

PLANBESKRIVNING



ANTAGANDEHANDLING

tillhörande detaljplan för

JÄRNVÄGEN 3

Gamletullsgatan, Halmstad, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande KS 2012/0194

Kommunfullmäktige 2013-06-18

Plan 1052 K

INNEHÅLL

3	INLEDNING
6	MILJÖBEDÖMNING
8	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN
9	FÖRUTSÄTTNINGAR
25	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER
40	GENOMFÖRANDEFRÅGOR
44	FRÅGOR MED BEHOV AV UPPFÖLJNING
44	KÄLLOR

INLEDNING

Planering och byggande regleras av Plan- och bygglag (PBL) SFS 2010:900. Grundläggande är att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden samt en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dag och för kommande generationer.

Planhandlingar

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning, 2013-06-18
- Plankarta med bestämmelser, 2013-06-18
- Illustrationskarta, 2013-06-18
- Granskningsutlåtande, 2013-06-18
- Behovsbedömning av miljöbedömning, 2012-05-28
- Samrådsredogörelse inkl. minnesanteckningar från samrådsmöte 2013-02-26

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning
- Grundkarta, 2013-02-28

Övriga handlingar/utredningar:

- Bullerutredning, PM 10165857.01, WSP, 2012-08-22
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning PM 10173610, WSP 2013-01-10
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning rapport 10173610, WSP 2013-01-10
- PM kompletterande MMU, Järnvägen 3, WSP 2013-06-03
- PM Översiktlig dagvattenutredning, 2012-10-31.

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta och planbeskrivning. Efter samråd tillkommer samrådsredogörelse över inkomna synpunkter liksom granskningsutlåtande efter granskningsskedet.

Planbeskrivningen och illustrationskartan skall 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 planändringen är att möjliggöra handels-, kontor- och centrumverksamheter. Detaljplanen syftar till att förädla det utvecklade området längs järnvägen i centrala Halmstad och se på området som en viktig del av den centrala staden. Detta trots de störningar och risker järnvägen kan innebära för det aktuella planområdet. Områdets potential är långt större än som impedimentyta och buffert jämfört med liknande ytor i mer perifera lägen i staden.

Huvuddrag

KF Fastigheter har kommit in med en ansökan om en planändring för att möjliggöra etablering av en livsmedelsbutik, Coop, inom fastigheten Järnvägen 3. Åtgärden strider mot gällande detaljplan som i stora delar är inaktuell och i ett behov av att ersättas med en ny mer ändamålsenlig detaljplan anpassad efter rådande förutsättningar. Projektet understödjer förtätning och ligger i linje med kommunens förslag till översiktsplan och kan bidra till en tät, robust och hållbar struktur. Projektet kan utveckla stadskärnan med nya ytor för kommersiell service.

Detaljplanens handläggning

Uppdrag

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 2012-04-03 KSU § 68 att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva handel och kontor med flera centrumändamål för Järnvägen 3 m.fl. I beslutet anges bland annat att kvarterets slutliga användning, disposition och exploateringsgrad behöver studeras närmare samt att AB Nissastadens parkeringsavtal som belastar del av Järnvägen 3 skall sägas upp.

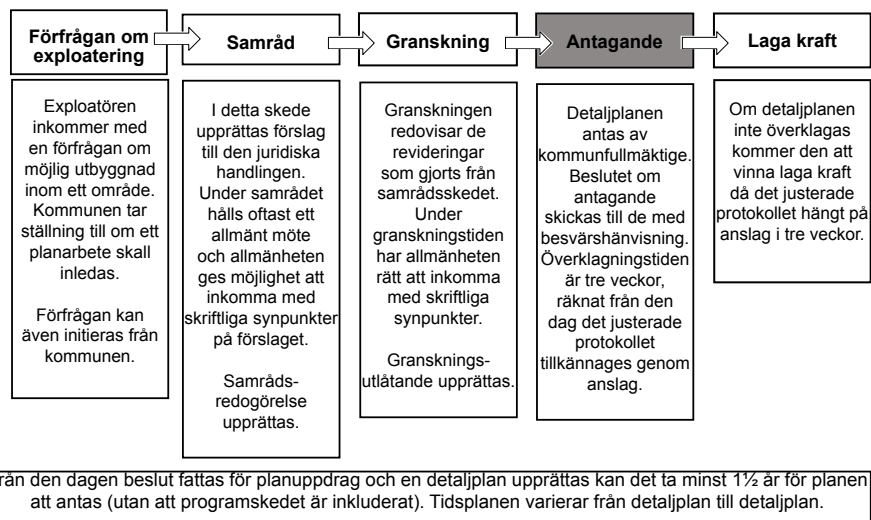


Fig 1 denna detaljplan befinner sig i antagandeskedet.

Ärendet har behandlats av samordningsgruppen respektive chefsgruppen för stadsbyggnadsfrågor där samhällsbyggnadskontoret, stadskontoret, fastighetskontoret, byggnadskontoret, teknik- och fritidsförvaltningen, räddningstjänsten, miljö- och hälsoskyddskontoret samt näringslivsbolaget är representerade. Dåvarande fastighetskontoret har upprättat en förstudie. Denna har kompletterats med en riskinventering med avseende på järnvägen.

Samråd

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 2012-09-11 KSU § 171 att godkänna samrådsförslaget. Samrådstiden har bestämts till den 31 oktober 2012. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare gavs möjlighet att yttra sig genom att information och handlingar översänds till dem. Handlingarna fanns även tillgängliga på Halmstads kommuns hemsida och i rådhuset under samrådstiden. Allmänt informationsmöte hölls den 9 oktober 2012 i Stadsbiblioteket i Halmstad.

Granskning

Under samrådsskedet inkom ett antal synpunkter på planförslaget som tillsammans med fortsatta diskussioner med exploatör föranlett mindre revideringar. Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 2013-02-26 § 52 om granskning. Granskningstiden pågick mellan 6 mars och 5 april 2013. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare gavs möjlighet att yttra sig genom att information och handlingar översändes till dem. Under granskningstiden fanns planhandlingarna tillgängliga på Halmstads kommuns hemsida och i rådhuset.

Planförfarande och tidplan

Framtagandet av en detaljplan, kan se olika ut beroende på komplexiteten i ärendet. Den vanligaste är normalt planförfarande. I andra fall är planfrågan av begränsad betydelse och hanteras med enkelt planförfarande. Gemensamt för alla processerna är att berörda alltid ges möjlighet till insyn och medverkan genom samråd.

Detaljplanen för Järnvägen 3 m.fl. handläggs med normalt förfarande enligt PBL 5 kap 6 §. Efter samrådet sammanställs och kommenteras de inkomna synpunkterna i ett granskningsutlåtande.

Enligt uppskattad tidplan beräknas detaljplanen kunna vinna laga kraft tidigast under tredje kvartalet 2013.



Fig 2 planområdet i relation till omgivningen

Plandata

Lägesbestämning och areal

Planområdet ligger centralt i Halmstad intill det nybyggda bostadsområdet Nissastrand/Gamletull i väster (fig 2). Öster om planområdet finns järnvägen där transporter med farligt gods sker. Norr om området ligger en kombinerad transformatorstation med sopsug som tillhör HEM*.

Planområdet är cirka 15 700 kvm (ca 1,6 hektar). Området är flackt och har inga stora nivåskillnader.

Markägoförhållanden

Fastigheten Järnvägen 3 ägs av Halmstads kommun.

*Halmstads Energi och Miljö AB

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:

Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning

Ökat antal fordonsrörelser till och från planområdet även om planområdets centrala läge gynnar både gång- och cykeltrafik. Beroende på kommande uppfyllande av antagen transportplan, som syftar till att minska biltrafiken inom framförallt Halmstads centrala delar, kan påverkan begränsas ytterligare. Gällande uppvärmning kan intilliggande fjärrvärme utnyttjas.

Strålsäker miljö

Gällande riktvärden för elektromagnetisk strålning uppfylls i fastighetsgräns till befintlig transformatorstation samt ledningar tillhörande järnvägen.

God bebyggd miljö

Planområdets centrala lokalisering innebär att ett ianspråktagande och en högre exploatering av området bidrar till en god hushållning av mark och vatten. Ett genomförande innebär samtidigt att befintlig bebyggelse påverkas genom ökat trafikflöde som genererar trafikbuller men i en storleksordning som innehåller gällande riktvärden. Stadsbilden förändras vilket även leder till ändrade sol- och skuggförhållanden dock utan större påverkan på befintlig bebyggelse.

Giftfri miljö

Planområdet kommer att behöva marksaneras ner till MKM* vilket innebär att miljömålet uppfylls.

Behovsbedömning

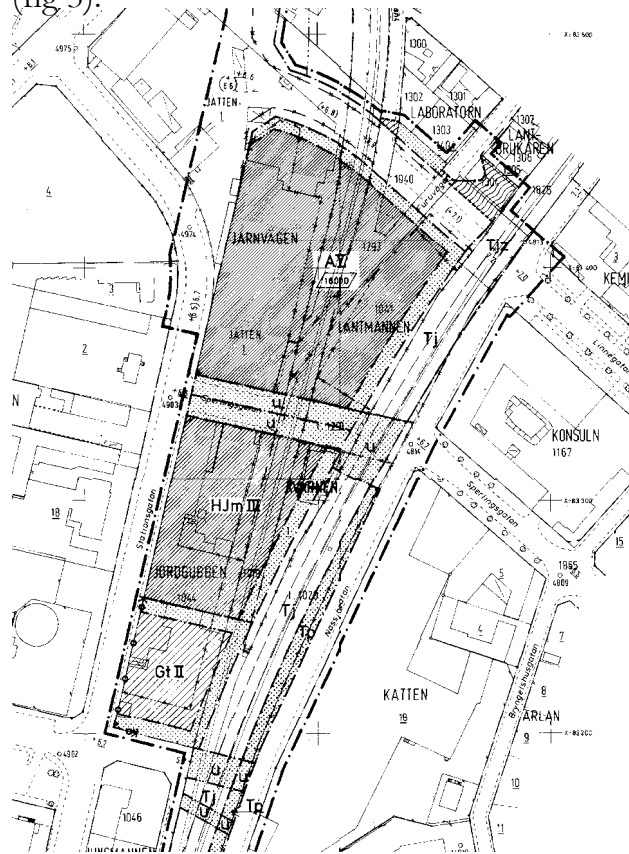
Enligt PBL** 4 kap 34 § samt MB*** SFS 1998:808 skall detaljplaner, vars genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan, miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras eller inte.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

*Mindre känslig markanvändning

**Plan. och bygglagen

***Miljöbalken

Ett genomförande av planen anses inte medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser varför miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats. Bedömningen har samrådts med Länsstyrelsen, 2012-06-14, som i detta skede är av samma uppfattning att ett genomförande av detaljplanen inte innebär betydande påverkan. Länsstyrelsen vidhöll sitt ställningstagande vid samrådet.



