende detta.

Räddningstjänsten ingår i kommunens projektgrupp för detaljplanen för Kilot 1 m fl. Räddningstjänsten har yttrat sig utan erinran på samrådsförslaget.

Åtgärder krävs för att skapa tillräcklig brandvattenkapacitet i området. Planbeskrivningen förtydligas avseende hur detta ska lösas.

Buller

Bullerutredningen har utgått från siffror enligt basprognos 2030, som gällde 2013. Vid jämförelse med basprognos för 2040 efter samrådstidens slut konstateras att skillnaden inte är större än 10 tåg/dygn, mellan Trafikverkets nuvarande prognos, och den som bullerutredningen har utgått från. Ändringen innebär att den ekvivalenta ljudnivån sjunker, på grund av färre godståg, med 0-0,3 dB(A) och att den maximala ljudnivån ökar med 0-0,4 dB(A), på grund av en längre maximal tåglängd.

Bedömning är att förändringarna är så små att de inte påverkar tidigare slutsatser i bullerutredningen, och därför uppdateras inte bullerutredningen. Däremot har planbeskrivningen uppdaterats med den här information.

Vägtrafiken räknas inte med prognos för 2040, utan endast för 2030, då kommunens planering inte sträcker sig längre än till 2030 i Handlingsprogram för hållbara transporter samt i Framtidsplan 2030. Därför finns ingen prognos för vägtrafik fram till 2040.

Kommunen ser inte att det finns skäl att reglera lägsta höjd på bebyggelsen mot järnvägen, då det är mycket liten risk att exploatören inte kommer att vilja utnyttja byggrätten så långt som möjligt. Dessutom ligger då bevisbördan på exploatören att visa att de fortfarande klarar de riktlinjer för buller som gäller.

Vibrationer

Plankartan kompletteras med bestämmelsen: "Vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas." vilket är i enlighet med Trafikverkets senaste riktlinjer. Se även kommentar till Trafikverket angående vibrationer.

Synpunkter i övrigt

Planbeskrivningen kompletteras med förutsättningar vad gäller vindförhållanden.

TRAFIKVERKET

Transportsnål planering

Trafikverket ser positivt på att kommunen planerar för bostäder och hotell- och konferensverksamhet i centrala delar av Halmstad med närhet till service, skola, arbetsplatser och kollektivtrafik. Härigenom kan bilberoendet minska och mål om en minskad klimatpåverkan kan nås.

Framtidsplaner Halmstad C

Trafikverket vill uppmärksamma att Halmstad C planeras att förändras på flertalet sätt. Bland annat planeras i nära samverkan mellan Trafikverket, Region Halland och Halmstad kommun för ombyggnation av bangården. Här föreslås ytterligare ett plattformsläge (spår 5), bredare och längre mittplattformar, planskild plattformsförbindelse (tunnel) och förberedelser för framtida utveckling. Den föreslagna ombyggnationen kommer resultera i att närmsta spårmitt hamnar cirka 10 meter närmare planområdet jämfört med dagsläget.

Trafikverket vill därför särskilt uppmärksamma kommunen på att det är viktigt att bostäderna placeras och utformas på ett sätt att de är väl anpassade till den närbelägna järnvägen. Om detta inte görs kan det påtagligt försvåra den av Halmstad kommun önskade ombyggnationen av bangården.

Det är därför önskvärt att alternativ placering av bostäder, centrumverksamhet samt hotell- och konferensverksamhet övervägs. Exempelvis kan en annan lokalisering av bostäderna vara gynnsamt utifrån buller- och vibrationsnivåer. Om hotell- och konferensverksamheten samt centrumverksamhet

istället placeras i planområdets västra del mot Bolmensgatan kan de fungera som ett skydd för bostäderna.

Oavsett slutlig placering är det dock avgörande att det säkerställs att såväl bostäder som övriga verksamheter kommer att klara riktvärden avseende buller och vibrationer samt erbjuda acceptabla risknivåer utifrån prognosticerad framtida trafik.

Vibrationer

Trafikverket vill påpeka att den vibrationsutredning som gjorts för planen inte tar ställning till hur riktvärdena för vibrationerna ska upprätthållas. Utredningen visar på relativt låga vibrationsnivåer och drar då slutsatsen att det går att bygga utan överskridande av riktvärden. Dock saknas bedömning av vibrationsnivån i den föreslagna byggnaden med avseende på grundläggning, konstruktion och höjd. Planen möjliggör 21 meter hög bostadsbyggnad och utan vetskap om grundläggning och konstruktion så går det inte utesluta att riktvärdena kan komma att överskridas med hänseende till uppmätta vibrationsnivåer.

I plankartan finns en upplysning med hänvisning till Trafikverkets gamla riktlinje. Med anledning av ovanstående resonemang anser Trafikverket att Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021 Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg ska införas som störningsskydd på plankartan. Likaså hänvisar planbeskrivningen till de gamla riktvärdena för vibrationer. Trafikverket anser att dessa ska uppdateras till aktuella riktvärden inför granskningsskedet.