Högsta tillåtna våningsantal varierar mellan 2-5 våningar, högst i norr och lägst i södra delen. Inom detaljplanen finns även ett u-område för allmänna ledningar. Detaljplanens genomförandetid har gått ut.

Området används idag huvudsakligen till parkering på grus med vissa inslag av gräsytor och enstaka träd. Den norra delen av detaljplanen är ändrad år 2000 för ändamålet elmottagningsstation, detaljplan (973).

Kommunala planer, program och policy

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

- Pågående stadsbyggnadsanalys kopplat till resecentrum.

Riksintresse och förordnande

Planområdet gränsar till riksintresse MB 3 kap 8§ Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer, Västkustbanan och Halmstad-Nässjö.

Ingen risk för påverkan på Natura 2000 områden finns. Närmaste Natura 2000- område är Aleskogen på drygt 1,7 km avstånd.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Mark, (vatten) och vegetation

Mark och vegetation

Marken i planområdet är flack och obebyggd med undantag för en provisorisk ”tältbyggnad” tillhörande HEM* som används som biluppställningsplats. Markytan utgörs av grusbelagd parkering innehållande mindre gräsytor och enstaka träd och innehåller inte några rännstensbrunnar.

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.

*Halmstads Miljö och Energi AB

Vattenområden/strandskydd

Inom planområdet finns inga vattenområden och ingen del berörs av strandskydd.

Miljökvalitetsnormer för luft & vatten

Det bedöms inte finnas någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft och vatten i och med planens antagande.

Geotekniska förhållanden

SGU:s översiktliga jordartskarta anger i huvudsak postglacial sand inom planområdet och risker för höga radonhalter bedöms små. I en rapport från 1989¹ framgår att området undersökts och visar att radonhalterna i sanden är låg (8Bq/kg) och därmed även radonrisken. Risken för radon behöver inte redogöras ytterligare i fortsatt planarbete.

En geoteknisk markundersökning har utförts i angränsande område norr om Järnvägen 6, 2001 (fig. 4)¹. Syftet var att dokumentera beräkningsförutsättningar och förhållande avseende grundläggnings-, mark- och schaktarbeten. I rapporten framgår att jordprofilen överst utgörs av fyllning bestående av sand, grus, tegel, slagg och aska samt ställvis organiskt material (torv). Fyllningen är cirka 0,5-1,5 m mäktig. Under fyllningen återfinns finsandig mellansand som mot djupet övergår i först siltiga och därefter leriga jordlager.

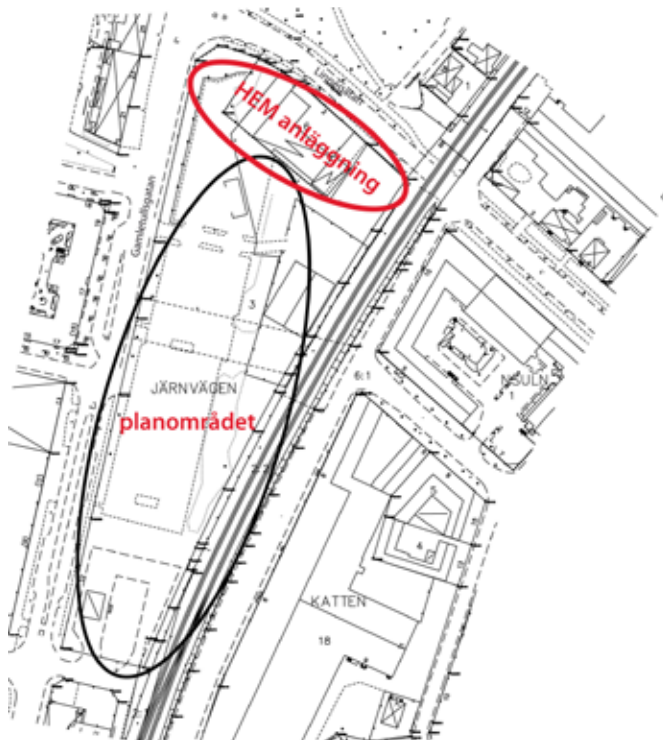


Fig 4, område (röd ring) där geoteknisk markundersökning utförts

¹ Se källförteckning, geologi

Vid undersökningstillfället befann sig grundvattenytan ca 1,7-1,9 m under markytan. Mätningarna visade att grundvattenytan befann sig på nästan samma nivå i alla tre grundvattenrör. Gradienten var vid undersökningstillfället mycket liten och riktad mot järnvägen i NO. En naturlig flödesriktning för grundvattnet borde vara mot SV men djupa ledningsgravar och rörledningar i gatan, Linnégatan, kan sannolikt ha påverkat och förändrat grundvattnets flödesriktning.

Bebyggelse

Historik

Som ett resultat av att järnvägen fick en ny sträckning bildades kvarteret Järnvägen genom den nu gällande detaljplanen från 1984. Planen anpassades för ett nytt polishus vid korsningen mellan nuvarande Gamletullsgatan och Linnégatan, polishuset uppfördes aldrig. Den södra delen av kvarteret planlades för en flytt av en centralt belägen bensinstation. Även detta område har med tiden blivit för central och därmed olämplig för den typen av verksamhet, vilket inneburit att kommunen medverkat till bensinstationens avveckling för några år sedan. Gällande detaljplan är således i stora delar inaktuell och i behov av att ersättas av en ny mera ändamålsenlig detaljplan anpassad till dagens förutsättningar.

Den norra delen av kvarteret planlades år 2000 för en mottagningsstation för el som av utrymmesskäl fick flyttas med hänsyn till utbyggnadsplanerna på Gamletull/Nissastrand. Elmottagningsstationen anpassades till de dåvarande planerna för ett nytt resecentrum i kvarteret Järnvägen som inte längre är aktuella.



Fig 5, 1: HEM's tekniska anläggning, 2: Angränsande bebyggelse Gamletullsgatan, 3: Gamletull-/Nissastrandsområdet, 4: angränsande bebyggelse i söder längs med Gamletullsgatan.

Arkitektoniska och kulturhistoriska värden

Intill eller inom planområdet finns inga utpekade bevaransvärda byggnader/arkitektur eller kulturhistoriska värden. Området bedöms därför tåla en relativt fri gestaltning men bör ändå anpassas till befintlig bebyggelse i volym och formspråk, gärna i tegel eller röd puts.

Bostäder

Inom planområdet finns ingen bostadsbebyggelse. Angränsande till planområdet i väster och söder finns flerbostadshus i 4-8 våningar samt ett parkeringsgarage i 4 våningar.



Fig 6, HEM's område, tältbyggnad och biluppställningsplats.

Verksamheter

Inom planområdet finns inga verksamheter. Angränsande verksamheter är HEM, Östras bröd samt blandade mindre verksamheter och kontor öster om järnvägsspåren. HEM har på fastighetens norra del en tältbyggnad och biluppställning (fig 6).

Kommersiell, offentlig och social service

Planområdet ligger i nära anslutning till Halmstad stadskärna, cirka 550 m, som erbjuder varierande kommersiell, offentlig och social service.

Gator och trafik

Kollektivtrafik

Planområdet ligger på ett avstånd av cirka 600 m till nya resecentrum (fig 2, orienteringskarta), innehållande regionbussar och tågstation. På sikt kommer även lokalbusstationen Österskans att flyttas till resecentrum men ligger i dagsläget på ett avstånd av cirka 350 m sydväst om planområdet.



Fig 7', Superstråk för cykel. Gul linje visar utbyggt superstråk, blå streckad linje visar framtida komplettering av superstråk. Kartan baseras från uppgifter i "Cykelplan 2010".

Gång- och cykeltrafik

Förbi planområdet, från resecentrum upp till Furet/Frennarp i norr, finns ett väl utbyggt gång- och cykelnät med bland annat superstråk för cykel.

In mot centrum från planområdet finns trottoarer medan cykeltrafiken främst hänvisas till lokalgatorna. Till bostadsområdena öster om planområdet finns cykelvägar i de större stråken, Linnégatan och Fredsgatan, och trottoarer.

Biltrafik och gator

Gamletullsgatan gränsar till planområdet i väster. Gatan byggdes om 2010 från att ha varit en bred huvudgata, med utformning som en led, till en huvudgata anpassad efter stadsbebyggelse och rätt hastighet i staden. Under ombyggnationen smalnades Gamletullsgatan av genom att den försågs med kantstensparkering, gång- och cykelbanor, refuger och plantering. Högsta tillåtna hastighet på Gamletullsgatan är begränsad till 30 km/h liksom hela Gamletull-/Nissastrandområdet.

Trafikmätningar har gjorts i två punkter på Gamletullsgatan (fig. 8 punkt 1 och 2). I punkt 1 uppmättes det totala trafikflödet april 2012 till 5780 fordonsrörelser/dygn. Det största flödet i denna punkt är trafikrörelserna i södergående riktning. I punkt 2 uppmättes vid samma tidpunkt det totala trafikflödet till 7554 fordonsrörelser/dygn.

Jämförs trafikmätningarna på Gamletullsgatan från 2012 med trafikmätningar från 2004 (år 2004 påbörjades byggnationen av Gamletull/Nissastrand) visar resultatet på en minskning i punkt 1 från 6852 fordonsrörelser/dygn till dagens 5780 fordonsrörelser/dygn. I punkt 2 är resultatet i stort det samma, en minskning med ca 200 fordonsrörelser/dygn. En minskning av trafikrörelserna beror troligtvis på ombyggnationen av Gamletullsgatan som genomfördes 2010.



Fig 8, Trafikmätningpunkter, Halmstads kommun 2012

En trafikmätning på Kungsgatan (fig. 8 punkt 3), juni 2012, har uppmätt trafikflöden till 2050 fordonsrörelser/dygn. Trafikflödena på Sven Jonssons gata uppmättes vid samma tidpunkt till 2400 fordonsrörelser/dygn (fig. 8 punkt 4).

I samband med planeringen av Gamletullsområdet/Nissastrand gjordes en MKB¹ som lyfte trafik och bullerfrågor utifrån två beräknade scenarier. I scenario 1 förutsattes att 20% av trafiken fördelades på Kungsgatan till planområdet och resterande 80% på Gamletullsgatan (fig 9). I scenario 2 förutsattes att trafiken till Gamletull fördelades lika, 50% på Kungsgatan och 50% på Gamletullsgatan (fig 10).

¹ Se Källförteckning under övrigt



Fig 9¹ Beräknade trafikflöden vid scenario 1, 20% av områdets infartstrafik går via Kungsgatan och 80% via Gamletullsgatan.



Fig 10¹ Beräknade trafikflöden vid scenario 2, 50% av områdets infartstrafik går via Kungsgatan och 50% via Gamletullsgatan.

¹ Se Källförteckning under övrigt

Av trafikmätningarna utförda i april och juni 2012 framgår att trafikflödet är mindre än de beräknade scenarierna i MKB för Gamletull. Till stor del beror skillnaden framförallt på att hela Gamletullsområdet/ Nissastrand inte är utbyggt, drygt hälften är idag utbyggt och fyra kvarter återstår.

Risk och störning

Markföroreningar¹

Planområdet har sedan 1940-talet utgjort industri- och järnvägsmark. Här har legat bl a gjuteriverksamhet, August Hanssons metallgjuteri. Inom planområdet har en miljöteknisk markundersökning genomförts i 32 punkter. I 3 av dessa punkter har gränsvärden för MKM* inte uppfyllts, ämnena som överskrider nivåerna är koppar, zink, PAH och trikloreten. Marksaneringar har tidigare genomförts för delar av området (fig. 11). I den södra delen har det funnits en bensinstation som inte längre finns kvar och sanering är utförd för att uppfylla kravet för MKM.

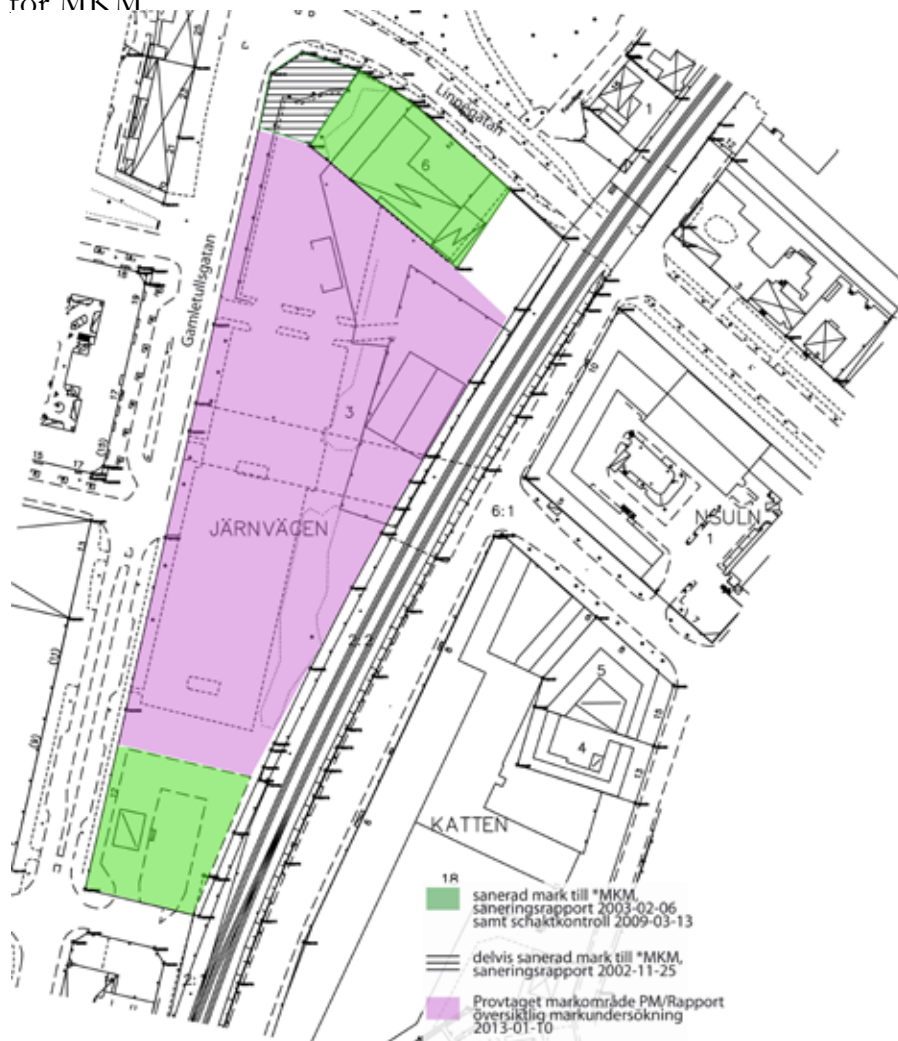


Fig 11, karta över sanerad och provtagen mark inom planområdet.

*Mindre känslig markanvändning

¹ Källorna under denna rubrik är information från flertalet miljörapporter (se källförteckning under Miljötekniska markundersökningar)

Buller

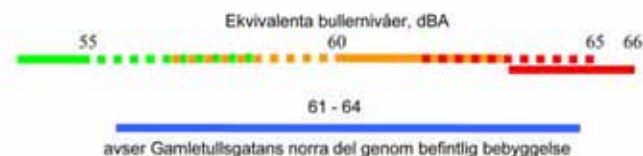
Vägtrafik

I MKB för Gamletull/Nissastrand gjordes utifrån trafikscenarierna även bullerberäkningar¹. Bullerberäkningarna visar att nivåerna för buller är desamma i scenario 1 och 2 för bebyggelsen längs med Gamletullsgatan. För kvarteren längs med Gamletullsgatan är ekvivalentnivåerna beräknade till mellan 63-66 dBA i den södra delen, fram till Nissabrogatan, och i den norra delen överstiger inte bullret 65 dBA på någon fastigheterna (fig 13).

RIKTVÄRDE FÖR BULLER FRÅN:	EKVIVALENT UTOMHUS	MAX UTOMHUS	EKVIVALENT INOMHUS	MAX INOMHUS
JÄRNVÄG ARBETSPLATSER	-	-	-	60 ³
BILTRAFIK ARBETSPLATSER	65	-	40	-
JÄRNVÄG BOSTÄDER	60 ¹ 55 ²	70 ²	30 ⁴	45 ⁵
BILTRAFIK BOSTÄDER	55	70	30	45 ⁵

Fig 12 Riksdagens riktlinjer för buller (riksdagens prop 1996/97:53). I riktlinjerna anges även att vid tillämpning av åtgärder bör hänsyn tas till vad som är ekonomiskt och tekniskt rimligt, i de fall utombusnivån kan redovisas enligt ovan bör inriktningen vara att inombusnivåerna inte överskrids. 1.Riktvärdena avser frifältvärden eller till frifältvärden korrekterade värden

2.Avser uteplats, särskilt avgränsat områden. 3.Avser arbetslokaler för tyst verksamhet t.ex kontor. 4.Avser böningsrum. 5.Avser utrymme för sömn och vila. Riktvärdena anges i dBA.



Anm. Angivna bullervärden avser bullernivå framför fasad efter korrektion för fasad-reflex i motstående fasad och multipelreflex.

Fig 13¹ Beräknade bullernivåer Gamletullsområdet, scenario 1 samt 2 överensstämmer längs med Gamletullsgatan.

¹ Se Källförteckning under övrigt

Bullerberäkningarna i MKB Gamletull är framtagna efter 50 km/h som högsta tillåtna hastighet vilken idag har sänkts till 30 km/h. En sänkning från 50 km/h till 30 km/h innebär generellt en sänkning av bullernivån med cirka 3 dBA.

Genomförd bullerutredning till denna detaljplan¹ (redovisas under kapitlet Hälsa och säkerhet/Buller), visar med 30 km/h hastighetsbegränsning att bullervärdena för bostadsbebyggelsen vid Gamletull/Nissastrand uppgår till som mest 61 dBA (fig 14 och 15).

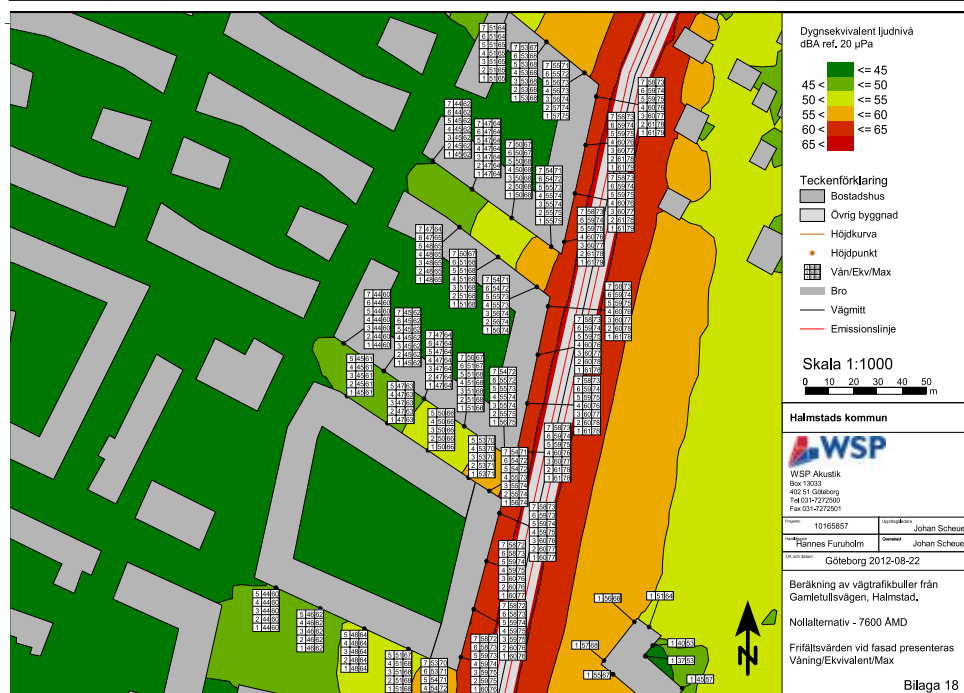


Fig 14 och 15 Visar beräknade bullernivåer gentemot intilliggande bostadsbebyggelse i dagsläget, utan tillkommande fordonsalstringar från tillkommande bebyggelse.

¹ Se Källförteckning under Trafik och buller

Befintliga och kommande bostäder i Gamletull/Nissastrandområdet följer de riktlinjer som beskrivs i MKB Gamletull¹. Riktlinjerna anger bland annat att byggnader dimensioneras så att inomhusnivåerna klarar gällande riktvärden för buller, balkonger vänds in mot kvarteret eller glasas in och att fönster samt ventilationsanpassats efter förhållandena.

Järnvägstrafik

I MKB:n till Gamletull redovisades även en bullerberäkning gällande järnvägen för bostadskvarter 8 (fig 16). Denna visar att riktvärdet för buller från järnväg gentemot bostäder överskrids² (fig 17). Krav på att förbättra dagens bullersituation från järnvägen för intilliggande bostäder kan inte ställas i och med detta planförslag.