Eftersom närmaste spårmitt enligt liggande förslag för bangården är placerat cirka 10 meter närmare än i dagsläget anser Trafikverket att planförslaget måste ta höjd för ett avstånd om cirka 80 meter till närmaste spårmitt då ett närmare läge mellan järnväg och bebyggelse kan innebära högre vibrationsnivåer.

Buller

Planens tillhörande bullerutredning använder prognosår 2030, Trafikverket vill påpeka att Trafikverket numera använder prognosår 2040 och att bullerutredningen därför bör justeras efter detta avseende järnvägens trafikering.

Trafikverket vill även uppmärksamma att utredningen inte inkluderar växlar i rälsen vilket bör räknas in då dessa ger ett tillskott på maxvärdet för bullernivåerna.

Liksom för vibrationer hänvisar plankartan och planbeskrivningen till Trafikverkets gamla riktlinje. Trafikverket anser att de ska uppdateras till aktuella riktvärden inför granskningsskedet samt föras in som störningsskydd på plankartan.

Eftersom närmaste spårmitt enligt liggande förslag för bangården är placerat cirka 10 meter närmare än i dagsläget anser Trafikverket att planförslaget måste ta höjd för ett avstånd om cirka 80 meter till närmaste spårmitt i bullerutredningen. Bullerutredningen ska också uppdateras till prognosår 2040 eftersom kombinationen av ett minskat avstånd till närmaste spårmitt och en något större trafikmängd år 2040 jämfört med 2030 kan resultera i högre bullernivåer. Kommunen ska vidare säkerställa att bebyggelsen klarar kraven i Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216).

Risk

Enligt Länsstyrelsens policy skall risker från farligt gods beaktas för nyetableringar inom 150 m från primärstråk för farligt gods. Trafikverket anser att Räddningstjänstens eventuella synpunkter på lokalisering och utformning av byggnaden ska inhämtas och beaktas.

Trafikverket vill även uppmärksamma att eftersom planområdets avstånd till närmaste spårmitt kan komma att minska till cirka 80 meter gör att gränsen för planområdet riskerar att gå under gränsen för basavståndet mellan väg och Västkustbanan som är uppsatt i "Riskanalys för farligt gods i Hallands län,

meddelande 2011:19". Därför bör kommunen se över de krav som måste uppfyllas då basavståndet om 80 meter understigs och vidta de åtgärder som krävs.

Kommentar

Avseende Framtidsplaner Halmstad C

Planhandlingarna är framtagna med god kunskap om, och samordning med vad som planeras för Halmstads Resecentrum. Regionbussterminalen är uppförd för att kunna ansluta till ett planerat femte spår, och utgöra en ny plattform för det nya spåret. Det gör att ett nytt spår inte kan komma närmare än att 80 meter från nya spåret upprätthålls till planerad bostads- och hotellbebyggelse. De krav som ställs enligt "Riskanalys för farligt gods i Hallands Län" till följd av att planområdet ligger inom 150 meter från närmaste (nuvarande eller framtida) spårmitt finns med som planbestämmelser på plankartan. Då 80 meter basavstånd efterföljs säkerställs acceptabla risknivåer för planerad bebyggelse.

Avseende Vibrationer

Att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas, i enlighet med Trafikverkets riktlinjer TDOK 2014:1021 skrivs in som skyddsbestämmelse på plankartan.

Upplysningen på plankartan med hänvisning till äldre riktlinjer har tagits bort och även planbeskrivning har uppdaterats vad gäller detta. Därtill kompletteras planbeskrivningen med förutsättningen att spårmitt på nytt spår inom resecentrum kan komma att placeras 80 meter från planområdet, och att konstruktion ska ta hänsyn till framtida utbyggnad av Halmstads Resecentrum.

Avseende Buller

Angående prognosår se svar till Länsstyrelsen ovan.

Förordningen om Trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) har tillämpats i bullerutredningen och planbeskrivningen.

Avseende Risk

Räddningstjänsten deltar i framtagande av detaljplanen och har inte haft något att erinra mot samrådsförslaget. Se även kommentar till Länsstyrelsen.

Planbeskrivningen förtydligas angående planerad utbyggnad samt framtida avstånd till järnvägen. Kraven som ställs med 80 meter basavstånd enligt Riskanalys för farligt gods i Hallands Län efterföljs.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

DESTINATION HALMSTAD

Vi på Destination Halmstad ser med stor tillförsikt och optimism på att fler boendeanläggningar startas och etableras i Halmstad. Detta är ett tecken på attraktivitet och bidrar till en tillväxt på flera plan. Att etablera ett hotell i anslutning till resecentrum är bra ur många perspektiv.

- kommunikationsmässigt,
- tillgängligt,
- centralt,
- exponeringsmässigt, mm.

Då ett hotell med restaurang, bar och andra faciliteter ofta har lokala gäster och kunder, så är tillgängligheten av största vikt. Därför ser vi gärna att parkeringsfrågan läggs stor vikt på och möjligheten att komma till hotellet per bil, fot och cykel.

Vi ser fram emot att denna idé förverkligas vilket innebär att vi kan skapa fler möten och evenemang

och ta emot fler besökare och gäster till vår destination, även under högsäsong.

Kommentar

Planområdet ligger centralt och vid resecentrum. Fokus har därför legat på tillgänglighet för de som kommer med tåg och kollektivtrafik, gående och cyklister. Enligt de siffror vi fått från exploatören beräknas inte personbilar utgöra största delen av besökande till hotellet, men för att ändå skapa god tillgänglighet även för bilar skapas en infart från Bolmensgatan, i anslutning till det torg som planeras, och planerad huvudentré till hotellet. Därifrån nås det garage som finns under kvarteret idag, och som enligt plan även kan utvidgas under planerat hotell.

Det planeras att anläggas en parkeringsficka för buss, taxi och korta stopp direkt utanför entrén till hotellet, för upphämtning och avlämning av gäster. Tillgängligheten anses därmed tillgodosedd för samtliga resenärer och besökare, oavsett transportsätt.

SOCIALNÄMNDEN

En detaljplan som ger förutsättningar för att de östra stadsdelarna vitaliseras och får en blandad verksamhet genom exempelvis ett hotell ser socialnämnden som en gynnsam utveckling för att skapa en socialt hållbar utveckling.

Vidare anser socialnämnden att det i detaljplanen bör ingå en tillgänglighetsbedömning där det framgår krav på hur tillgängligheten ska tillgodoses för personer med funktionshinder.

Likasa bör det också framgå hur man planerar för att skapa en trygg närmiljö inom området, vilket ställer särskilda krav på exempelvis utformning av de planerade allmänna ytorna för torg.

Behovet för servicebostäder är stort i Halmstad behovet finns av mindre lägenheter i olika storlekar för särskilt boende för personer med funktionshinder. Alla har inte behov för särskilt boende i form av gruppboende. Det finns många personer med funktionshinder som både vill och kan klara sig i boende med mindre stöd av personal. Servicebostäder uppfyller också intentionen om att särskilt boende så långt som möjligt ska upplevas som "sitt egna boende".

Med hänsyn till läget som är nära centrum är det angeläget att planen möjliggör ett varierat utbud av lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer i syfte att motverka en ökad segregation.

Kommentar

Vid projektering av nya allmänna platser tillämpar Teknik- och fritidsförvaltningen "Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader". Boverkets byggregler (BBR) ställer krav på tillgänglighet i nybyggnation, och detaljplanen reglerar därför inget utöver det som BBR anger.

För att skapa ett tryggt torg och trygga gator regleras i planen bland annat att entréer ska placeras mot allmän platsmark och högsta golvhöjd, för att inte fönster ska sitta för högt. Det föreslås även en blandning av bostäder och centrumverksamheter för att det ska vara rörelse och social övervakning i området större delen av dygnet.

Angående upplåtelseformer på bostäder så kan detta inte regleras i detaljplanen. Storlek på lägenheter kan regleras, men är inte aktuellt eller motiverat då kraven på genomgående lägenheter bedöms vara en tillräcklig utmaning i detaljplanen.

MILJÖNÄMNDEN

1. Ytterligare åtgärder som kan förbättra ljudmiljön på det södra kvarterets innergård ska utredas. Exempel på sådana åtgärder kan vara utformning av husens tak/takvinkel samt användning av ljuddämpande material på fasader och andra ytor. Målsättningen bör vara att sänka ljudnivån till högst 50 dBA på en så stor del av innergården som möjligt.
2. Att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas ska föreskrivas som en planbestämmelse.
3. Laddningsmöjlighet för elfordon ska finnas vid parkeringsplatserna för flerbostadshus och verksamheter.

Planområdet är belastat med höga ljudnivåer från såväl tågtrafik som vägtrafik. Den sammanvägda ekvivalenta ljudnivån uppgår till 63 dBA vid den fasad som vänder mot järnvägen och Bolmensgatan. Den höga ljudnivån i kombination med att flera trafikslag bidrar medför en ökad risk för att olägenheter för människors hälsa ska uppkomma. Då bebyggelsen föreslås få en utformning med slutna kvarter är det dock möjligt att anpassa bostäderna så att samtliga lägenheter får hälften av bostadsrummen vända mot en sida där den ekvivalenta ljudnivån är högst 55 dBA. Därmed klaras de riktvärden om ekvivalent ljudnivå som anges i 3-4 §§ förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Då det förekommer höga ljudnivåer från både väg- och tågtrafik anser miljöförvaltningen att en så god ljudkvalitet som möjligt ska eftersträvas på de gemensamma uteytorna på innergården. Detta blir särskilt viktigt då det i planbeskrivningen lyfts fram att innergården bör utformas så att barns lek möjliggörs och uppmuntras med hänsyn till att tillgängliga lekplatser saknas i närområdet. Åtgärder som skulle kunna förbättra ljudmiljön på innergården och som inte har utretts är bland annat utformningen av husens tak/takvinkel samt användning av ljuddämpande material på fasader och andra ytor.

Miljöförvaltningen anser att sådana åtgärder bör utredas och om en stor effekt kan påvisas bör bestämmelser föreskrivas i planen. Målsättningen bör vara att sänka ljudnivån till högst 50 dBA på en så stor del av innergården som möjligt.