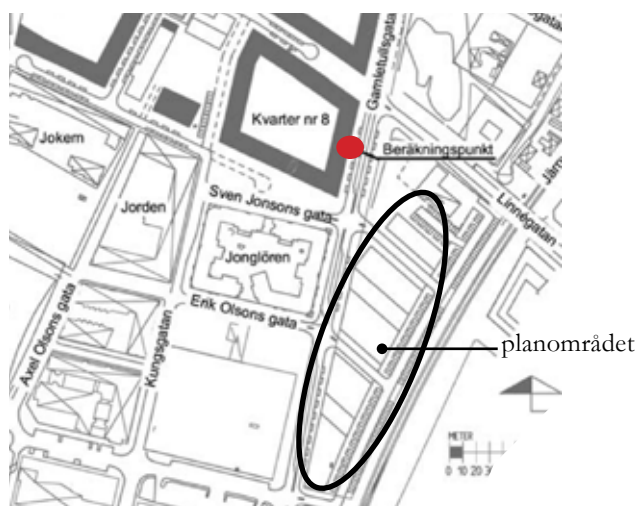


Fig 16¹ Visar mätpunkten för buller från tågtrafiken.

Våning	Ekvivalentnivå dB(A)	Maximalnivå dag dB(A)	Maximalnivå natt dB(A)
Våning 1 (cirka 3 meter över gata)	60	80	80
Våning 7 (cirka 19 meter över gata)	62	81	81

Fig 17² Beräknade bullernivåer för Gamletullsområdet från järnvägstrafik.

¹ Se källförteckning under Övrigt

² Se Källförteckning under Risk

Farligt gods på Västkustbanan

Planområdet gränsar till järnvägen i öster vilket innebär att risk och säkerhetsfrågor måste beaktas och klargöras under planarbetet.

Länsstyrelsen i Halland har tagit fram riktlinjer för hur bebyggelse intill farligt godsleder ska hanteras i planeringen (fig 18), ”Riskanalys av farligt gods i Hallands län”¹ gällande från årsskiftet 2011/2012. I Rapporten ingår handelsändamål i begreppet tätort. Ett exempel på utformning längs med järnvägen med basavstånd* visas nedan (fig 19).

För att kunna bygga inom de reducerade avstånden krävs skyddsåtgärder för att förhindra och begränsa omfattningen om en olycka med farligt gods uppstår (fig. 20 och 21).

Länsstyrelsen har tagit fram riktlinjer¹ även för skyddsåtgärder för reducerat avstånd. Riktlinjerna för reducerat avstånd ska efterföljas i det fortsatta planarbetet.

Närheten till järnvägen och transporter av farligt gods utgör inget hinder för planläggning av området men ska beaktas i detaljplanearbetet.

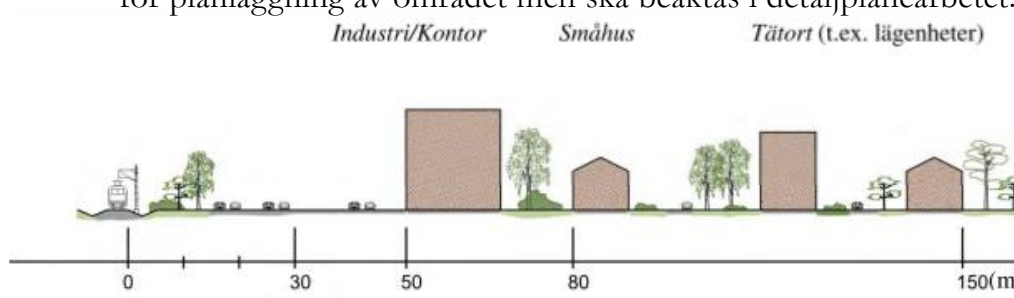


Fig 18¹ Visar ett exempel på basavstånd längs med järnvägendär ex vis parkering kan läggas i zonen närmast järnvägen.

	Basavstånd (m)/Reducerat avstånd (m)		
Typ av bebyggelse	Väg-Hög (E6, väg 25, m.fl.)	Väg-Låg (Väg 154, m.fl.)	Västkustbanan
Bebyggelsefritt	30/20	25/15	30/20
Industri	50/20	30/15	50/20
Kontor	50/20	40/15	50/20
Småhus	100/50	60/40	80/50
Tätort	100/30	60/30	80/30
Bortre gräns riskutredning för angivna typområden	150		
Bortre gräns mycket känsliga användningsområden	Ingår inte i dessa riktlinjer. Särskild riskutredning ska göras.		

Fig 19¹ En redovisning av basavstånd*/reducerat avstånd

* Basavstånd - minsta avståndet utan att skyddsåtgärder krävs.

¹ Se Källförteckning under Risk

Funktionskrav	Högre nivå
Förhindra mekanisk konflikt	Etableras tätort på längre avstånd än 30 meter krävs inga åtgärder för mekanisk påverkan. Följande ska dock beaktas vid etablering intill väg: - Ska det bebyggelsefria området användas på ett sätt så att flera personer förväntas befinna sig där under större delar av dagen bör skydd för avakning införas. - Vid branta slänter krävs åtgärd (så som förstärkt vägräcke) för att behålla fordonet på vägbanan. Om inte skydd mot avakning finns eller införs så räknas bebyggelsefri zon från släntfot.
Reducera/motverka strålningseffekter	För fasader som vetter mot led gäller följande: 30-50 meter: Fasad ska vara i obrännbart material och fönster (i normal omfattning) /ingående komponenter ska vara motsvarande klass E 30.
Motverka effekter från ett dimensionerande fall för explosion	För etableringar mellan 30-50 meter ifrån led ska hänsyn tas till dimensionerande explosionslast.
Motverka/reducera effekter från giftig gas	För bostäder gäller att: Luftintag ska placeras högt och på motsatt sida av leden. För hotell/konferens och andra användningsområden där det är möjligt att underhålla/upprätthålla ett system gäller därutöver att: gasdetektor kopplad till automatiskt nedstängningssystem/varseblivningssystem och utrymningsplan ska finnas.
Begränsa antal personer som kan bli utsatta: placering av entréer, utrymningsvägar etc.	För alla byggnader inom 50 meter ifrån led ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot leden. Balkonger, uteplatser, lekplatser etc. ska inte finnas på kortare avstånd än 50 meter ifrån leden. Placering av entréer bör ligga så långt ifrån leden som möjligt, gärna på motsatt sida. Utforma området nära leden på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Fig 20¹ redovisar säkerhetsbärande åtgärder för att göra det möjligt att etablera tätortsverksamhet, där handel ingår, på kortare avstånd (reducerat avstånd) än föreslagna riktlinjer/basavstånd.

¹ Se Källförteckning under Risk

Funktionskrav	Högre nivå
Förhindra mekanisk konflikt <i>Val av fysisk barriär kan påverkas av exempelvis områdets utformning, vem som äger marken/befintliga barriärer/skydd.</i>	<u>Bebyggelse > 30 meter från led</u> Etableras kontor på längre avstånd än 30 meter krävs inga åtgärder för mekanisk påverkan. Följande ska dock beaktas vid etablering intill väg: - Ska det bebyggelsefria området användas på ett sätt så att flera personer förväntas befinna sig där under större delar av dagen bör skydd för avakning införas. - Vid branta slänter krävs åtgärd (så som förstärkt vägräcke) för att behålla fordonet på vägbanan. Om inte skydd mot avakning finns eller införs så räknas bebyggelsefri zon från släntfot. <u>Bebyggelse 20-30 meter ifrån led</u> För etablering 20-30 meter ifrån väg ska åtgärder införas som förhindrar mekanisk konflikt. Erforderlig omfattning och utformningen av ett sådant skydd beror på platsspecifika förhållanden. Förslag på åtgärder för väg: - Vall - Betongbarriär - Naturlig höjdskillnad (positiv höjdskillnad med transportled lägre än planområdet) - Väg, förstärkt vägräcke (H4)
Reducera/motverka strålningseffekter	För fasader som vetter mot led gäller följande: 30-50 meter: Fasad ska vara i obrännbart material och fönster (i normal omfattning/ingående komponenter ska vara motsvarande klass E 30. 20-30 meter: Fasad, inklusive dörrar och fönster, ska motsvara lägst brandteknisk klass EI 30.
Motverka effekter från ett dimensionerande fall för explosion	För etableringar mellan 20-30 meter ifrån led ska hänsyn tas till dimensionerande explosionslast. Detta krav gäller större byggnader (>4 våningar).
Motverka/reducera effekter från giftig gas	Vid byggnation inom 50 meter ska luftintag placeras högt och på motsatt sida av leden.
Begränsa antal personer som kan påverkas/underlätta utrymning	För alla byggnader inom 50 meter ifrån led ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot leden. Placering av entréer bör ligga så långt ifrån leden som möjligt, gärna på motsatt sida. Utforma området nära leden på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Fig 21¹ redovisar en säkerhetsbärande åtgärder för att göra det möjligt att etablera kontor på kortare avstånd än föreslagna riktlinjer/ basavstånd.

¹ Se Källförteckning under Risk

Strålning

Ingen risk för strålning förekommer från HEM's kombinerade transformatorstation/sopsug eller de ledningar som ligger i mark. Varken anläggningen eller ledningarna får överstiga riktvärden för elektromagnetisk strålning.

Strålningsnivåerna är relativt låga på ett avstånd av 20-25 m och längre från ledningarna¹ (fig 22 och 23) från järnvägen. Magnetfältet från kontaktledningarna är svagt då inget tåg är i närheten men ökar då ett tåg passerar. Varaktigheten på magnetfältet är några minuter och som starkast vid järnvägen och avtar snabbt med avståndet från banan. Då det inte finns något tåg på sträckan alstras normalt inget magnetfält.

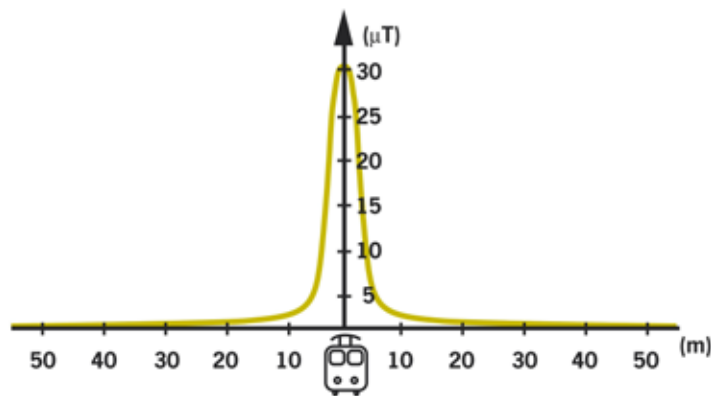


Fig 22', Magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget passerar. Strömstyrkan 200 A och frekvensen 16,7 Hz. Det tillfälligt högre magnetfältet varar i ett par minuter efter att tåget har passerat.