För att säkerställa att störningar inte uppkommer i bostäder till följd av vibrationer bör det riktvärde som i förslaget anges i en upplysning på plankartan föreskrivas som en planbestämmelse.

Det är positivt med en bestämmelse om att sanering av förorenad mark ska ske innan startbesked kan medges för nybyggnation.

Kommentar

För att säkerställa att en uteplats med god ljudmiljö finns, tillkommer bestämmelsen: *”Bullerdämpande byggnadsverk ska anordnas så att bullervärdena är högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid en gemensam uteplats”* på innergården. Det blir därmed en utformningsfråga att avgöra var bullerskärm ska placeras, och hur den ska utformas. Bullerutredningen daterad 2016-10-12 visar att redan nu finns ytor på innergården som klarar 50 dB, men beskriver att dessa kan utökas genom olika åtgärder.

Bestämmelsen om genomgåendelägenheter förtydligas på följande vis: *”Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en sida med högst 55 dB(A) i ekvivalent ljudnivå i fasad. Detta gäller inte lägenheter som är upp till 35 kvm stora, och under förutsättning att 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid*

fasaden inte överskrids. En gemensam uteplats ska anordnas i ett läge där bullervärdena är högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Andra uteplatser får finnas därutöver.”

Att vibrationsnivån inte får överstiga 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas skrivs in som planbestämmelse på plankartan.

Att infrastruktur för laddningsmöjlighet för elfordon bör finnas skrivs in i planbeskrivningen, och informationen vidareförmedlas till exploatören.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN HALMSTADS KOMMUN

Fastighetsrättsliga frågor/gemensamhetsanläggning

Inom det norra området ska en gemensamhetsanläggning bildas för rampen som leder ner till det underjordiska garaget. Men hur ska tillträdet till själva garaget lösas? Om även det underjordiska garaget ska utgöra en gemensamhetsanläggning bör detta möjliggöras i planen.

Kommentar

Plankartan kompletteras med ”g” även inom område C, centrumändamål, för att möjliggöra gemensamhetsanläggning för befintligt garage.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Gata och trafik

Detaljplaneförslaget innebär att fastigheten delas i två kvarter och att ny gata skapas mellan Bolmensgatan och Helmfeldtsgatan. Denna kommer inte att vara öppen för genomfartstrafik utan är endast avsedd att användas av besökare och leveranser till det planerade hotellet. Gatan utgör inte en naturlig del av vägnätet utan har endast funktion som in- och utfart till hotellverksamheten. Den saknar således allmänt intresse. Gatan bör därför planläggas som kvartersmark.

Torget

I det fall gatan ändå planläggs som allmän platsmark bör motiven för detta tydligt framgå i detaljplanen. På motsvarande sätt bör torget framför hotellet planläggas som kvartersmark, då det av många kommer att uppfattas som förgårdsmark till hotellet. En sådan planläggning skulle göra det möjligt för hotellet att sätta sin prägel på ytan, med möjlighet att hålla en högre standard och skötselnivå än vad som är standard på allmänna ytor.

Vid planläggning av gatan och torget som allmän platsmark bör möjligheten undersökas att teckna särskilt skötselavtal, i vilket fastighetsägaren åtar sig skötseln av in- och utfart till hotellet och del av torgytan.

Park och natur

Park och natur har inga synpunkter på upprättat planförslag.

Planekonomi

Någon beräkning av investeringskostnader för utbyggnad av allmän plats har inte redovisats. I detaljplanens granskningsskede skall en förprojektering genomföras och med utgångspunkt i den kan en beräkning av investeringskostnaderna göras.

Kommentar

Detaljplaneområdet kommer utgöra två nya kvarter i området kring resecentrum, och sett till möjligheten att kunna reglera och styra trafiken i området över tid bedöms gatan lämpligast vara allmän plats. Därtill är tillgänglighet och tillträde för allmänheten av stor vikt för upplevelsen och tryggheten i området kring resecentrum. Allmänhetens passage mellan kvarteren kan inte säkerställas om marken inte är allmän plats.

Torget föreslås utgöra ett komplement till den miljö som skapas runt Halmstads Resecentrum. Inom Halmstads Resecentrum saknas utrymme för ett fysiskt, mer intimt, torg, och mötesplats i väntan på bussar. Därtill gäller samma för torget som för gatan; allmänhetens tillgänglighet kan inte säkerställas om marken inte är allmän platsmark.

Dessutom föreslås dagvattenfördröjningen ligga på och under torget. Dagvattenanläggningen ska vara en allmän anläggning då den fördröjer dagvatten från samtliga fastigheter som planområdet kan delas in i. För att säkerställa utformning och skötsel över tid bör denna anläggning ligga på allmän plats. Så länge torget och dagvattenanläggningen är allmänna har kommunen rådighet över dessa när platsen utvecklas över tid, och andra förutsättningar och behov eventuellt uppstår.

KULTURNÄMNDEN

Kulturnämnden ställer sig positiv till detaljplanen. I planbeskrivningen nämns utformningen av bebyggelsen som mycket viktig eftersom kvarteret blir det första som möter resande till Halmstad via resecentrum och regionbussterminalen. Hotellet blir ett nytt landmärke i staden som kommer att synas på långt avstånd. Kulturnämnden ser därför stora möjligheter att utforma kvarteret för att marknadsföra Halmstad som konststad. Det skulle kunna ske genom en konstnärlig gestaltning av byggnadernas fasader, det nya torget och liknande.