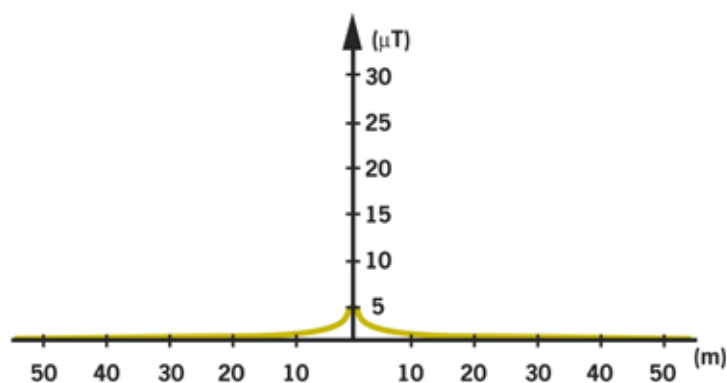


Fig 23', Magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget är borta (mer än 2,5 km). Strömstyrkan är 200 A och frekvensen 16,7 Hz.

¹ Se Källförteckning under Risk

Friytor Parkering

Enligt cykelnorm för Halmstads kommun¹ (2009) krävs för kontor 10-20 cykelplatser/1000 kvm BTA och för handel 20-40 cykelplatser/1000 kvm BTA.

Planområdet används idag huvudsakligen som parkering. Det parkeringsavtal som idag belastar området ska sägas upp, enligt Kommunstyrelsens beslut 2012-04-03 KSU § 68. Gällande parkeringsnorm (1990) för området avseende kontor och handel är 21 bilplatser/1000 kvm BTA respektive 30 bilplatser/1000 kvm BTA. I planarbetet för Gamletullsområdet sänktes parkeringsnormen för bostäder med hänsyn till det centrala läget och parkeringsnormens framtagningsår med 2 bilplatser/1000 kvm BTA, från 7 bilplatser till 5 bilplatser/1000 kvm BTA, dvs en reduktion med närmare 30%.

Parkeringsnormen föreslås sänkas för planområdet med ca 25% vilket innebär att följande parkeringskrav ställs för kontor och handel:

- 16 bilplatser/1000 kvm BTA kontor
- 23 bilplatser/1000 kvm handel.

Allmän plats

Planområdet berör enligt nuvarande plansituation ingen allmän platsmark, endast kvartersmark.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning, vatten och avlopp

Möjlighet finns att ansluta planområdet till fjärrvärme. Planområdet kan anslutas till befintligt vatten- och avloppsnät. Två ledningsrätter som b.l.a. innehåller rättigheter för högspänningsledningar finns inom planområdet.

I befintligt ledningsområde genom planområdet finns idag bl a en dricksvattenledning. Denna föreslås proppas.

Avfallshantering

Hantering av avfall sköts av HEM och bygger på källsortering.

Dagvatten

Planområdet utgörs idag till största delen av uppgrusad parkeringsyta utan några rännstensbrunnar.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

Utgångspunkter

Planområdet föreslås exploateras med huvudinriktningen centrumändamål i fyra våningar inkluderande handel, kontor samt tillhörande parkering. Intentionen är att med en effektivare markanvändning i stadens centrala delar även skapa en stadsmässighet längs med Gamletullsgatan. Tillgängligheten till området är god med gång-/cykelförbindelser både till centrum, resecentrum och vidare mot Frennarp/Furet genom superstråk. Områdets läge gynnar ett minskat bilberoende och parkeringsnormen har sänkts för området. Genom möjligheten att etablera en livsmedelsbutik ökar serviceunderlaget för närliggande bostadskvarter och dess attraktivitet. Området gränsar till järnvägen/Västkustbanan som kräver ett hänsynstagande till riskbilden från järnvägen. Av hänsyn till befintliga bostäder utefter Gamletullsgatan har en bullerutredning upprättats i samband med planläggningen.

Mark och vegetation

Mark och vegetation

Befintliga ledningsstråk under mark begränsar möjligheterna att plantera större träd utefter Gamletullsvägen. Planområdets form utgör resultatet av intilliggande väg och järnväg som genom sina skyddsavstånd också begränsar byggbar mark inom planområdet. De delar av marken som inte bebyggs föreslås som parkering för att tillgodose behovet vid en exploatering. Parkeringsytorna ska planteras med träd eller annan vegetation som ska integreras i ytorna, för att visuellt undvika stora hårdgjorda parkeringsytor. Där ledningar i mark begränsar denna möjlighet avses träd ersättas med buskage. Befintliga, äldre björkar längs med Gamletullsgatan föreslås ej bevaras. Björkarna närmar sig 30-40 år.

Den byggbara marken minskas jämfört med nuvarande gällande detaljplan, marknivåerna förändras inte nämnvärt.

Geotekniska förhållanden

I den framtagna Geotekniska undersökningen från 2001¹ som endast omfattar HEM's anläggning, angränsande till planområdet i norr, anges rekommendationer/riktlinjer för grundläggning av fastigheten. En geoteknisk undersökning för planområdet tas fram i samband med projekteringen av området. Inga särskilda indikationer gavs i denna undersökning på särskilda grundläggningskrav.

¹ Se Källförteckning Geologi

Bebyggelse Användning

I planområdets norra del medges centrum-, handel- och kontorsverksamhet. Handel tillåts endast i bottenvåning och utevistelseytor får inte förekomma med hänsyn till risker som kan uppstå med farligt gods. En maximal byggnadshöjd och nockhöjd av totalt 8 m respektive 10 m tillåts. Den norra delen av planområdet tillåts bebyggas med högst 2 000 kvm BTA*.

Inom planområdets södra del medges kontor-, handel-, centrum- och parkeringsändamål. Utevistelseytor får inte förekomma och handel tillåts endast i bottenvåning. En maximal byggnadshöjd och nockhöjd av totalt 20 m respektive 22 m tillåts och har begränsas till 4 våningar. Målsättningen är att uppnå en effektiv markanvändning, en stadsbebyggelse som kan möta upp mot bebyggelsen utefter Gamletullsgatans västra sida. Den södra delen av planområdet tillåts bebyggas med högst 6 400 kvm BTA*.

Illustrationsplanen tar särskild hänsyn till planområdets tillgänglighet genom entrénära cykelplatser och handikappanpassade bilplatser (fig 24).



Fig 24, illustrationsplanen

* Bruttoarea

Placering

Byggnadernas placering är anpassade efter ledningsområden längs med Gamletullsgatan, genom planområdet samt för skyddsavstånd mot järnvägen.

Utformning

Förslaget till detaljplan ställer krav på utformning (enligt planbestämmelserna på plankartan) genom en begränsning i byggnads-/totalhöjd, fasad- och takutformning, planterad parkeringsyta och placeringen av lastintaget på den norra delen mot järnvägen. Eftersom detaljplanen medger en flexibilitet i byggnadsvolym kan volymen variera från att vara som mest 22 meter i nockhöjd, 4 våningar (fig 25 och 27) eller lägre. I planområdets norra del föreslås en lägre byggnadsvolym med som mest 10 meter i nockhöjd, vilket motsvarar 1 eller i vissa fall 2 våningar. (fig 26 och 28).



Fig 26, illustration över byggnadsvolymer om den norra delen av planområdet endast bebyggs med en våning för handel/Coop butik. Bilden illustreras från Gamletullsgatans norra del i riktning söderut.



Fig 28, illustration över byggnadsvolymer om den norra delen av planområdet endast bebyggs med en våning för handel/Coop butik. Bilden illustreras från Gamletullsgatans södra del i riktning norrut.

Solstudier

Ny högre bebyggelse skapar skuggor. Framtagna sol- och skuggstudier visar att angränsande bostäder, på Gamletullsgatans västra sida, inte påverkas. (fig 29-36). På morgonen faller skuggorna åt väster över Gamletullsgatan men når aldrig fram till fasaden för bostadshusen innan de senare på dagen förflyttas österut. Den enda fasaden som påverkas av skuggor från planområdet är Gamletulls P-hus.