Kulturnämnden är också positiv till att den befintliga byggnaden mot Laholmsvägen föreslås få ett brett användningsområde i detaljplanen. Här finns därmed möjlighet till framtida kulturella mötesplatser såsom exempelvis bibliotek, teater, bio, utställningslokaler m.m.

Kommentar

Synpunkter vidarebefodras till exploatören, teknik- och fritidsförvaltningen som har hand om projekteringen av allmän plats, samt till byggnadskontoret som kommer handlägga de bygglov som söks i området.

HFAB

HFAB är positiva till utformningen av detaljplanen men anser att det är viktigt att frågan om hotellets parkeringsnorm utreds, då det vid för låg nivå kan få som konsekvens att det blir svårare att finna parkering i området för såväl boende som besökare.

I övrigt har vi inget att erinra mot förslaget.

Kommentar

Se kommentar till Destination Halmstad ovan angående parkering.

HEM

Fjärrvärmen finns utmed Laholmsvägen och befintlig byggnad är redan ansluten till denna. Möjligheten att ansluta övriga delen av Kilot 1 beror på vilken effekt som erfordras. Större kapacitet finns i Engelbrektsgatan alternativt 250 m söder om Kilot 1.

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med information om fjärrvärmekapacitet.

BYGGNADSNÄMNDEN

Byggnadskontoret är positivt till planförslaget men vill påpeka följande:

Syftet med planen bör utvecklas och förklaras bättre och motivet till den höga byggnadens placering likaså. Utveckla även den arkitektoniska visionen, gestaltningens huvuddrag – viktigast vad gäller hotellkvarteret – och ta med torget/ den allmänna platsen i detta. Vilket intryck ska den nya byggnationen ge? Hur ska det smälta in i stadsmiljön? Varför kan det vara lämpligt ur ett gestaltningsperspektiv? Relatera till Nyhems torg, Höskolan etc. Höjden vertikaliteten ska accentueras i hotellbyggnadens gestaltning.

Den mänskliga skalan ska poängteras i gatunivå och invid torget. En intim mänsklig skala - dock stadsmässig pga hotellets gestaltning och höga sockelvåning - ska eftersträvas på torgytan. Poängtera även kopplingen till det befintliga "posthuset" som med planförslaget kan byggas på med två våningar.

Torget östra del känns rörig med föreslagen utformning. Samlingsplatsen/ torget/ entréytan/ uteserveringsyta i den västra delen av torget får inte störas av utformning och trafik i den östra. Går det att ordna torget (främst i väster) utan trafik, utan nedfarter/ infarter till garage och inlast vore det att föredra. Om trafik ska förekomma bör den avgränsas från torgytan mha ex plantering/ träd i öster/ i bakkant. Eventuellt bör bestämmelse om att plantering ska finnas mellan torg och gata i öster finnas på plankarta. Se över förutsättningarna som planens bestämmelser ger för hotellkvarterets söderfasad mot torget, mot den allmänna platsen. Två olika infarter för biltrafik med olika höjd, olika höjd på planerad sockelvåning, E-område, vägdragningar, bjälklagshöjder, takterrass etc.

Korsmark-härfårkomplementbyggnad uppföras. Ett tillägg – ej innehållande bostadsrum bör tillkomma i bestämmelsen. (Kan ev stå inne i planbeskrivningen som förklaring av "komplementbyggnad".)

f₄ – ljuddämpad sida Vi bör ej använda detta uttryck. Begreppet finns inte i den nya förordningen. I planbeskrivningen nämns förordningen tydligt. Här finns heller inget om ljuddämpad sida. Bättre vi använder max 55 dBA.

f₅ – gäller balkonger. Bestämmelsen bör kompletteras med och övriga utskjutande fasadelement.

Syftet är att gården inte bli för trång - inte heller övriga utskjutande partier är lämpliga med ett djup mer än 1,8 m och minst 2,5 m över mark – Detta bör gälla hela fasadens höjd. (Med gällande mätregler vg byggnation ovan prickmark: upp till 3 m ingenting får skjuta ut, mellan 3 och 5 m ovan underliggande mark max 1,50 m får skjuta ut. Mer än 5 meter ovan – påverkar ej markens byggbarhet under och påverkar ej prickmark, räknas ej in i BYA.)

Kommentar

Syftet med detaljplanen utökas med meningen: *"Platsen och bebyggelsen utformas för att förstärka en central nod och entrépunkt i anslutning till Halmstads Resecentrum, vilket också ställer stora krav på gestaltningen av tillkommande bebyggelse."*

Liksom vid Nyhems centrum och högskolan är området kring Halmstads Resecentrum en viktig nod och centrumpunkt. Detta motiveras i planbeskrivningen på sida 17 med denna mening: *"Funktionen hotell och konferens, i kombination med Halmstads Resecentrum som central nod i denna del av Halmstad, gör att platsen bedömts som lämplig för högre bebyggelse."* Däremot avser planen inte hantera förhållanden och förutsättningar för höga byggnader på andra platser i staden.