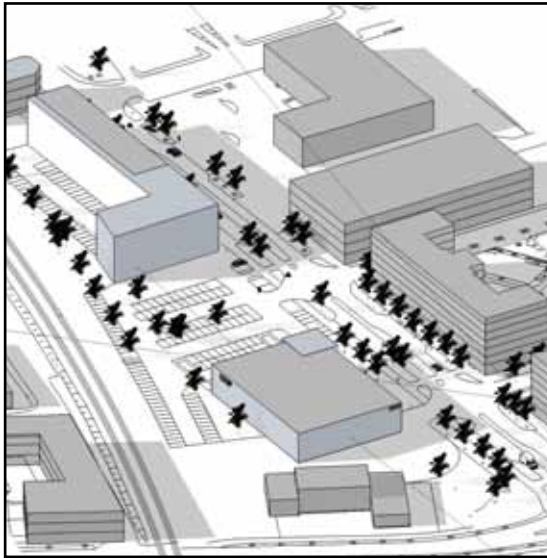


Fig 29, vårdagjämning* kl 9.00

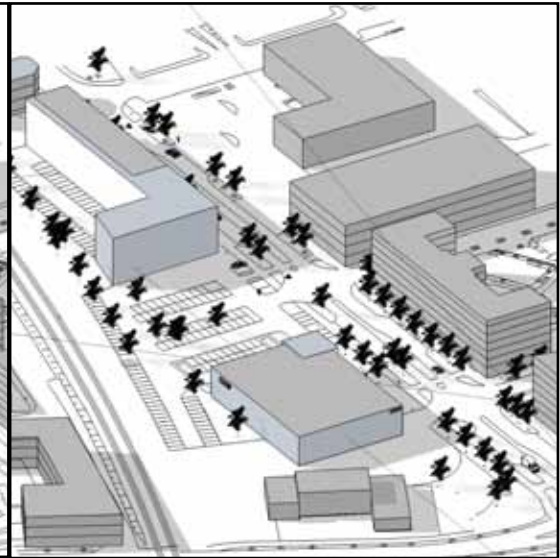


Fig 30, vårdagjämning* kl 10.00

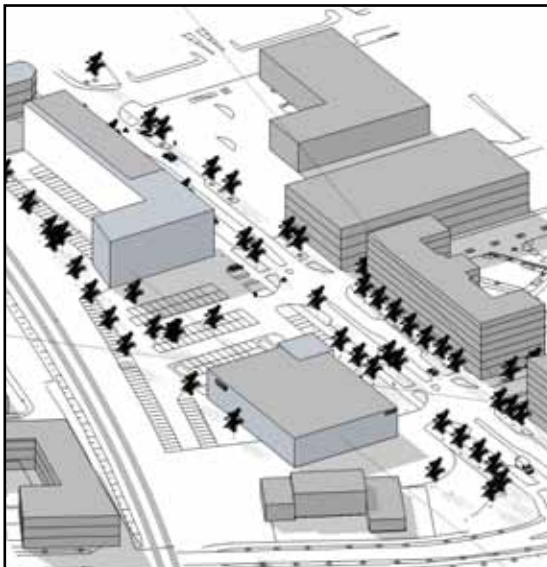


Fig 31, vårdagjämning* kl 12.00

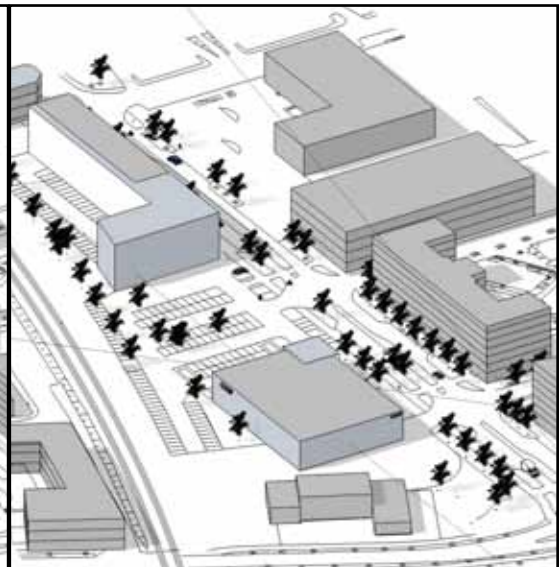


Fig 32, sommarsolstånd* kl 9.00

* Vårdagjämning 2013-03-20. Sommarsolstånd 2013-06-21

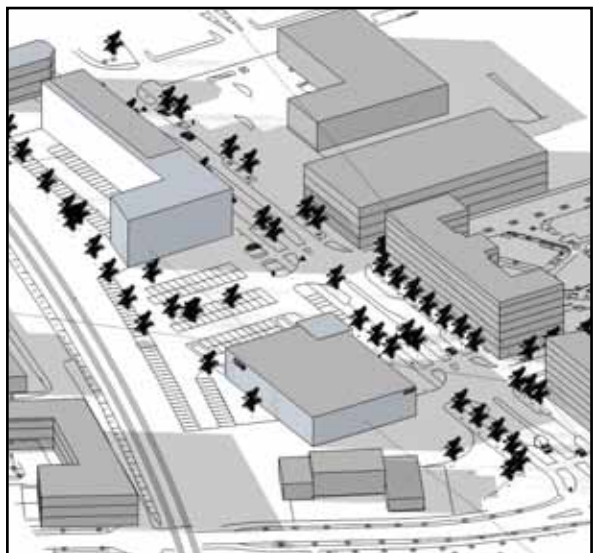


Fig 34, 21 oktober kl 9.00

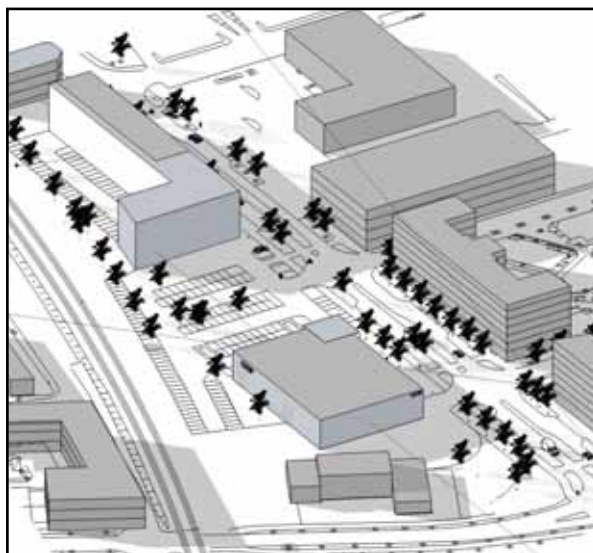


Fig 35, 21 oktober kl 10.00

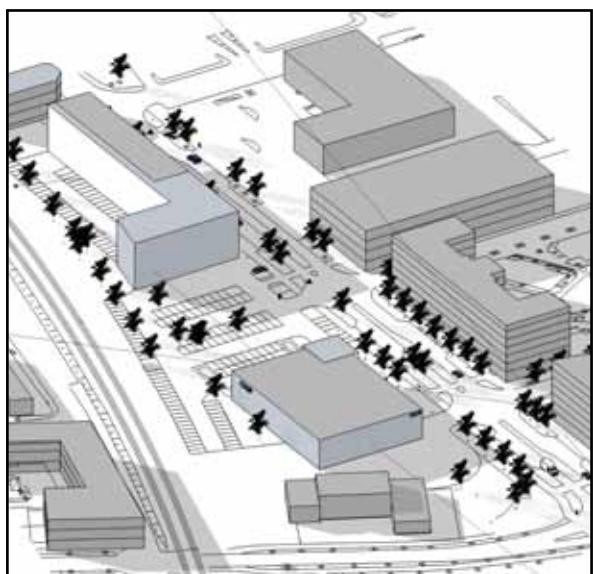


Fig 36, 21 oktober kl 10.30

Gator och trafik

Kollektivtrafik

Planförslaget har ingen direkt påverkan på befintlig kollektivtrafik istället innebär närheten till resecentrum att tillgängligheten generellt är mycket god.

Gång- och cykeltrafik

I samband med ett genomförande av planen ska gång- och cykelvägskorsningar vid in- och utfarter till planområdet höjas upp så att gående och cyklister prioriteras. I samband med en exploatering av planområdet breddas även angränsande gång-/cykelväg från 2 m till 3 m på Gamletullsgatans östra sida. Detta för att uppnå en god standard och plats för ökad gång- och cykeltrafik samt stärka kopplingen mot resecentrum. En breddning av gång- och cykelvägen finns illustrerad på illustrationskartan och avses ske på kvartersmark, del av kvartersmark övergår till allmän platsmark.

Biltrafik och gator

Den nya bebyggelsen genererar en viss ökad mängd biltrafik. Mängden trafik beror mycket på vilken typ av handel och kontor resp centrumändamål som kan bli aktuell. Uppskattningvis, enligt plankartan, fördelas byggrätten vid ett maximalt utnyttjande på ca 3 200 kvm BTA handel och ca 5 200 kvm BTA kontor. Ett genomförande av detaljplanen förväntas bidra till ett trafiktillskott på Gamletullsgatan med 1800-2200 fordonsrörelser per dygn. Detta grundat på trafikberäkningar¹ som tagits fram och utifrån det centrala läget och Halmstads kommuns viljeriktning om en minskad biltrafik i centrumnära lägen. Hur stor andel av dessa som angör planområdet norr resp söderifrån är osäkert.

Gamletullsgatans nuvarande korsningslägen berörs ej¹ och planerade verksamheter bedöms inte innebära behov av förändringar i svängande körfält. Befintliga ledningsstråk begränsar möjligheten att komplettera med träd utefter Gamletullsgatan.

Någon översiktlig trafikutredning har ej tagits fram i planarbetet då omfattningen av ökat trafikflöde i samband med ett genomförande bedöms vara av begränsad omfattning på omkringliggande vägnät. I framtiden kan det däremot uppstå en hög belastning på Gamletullsgatan som försvårar framkomligheten t ex i samband med en omvandling till bostadsbebyggelse i kvarteret Kemisten (fd Lundgrens gjuteri), ökad tågtrafik och oftare nedfälda bommar, Linnégatans förläggning i en eventuell tunnel under järnvägen mm. Omfattningen av nämnda förändringar är i dagsläget allt för osäkra för att behandlas i aktuell detaljplan. Trafiksituationen på Gamletullsgatan bör lyftas och utredas i kommande planarbeten.

¹ Se Källförteckning under Trafik och buller

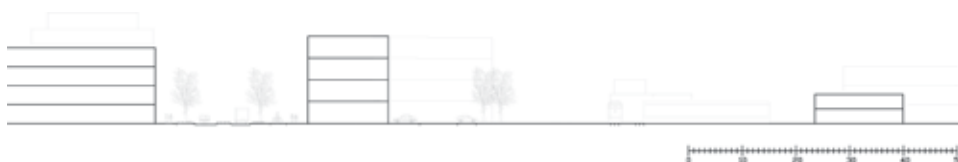


Fig 37, tvärsektion i väst - östlig riktning sett söderifrån, mellan befintligt parkeringsgarage på Gamletull-/Nissastrandområdet för den södra delen av planområdet.

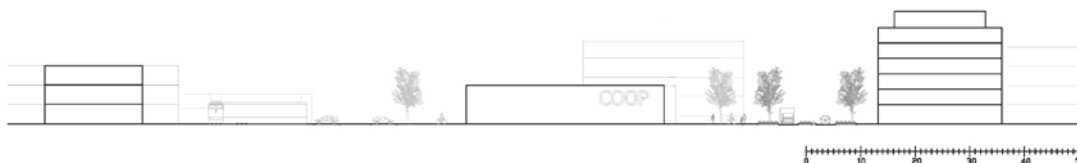


Fig 38, tvärsektion i öst - västlig riktning sett norrifrån, mellan befintlig flerbostadsbebyggelse på Gamletull-/Nissastrandområdet för den norra delen av planområdet.

Friytor

Parker och torg

Gaturummet begränsas av planerade byggnader inne på kvartersmarken vilket innebär att framförvarande område mot Gamletullsgatan sannolikt kommer att uppfattas som en entrézon. God tillgänglighet kan uppnås genom små marknivåskillnader.

Parkering

Med gällande cykelparkeringsnorm (2009) ska för 3 200 kvm BTA Handel, totalt inom hela planområdet, finnas plats för 128 cykelparkeringar. För 5 200 kvm BTA kontor ska det finnas 104 cykelparkeringar. Sammanlagt ska planförslaget ge plats för 232 cykelparkeringar. Illustrationsplanen visar tillräckliga ytor för lättillgängliga cykelparkeringar nära entréer och med goda förbindelser till angränsande cykelvägar.

Parkeringsnormen för bil föreslås sänkas för området med ca 25% jämfört med gällande parkeringsnorm från 1990 vilket innebär följande gällande kontor och handel:

16 bilplatser/1000 kvm BTA kontor

23 bilplatser/1000 kvm BTA handel.

Parkeringskravet för hela området, vid maximal byggnation (maximalt utnyttjande av byggrätter), är 157 bilplatser varav 8 handikapparkeringar (5%), 46 för den norra byggrätten samt 111 för den södra byggrätten. Illustrationsplanen redovisar totalt 170 bilplatser, 61 i den norra delen och 109 i den södra, utan att fullt utnyttja tillgänglig byggrätt. Av dessa är 8 handikapparkeringar.

I den södra delen möjliggör planen ett uppförande av ett parkeringshus, om det i framtiden skulle bli aktuellt att uppföra ett sådant.

Allmän plats

Ett ca 1 m brett område, totalt ca 245 kvm, längs med hela planområdets västra sida, närmast Gamletullsgatan, föreslås övergå från kvartersmark till allmän platsmark, lokalgata/gång-cykelväg. I den norra delen av planområdet övergår befintlig kvartersmark, Allmänt ändamål med en byggrätt upp till 5 våningar, till allmän platsmark lokalgata för att möjliggöra eventuella framtida ombyggnationer av Linnégatan. I den östra av dessa området medges, utöver lokalgata, en tillfällig användning av maken för tekniska anläggningar fram tills dess att ytorna behövs för Linnégatans sänkning under järnvägen.

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.

Folkhälsa, trygghet och tillgänglighet

Ett genomförande av planområdet leder till ett ökat serviceutbud nära flera bostadsområden. Tillgängligheten ökar även genom att området angränsar till ett av stadens superstråk för cykeltrafik samt ytterligare en gång- och cykelväg. Flertalet gång- och cykelpassager finns till planområdet som binder samman området med övrig bebyggelse.

Den goda tillgängligheten för gång- och cykeltrafik samt det centrala läget bidrar till ett minskat bilberoende.

Den upplevda tryggheten i området förväntas öka genom att planområdet bebyggs, blir belyst och bebott med mer liv och rörelse genom omvandlingen till en ny målpunkt i stadsmiljön, i motsats till att området idag kan upplevas ”mörkt och ödsligt”.

Risk

Planförslaget bedöms ej medföra några nämnvärda risker beträffande hälsa och säkerhet. Varken HEMs kombinerade transformatoranläggning, som angränsar planområdet i norr, eller Riksintresset för järnväg som angränsar i öster, bedöms påverkas av ett genomförande av planen. I detaljplanen säkerställs genom planbestämmelser säkerhetsavstånd, byggnadstekniska krav och andra åtgärder som krävs för att möjliggöra föreslagen markanvändning trots närheten till järnvägen samt transporter med farligt gods. Ingen konflikt råder mellan en etablering av livsmedelshandel och HEMs kombinerade sopsugsanläggning/transformatorstation, angränsande i norr till planområdet.

Markföroreningar

Med tillåten markanvändning Centrum, handel, kontor och parkering ska marken saneras ner till MKM*. På grund av att marken avses saneras ner till MKM så reglerar planen att utevistelseytor ej får förekomma, för att inte möjliggöra lekplats eller barnverksamheter.

Miljötekniska markundersökningar har utförts i samband med upprättandet av detaljplanen¹ och omfattat jordprovtagning med skruvborrning i 32 punkter, provtagning av grundvatten i 3 grundvattenrör, scanningsanalyser på samtliga jordprover, laboratorieanalyser på jord och grundvatten vilket sammanställts i ett PM och en rapport.

Utförda markprovtagningar¹ visa att samtliga provtagningspunkter innehåller fyllnadsmaterial bestående av sand, grus, ställvis inslag av slagg, aska, sot, mull tegel mm., från mellan 0,3-1,6 meter under markytan.

De föroreningar som har konstaterats¹ med halter över det generella riktvärdet för MKM är tungmetaller (koppars och zink), PAH** och trikloreten vilka har påträffats i 3 av 32 provtagningspunkter. Den översiktliga bedömningen visar att halterna av tungmetaller och PAH-föroreningar som påträffats är relativt måttliga. Inga halter över haltgränsen för farligt avfall har påträffats. Föroreningarna i fyllnadsmassorna ligger relativt ytligt och finns ställvis synligt som slagg.

I en av de 32 punkterna har förorening av trikloreten*** påträffats¹ i jorden, genom mätinstrument och lukt, som överstiger riktvärdet för MKM. Utbredningen i plan och djup är inte möjlig att bedöma utan ytterligare provtagningar. I närmast intilliggande provpunkter noterades ingen lukt och mätinstrumentet påvisade inga halter av flyktiga kolväten på motsvarande nivåer. Inga halter av analyserade parametrar har påvisats i grundvattnet över valda jämförelser, Holländska riktlinjer i de fall svenska riktvärden inte finns, och riktvärden. En detaljerad undersökning av trikloreten är beställd.

Marken ska enligt både planbestämmelse och avtal mellan Halmstads kommun och exploatör saneras innan byggnad uppförs. Inför en sanering av området bör området delas upp i ett rutnät (t ex 10x10m) och ytterligare delprover tas på fyllnadsmassorna inom varje ruta. De delprover som tagits inom rutan blandas till ett samlingsprov som kontrolleras med laboratorieanalys. Därefter kan man bedöma inom vilka delområden saneringsschakt bör ske, dvs i vilka rutor föroreningshalterna överstiger riktvärdet för MKM och/eller där jorden innehåller synliga slagglager (dvs fler än enstaka bitar).

* Mindre känslig markanvändning

**Polyaromatiska kolväten (samlingsnamn), finns tex i petroleumprodukter

*** Ett flyktigt organiskt kolväte

¹ Se källförteckning, Miljötekniska markundersökningar daterade år 2013

Vibrationer

Med planområdets närhet till järnvägen sker på fastigheterna en påverkan av buller. I kommande projektering av byggnaderna ska en fördjupad studie över situationen ske för att kunna välja rätt byggnadskonstruktion. Komfortkriterier saknar för kontors- och handelsändamål, istället är praxis att komfortkriterier för bostäder uppfylls mindre strikt. Generellt gäller att undvika stora spännvidder i byggnader samt att göra konstruktionen så styv som möjligt.

Buller

Vägtrafik

En bullerutredning har tagits fram i samband med planarbetet¹. Bullerutredningen omfattar beräkningar för biltrafik på Gamletullsgatan med scenarier som utgår från nuläget med tillkommande trafikrörelser till följd av ett genomförande av detaljplanen samt i relation till scenario 1 och 2 i MKB för Gamletull (läs mer under Förutsättningar - Buller).

Beräkningar visar att samtliga riktvärden för arbetslokaler på fastigheten "Järnvägen 3" innehålls - dvs 40dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus från vägtrafik (vilket beaktas vid byggnads projektering) samt 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus för vägtrafik.

Beräkningarna visar också att skillnaden i bullernivå, till närliggande bostäder i och med ett genomförande av detaljplanen, skulle innebära som mest ca 1dB (nollalternativ jmf med Nollalternativ + 2200 fordon) För befintliga och tillkommande bostäder längs med Gamletullsgatan klaras inte riktvärdena för trafikbuller från biltrafik.

Däremot har ökningen i antalet fordonsrörelser på Gamletullsgatan beräknats vara för liten för att ha en märkbar inverkan på bullernivån från vägtrafik i bostadsområdet.

En ljudnivåökning med 1 dB är gränsen för vad som kan uppfattas som hörbart för de flesta människor, för att uppnå en ekvivalent ljudnivåökning med 1 dB från vägtrafik inom området behöver trafiken öka med c:a 25 %, den uppräknade ökningen på Gamletullsvägen bör därför kunna ses som försumbar avseende befintliga bullernivåer.

*Mindre känslig markanvändning

¹ Se källförteckning, Trafik och buller

Trafikflödena 2004 jämfört med 2012 visar att ombyggnaden av Gamletullsgatan och Fredsgatan medverkat till minskad genomfartstrafik. Enligt MKB:ns nollalternativ² prognosticerades trafikflöden på Gamletullsgatan år 2012 att vara 8900 till 10 000 fordon/ÅMD. Dagens flöden ligger däremot på mellan 5800 till 7600 fordon/ÅMD varför planområdets tillskott inryms i MKB:s scenarion.

Som konstaterats i PM för buller¹ så har den beräknade trafikökningen på mellan 1800-2200 en försumbar inverkan på den totala bullernivån i området. Dvs de slutsatser som gavs i bullerutredning i MKB för Gamletull² bör fortfarande gälla för bostadsbebyggelsen. I planbestämmelserna så anges under upplysningar att fortsatt projektering bör ske i samråd med Miljö- och Hälsoskyddskontoret gällande byggnaders uppfyllande av gällande regler för inomhusbullerriktnivåerna.

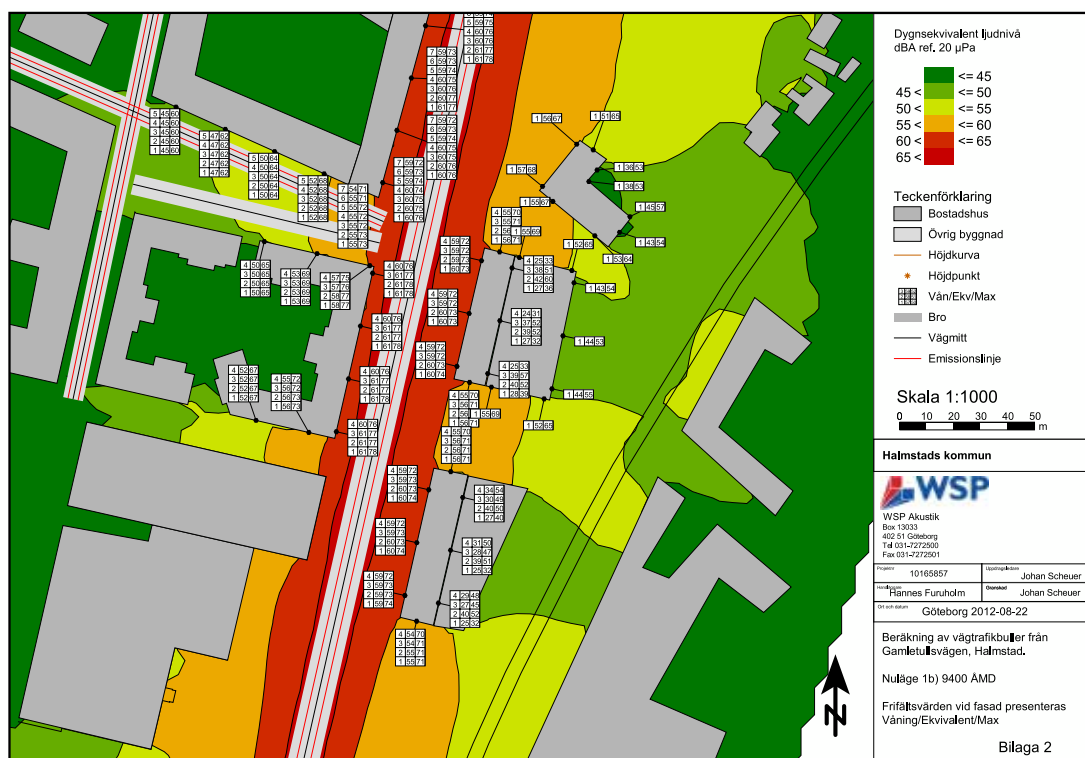


Fig 39¹, Kartan visar beräknade bullernivåer utefter nulägestrafiken på Gamletullsgatan med en trafikmängd av 7 600 fordon/dygn, + 1800 fordonsrörelser där alla fordon väljer färdväg norrut, dvs planförslagets samtliga fordonsrörelser angör norrifrån (värsta scenariot). Angivna bullervärden i kolumner på kartan visar värden som väggen ska isoleras mot. Färgfälten är summan av det totala ljudet på väg mot fasaden tillsammans med det reflekterande ljudet från fasaden.