I planbeskrivningen kompletteras att omsorgsfull gestaltning krävs och att höjden ska accentuera vertikalt. Dessutom gäller för hela planområdet att detta är en entré till Halmstad, och gestaltningen är av stor vikt för hur detta upplevs (se sid 17).

Det finns inga tydliga och enhetliga krav på material och färgsättning att ställa i detaljplanen utifrån omgivande bebyggelse, som är mycket brokig, och en detaljplan ska inte ställa större krav än vad som är motiverat.

De krav som ställts i plankartan är att i detaljutförandet tillåts inte synliga elementskarvar i fasaderna som vänder sig mot allmän platsmark. Dessutom får balkonger inte skjuta ut över allmän platsmark inom eller i anslutning till planområdet.

På sida 17 står hur södra kvarteret ska förhålla sig till gatunivå, och bland annat är färdigt golv reglerat, för att inte skapa höga socklar mot allmän plats. Det är även reglerat med entréer mot allmän plats. För norra kvarteret har krav av denna typ inte ställts, utifrån att hotell är en kommersiell användning där höga krav på tillgänglighet från allmän plats ställs, och som vill göra reklam för sig själv via fasad och entré.

På ytan föreslagen som torg planeras ingen fordonstrafik, förutom en buss- och taxificka i anslutning till Bolmensgatan. Däremot krävs en gata för anslutning av trafik från Bolmensgatan till norra kvarteret.

Krav på trädplantering och var så ska ske, eller annan utformning av torget, ställs inte i detaljplanen, då projekteringen av dagvattenhantering och utformningen av torget inte är klar. Då både torg och gata är allmän platsmark kommer detta projekteras och byggas ut av Teknik- och fritidsförvaltningen.

Vad gäller område där gata angör fastigheten för hotell och bostäder i norra delen av planområdet, samt placering av transformator har flera alternativ diskuterats. Detta bedöms vara den bästa uppdelningen av användning. Exakt utformning av allmän plats avgörs vid projekteringen.

Hotell och bostadsdelen kan likt andra fastigheter som ligger vägg i vägg i staden få varierande fasader och våningshöjder. Detaljplanen säkerställer endast att det går att komma in på gården för brandfordon samt för leveranser, samt in i garaget via befintlig ramp för personbilar.

Kravet på takterass ställs utifrån att eventuella bostäder i detta läge inte får någon annan uteplats i anslutning till bostaden. Övriga byggnader inom detaljplanen får anlägga takterrasser om de så önskar, så länge de håller sig inom detaljplan angiven byggrätt.

Formulering avseende korsmark förändras inte, då det inte finns något som förhindrar att ytan används för bostadsrum, så länge riktlinjer för buller uppfylls.

Angående formulering av bestämmelserna f_4 och f_5 så ändras formuleringarna i enlighet med byggnadskontorets förslag.

BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Barn- och ungdomsnämndens verksamheter påverkas av ett utökat antal bostäder. Företrädesvis

planeras mindre lägenheter men även de kan innebära hushåll med barn i förskole- och grundskoleålder. Inom området där nya bostäder planeras är det idag ett mycket stort behov av både nya förskole- och elevplatser. De befintliga förskolorna och grundskolorna räcker inte till för planerade bostäder och prognostiserat barnantal. För närvarande finns ingen klar tidsplan på när Nyhemsskolan kan vara utbyggd. I detaljplan för Halmstad 2:16, på del av nuvarande fotbollsplan vid Engelbrektsplanen, planeras en ny förskola med flera avdelningar. Även för den är tidsplanen oklar.

Trafiken till den nya förskolan kommer inte att gå på Helfeldtsplanen eller Bolmensplanen. Engelbrektsplanen bör hållas fri från trafik till hotell och nytt centrum. Den planen är redan idag hårt belastad av trafik till skola och förskola. Stureplanen blir bilfri och därmed finns ingen förbindelse för biltrafik till det nya området via Engelbrektsplanen, vilket är positivt. Stor uppmärksamhet behövs för att få det totala trafikflödet att fungera för hela området kring den nuvarande Engelbrektsplanen med angränsande kvarter.

Kommentar

Planområdets utsatthet för buller, omgiven av intensiv trafik, samt brist på naturliga grönytor gör planområdet olämpligt för förskola eller grundskola. Planområdet kan därför endast bemöta behovet av bostäder som finns i Halmstad.

Planförslaget innebär en ökning med cirka 10 bilar på Helfeldtsplanen under den timme med mest trafik, och en ökning med cirka 100 bilar på ett dygn. Då detta inte innebär en väsentlig ökning på Engelbrektsplanen har den totala framtida belastningen inte utretts inom ramen för detta planarbete.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

HALLANDSTRAFIKEN

Hallandstrafiken ser positivt på att centrala Halmstad utvecklas med byggnader av höga kvalitéer. Kvarterets attraktiva läge tillsammans med närhet till den goda kollektivtrafiken kommer att skapa en spännande och utvecklande plats för staden.

Torget mellan hotellet och bostadskvarteret bör ha anslutning över Bolmensplanen mot bron över järnvägen och den blivande gångtunneln under järnvägen. Så som illustrationskartan visar kommer gångytorna mellan östra och västra sidan av Bolmensplanen inte kopplas ihop på ett naturligt sätt.

Bolmensplanen används även av regionbussarna på väg ut från Regionbussterminalen, kollektivtrafiken ska ges fortsatt god framkomlighet på Bolmensplanen under byggtiden samt när kvarteret är bebyggt. Det bör råda parkeringsförbud på Bolmensplanen östra sida med tanke på den intensiva busstrafiken.

Kommentar

Koppling mellan torget och Halmstads Resecentrum har diskuterats, och på grund av att målpunkterna för en sådan koppling ligger olika nu när bara etapp 1 och 2 har byggts ut, till skillnad från när även etapp 3 har byggts, så har kommunen ännu inte landat i var denna ska ligga. Därför finns den inte med på illustrationskartan.

Vid utformning av sådan koppling i projekteringsskedet så kommer kontakt tas med Hallandstrafiken för att säkerställa busstrafikens fortsatta goda framkomlighet på Bolmensplanen.

Hallandstrafikens synpunkter vidarebefodras till ansvarig projektledare på Teknik- och fritidsförvaltningen för att arbetas in vid projektering av allmän platsmark.

SKANOVA

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs till viss del av rubricerat planförslag. Vi har inget att invända mot gällande detaljplaneförslag. Men kanalisation till fastigheten går över tomten och kan behöva flyttas eller skyddas. Kostnaden för detta förutsätter vi att exploatören bekostar på egenhand.

Kommentar

Synpunkter vidarebefodras till exploatören.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Kommunala handikapprådet
- Räddningsnämnden
- Villaägarna Södra Halland
- Polismyndigheten
- Fastighetsnämnden
- Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden
- Laholmsbuktens VA-nämnd

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

FOTBOLLEN 2, LENA PERTTU & JARI VÄLITALO

Vi är i huvudsak positiva till byggandet av bostäder på tomten Kilot som nu för oss grannar mest är en lastbilscentral och en parkeringsplats. Vi har egentligen bara två invändningar: den emot höjden på fastigheterna i det södra delen, ut mot Sturegatan, samt bristen på parkeringsplatser. Glädjande nog ser vi i förslaget till ny detaljplan att Sturegatan mellan Bolmensgatan och Helmfeltsgatan ska vara stängd för biltrafik. Detta är av yttersta vikt. Vi har de senaste månaderna fått uppleva skillnaderna där det tidigare var cykelväg men nu en trafikerad gata pga. den tillfälliga avstängningen av korsningen Laholmsvägen/ Bolmensgatan. Vi har nu fått vänja oss vid köer på upp till tjugo minuter för att bara komma ut från vår tomt och fram till korsningen Laholmsvägen/ Engelbrektskatan vid högtrafik.

Vårt villakvarter med två hyreshus på andra sidan gatan har helt ändrat karaktär med lastbilar, bussar och fler personbilar. Vi är givetvis medvetna om att detta är en tillfällig förändring men den ger oss ändå en förståelse för hur det skulle kunna bli i framtiden med fler boende i kvarteret Kilot samtidigt som ett hotell med 200 rum kommer skapa ytterligare trafikökning genom både person- och godstransporter. Vi ser med en planerad framtida återgång till Sturegatan som cykelväg att vi igen får lugnet tillbaka med cyklande studenter, morgonens lämmeltåg av resenärer när Öresundstågen kommer, samt gamla och barn som flanerar eller leker i kvarteret.

Våra två invändningar är följande:

1. Vid samrådet för två veckor sedan påpekades att höjden på fastigheterna i kvarteret Kilot skulle anpassas efter husen i anslutning till kvarteret. Men vi har fått uppleva att studenthusens höjd vida överskridit villakvarterets, faktiskt fördubblats, och nu ska Kilots höjd anpassas efter de 21 meter fastigheterna på andra sidan järnvägsspåren uppgår till. Det är absurt att det ska styra istället för

hus som ligger tio meter från Kilot. Vårt krav är att delen mot villakvarteret sänks med en våning för att sedan gradvis höjas såsom föreslås i detaljplanen. På så sätt skulle också mer ljus komma in på gården i kvarteret Kilot som i nuläget måste bli mycket trång och mörk.

1. Vår andra invändning är antalet parkeringsplatser. Vi vill att parkeringsutrymmena under de nya fastigheterna redan från början utnyttjas till max. Vi menar att, även om hotellets närhet till resecentrum kan förmodas locka kollektivåkande gäster, kommer många att anlända med bil. (Busstrafiken, t.ex. rör i huvudsak grannkommunerna och dessa är troligtvis inte blivande hotellgäster.) Man kan spekulera i att biltrafiken kommer att minska men faktum är att det kan bli precis tvärtom och därför anser vi att man ska skapa dessa parkeringsplatser redan från början. Då finns också utrymme för uthyrning till andra boende i kvarteret om eventuella parkeringsförbud måste införas i kvarteren pga. ökad trafik (på Engelbrektsgatan och Helmfeltsgatan) till skola, idrottshall samt nyetablerade förskoleavdelningar i kvarteret.

Kommentar

De byggnader inom aktuellt planområde som kommer närmast er fastighet kommer ha samma höjd som hyreshusen på andra sidan Sturegatan sett från er fastighet. De föreslås dessutom vara lägre än studentbostäderna. Även mot studentbostäderna anpassas höjden på föreslagen bebyggelse till just dessa. Det är endast i de delar kvarteret Kilot inte angränsar mot någon befintlig bebyggelse som 21 meter i nockhöjd eller högre föreslås. Det här området bedöms klara en sådan hög bebyggelse, inom dessa delar av kvarteret, därför sänks inte föreslagen höjd på bebyggelsen mot Helmfeldtsgratan.

Det planeras att byggas parkeringsgarage under bostäderna i södra delen av planområdet, och i norra delen finns redan ett parkeringsgarage under befintligt hus, som ska finnas kvar. Dessutom finns möjlighet att förstora garaget i norra delen, under hela ytan för hotell om så krävs för att klara behovet av parkeringsplatser. Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av hotellets bilparkeringsbehov, och att detta måste utredas tydligare i bygglovet.

Detaljplanen eller Halmstads kommun kan inte ställa krav på uthyrning av eventuella tomma parkeringsplatser i garagen, då kommunen inte äger marken, men synpunkterna vidarebefodras till exploatören.

FOTBOLLEN 1, CHARLOTTE NOAKSSON HÖGVALL & BENGT NOAKSSON

Till att börja med tycker vi att höjden på husen blir lite för höga precis invid vårt hus det skulle kunna hållas ned till 8-10 meter så att vi inte blir av med allt ljus och att det blir som en vindstilla gryta.

Sedan är vi oroliga för trafikbiten. Skola och hyresgästerna har ju inte parkering som räcker till idag, byggs ännu fler bostäder måste parkering lösas under mark eller parkeringshus för de nya boende.

Trafiksituationen är också ett problem som kommer öka ännu mer när elevantalet ökar på skolan, dagis/förskola öppnar nytt och nya hyresgäster flyttar in, det är trångt redan nu, tror inte det kommer kunna lösas om det inte enkelriktas eller stänger av Sturegatan helt mot Bolmengatan/Helmfeldtsgratan utan möjlighet att öppna upp den igen. Trafikhinder bör läggas i gatan så hastigheten hålls ner.

Kommentar

Då planområdet ligger nordväst om er fastighet bedöms det inte påverka ljusförhållandena för er fastighet. De huvudsakliga vindriktningarna i Halmstad sommartid är från syd-sydväst, och vintertid från nord-nordost. Därför bedöms inte heller vindförhållandena förändras kring er fastighet.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende vindförhållanden.

Planerad bebyggelse som kommer närmast ert hus föreslås vara lägre än de studentbostäder som redan ligger direkt väst om er fastighet.

För nya bostäderna i södra delen av kvarteret planeras underjordiskt garage som ska ligga under bostäderna. För skolan eller hyresgästerna i intilliggande kvarter kan inte aktuell plan lösa detta problem, utan det ska göras inom de fastigheterna.

Trafiken kommer inte att öka så mycket till följd av planerad bebyggelse, eftersom förslaget innebär att trafiken till och från Posten försvinner från platsen. Men för att ändå hantera den ökning som ändå blir föreslås Helmfeldtsgatan bli enkelriktad söderut. Det innebär att Helmfeldtsgatan kommer att byggas om. En ny gång- och cykelväg anläggs, och det kommer finnas kantstensparkering på ena sidan, på så vis bedöms gaturummet upplevas så smalt att den inte inbjuder till höga hastigheter. Därför planeras inga ytterligare trafik hinder i inledningsskedet.

Sturegatan mellan Helmfeldtsgatan och Bolmensgatan är endast öppen nu under byggtiden av Halmstads Resecentrum. Den avses inte vara öppen för biltrafik framöver. Beskrivningen av planens huvuddrag har kompletterats med detta för att bli tydligare.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDE FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

SAKÄGARE

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Fotbollen 2	Lena Perttu Jari Vålitalo	Sturegatan 2 30266 Halmstad
Fotbollen 1	Charlotte Noaksson Högvall Bengt Noaksson	Helmfeldsgatan 48 30266 Halmstad

ÖVRIGA

-

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Tina Wagner
planarkitekt

Datum
2017-07-25

Dnr
KS 2007/00166

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 21 juni 2017, § 94 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **KILOT 1 m.fl. Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1076 K. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 30 juni 2017.

Länsstyrelsen har den 3 juli 2017 beslutat att någon överprövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen inte ska ske.

Kommunfullmäktiges beslut har inte överklagats och detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 25 juli 2017**.

Samhällsbyggnadskontoret den 25 juli 2017.



Ann-Britt Thörner

Sändlista
Länsstyrelsen
Alla Byggnadskontoret
SBK Plan
SBK Mex
SBK Strategi
LBVA
HEM
Halmstads Stadsnät
Teknik- och fritidsförvaltningen
Fastighetskontoret
Fastighetsaktiebolaget Tre Kilo, Spikgatan 15, 302 44 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