¹ Se källförteckning, Trafik och buller

² Se källförteckning, övrigt

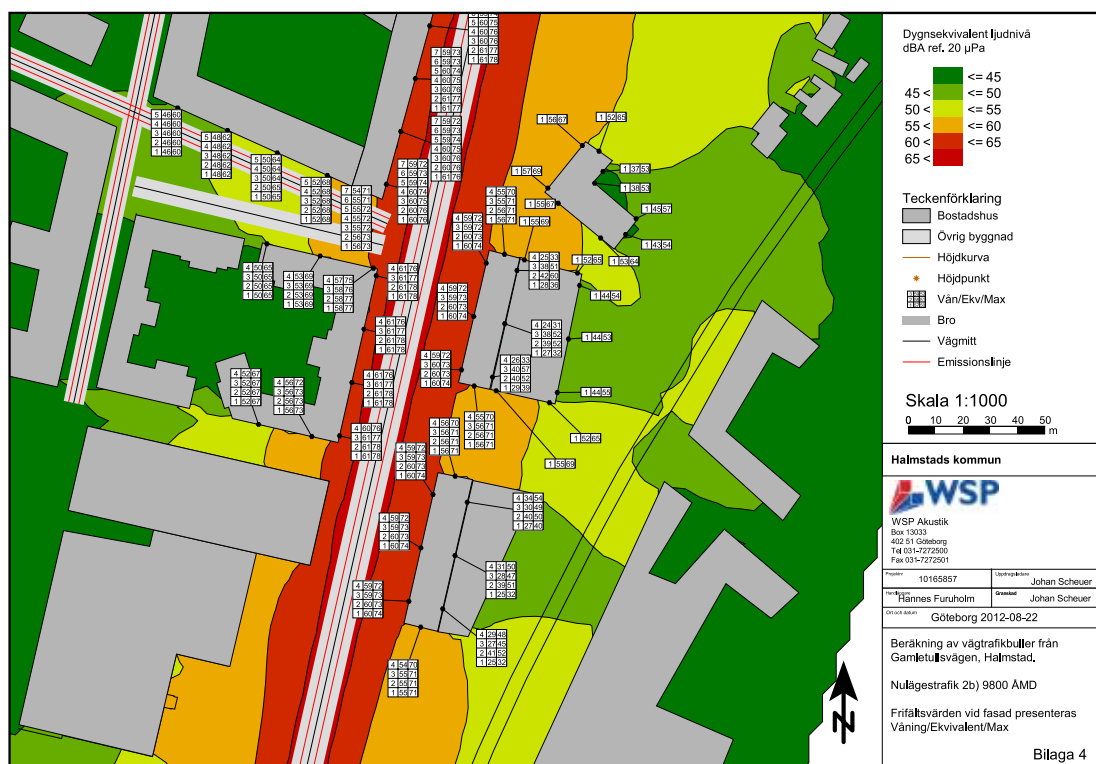


Fig 40', Kartan visar beräknade bullernivåer utefter nulägesstrafiken på Gamletullsgatan med en trafikmängd av 7 600 fordon/dygn, + 2200 fordonsrörelser där alla fordon väljer färdväg norrut, dvs planförslagets samtliga fordonsrörelser angränsar från (värsta scenariot). Angivna bullervärden i kolumner på kartan visar värden som väggen ska isoleras mot. Färgfälten är summan av det totala ljudet på väg mot fasaden tillsammans med det reflekterande ljudet från fasaden.

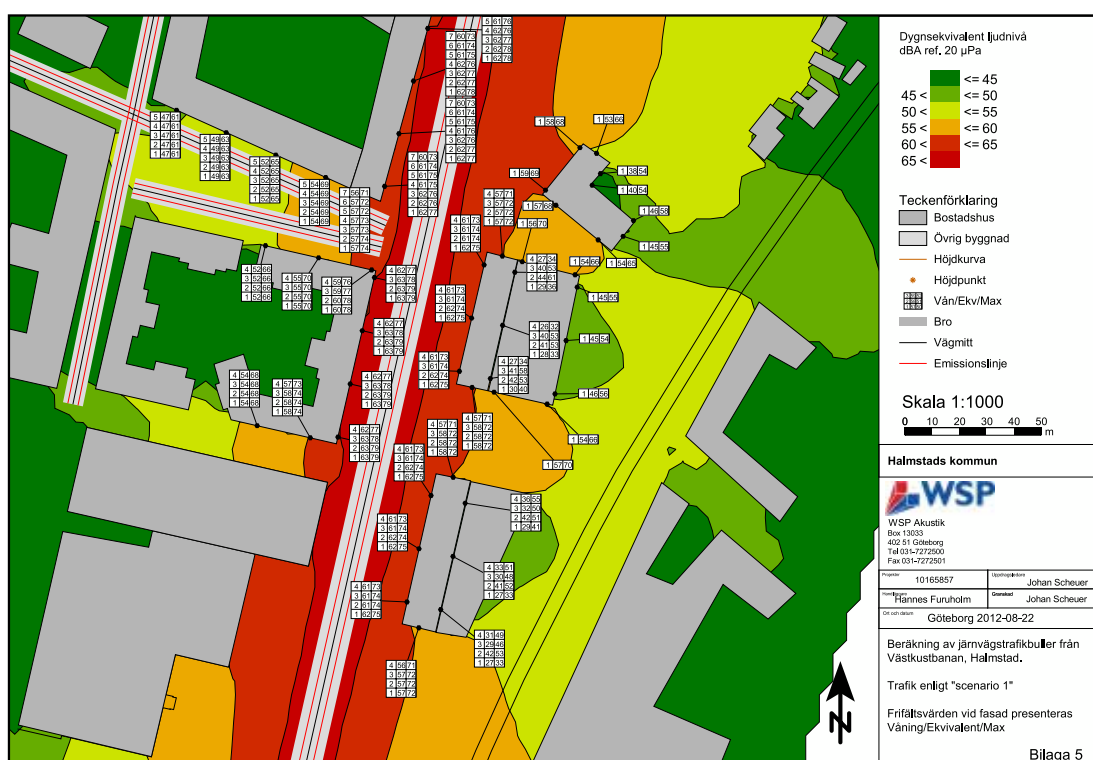


Fig 41', Kartan visar beräknade bullernivåer utefter Scenario 1, i MKB för Gamletull, för biltrafik på Gamletullsgatan med en trafikmängd mellan 13 700 fordon/dygn och 10 400 fordon/dygn. Angivna bullervärden i kolumner på kartan visar värden som väggen ska isoleras mot. Färgfälten är summan av det totala ljudet på väg mot fasaden tillsammans med det reflekterande ljudet från fasaden.

¹Se källförteckning, Trafik och buller

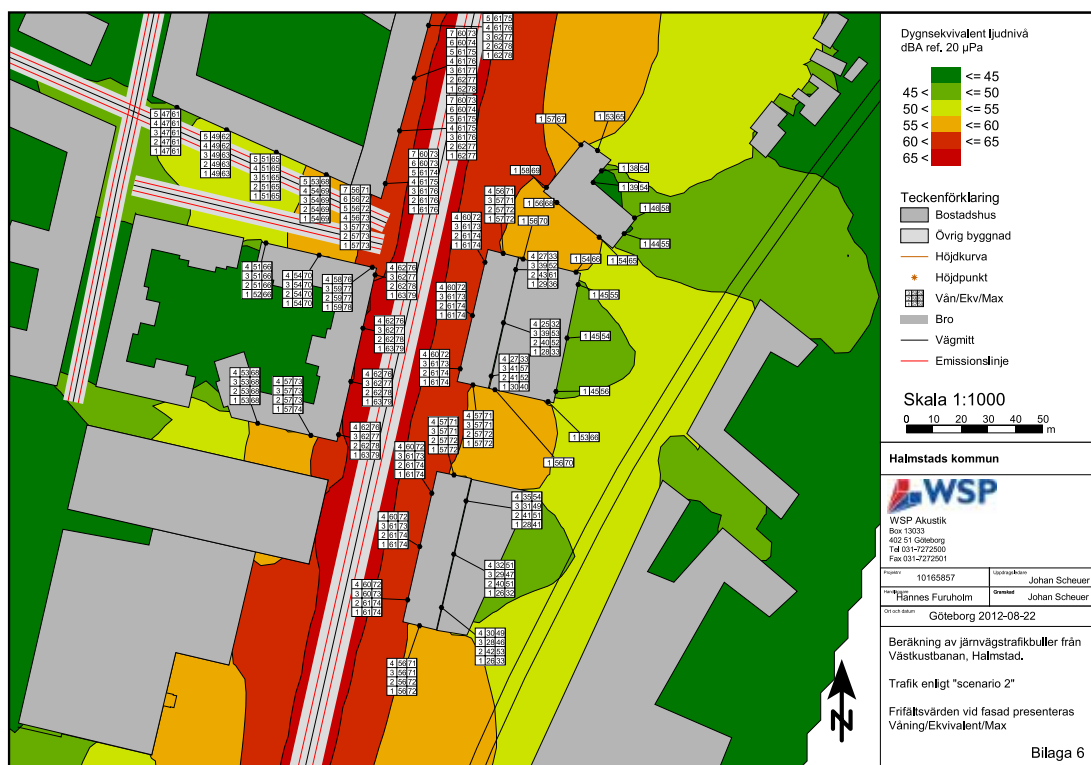


Fig 42', Kartan visar beräknade bullernivåer utefter Scenario 21, i MKB för Gamletull, för biltrafik på Gamletullsgatan med en trafikmängd mellan 11 400 fordon/dygn och 10 400 fordon/dygn. Angivna buller värden i kolumner på kartan visar värden som väggen ska isoleras mot. Färfälten är summan av det totala ljudet på väg mot fasaden tillsammans med det reflekterande ljudet från fasaden.

Järnvägstrafik

Gällande riktvärden för järnvägstrafik ska klaras för tillkommande arbetsplatser. Riktvärdet 60 dB(A) maxnivå inomhus ska beaktas i kommande byggnadsprojektering. Riktvärden utomhus för arbetsplatser saknas.

Riktvärden för buller för bostäder överskrider för både ekvivalentnivå och maxnivå från järnvägstrafiken. Därmed bör även fortsättningsvis slutsatser och förhållningssätt, från bullerutredning i MKB för Gamletull², gälla för bostadsbebyggelsen.

Något som kan noteras i bullerutredningen¹ är att i nivå med mitten av planområdet sänks den tillåtna hastigheten för tågtrafik från 130 km/h till 70 km/h, i beräkningarna har tågen antagits köra i 130 km/h hela vägen fram tills hastighetssänkningen då dessa ingångsvärden lämnats från Trafikverket. I praktiken har tågen en lägre hastighet än 130 km/h förbi hela planområdet idag – vilket innebär något lägre bullernivåer i området än vad som nu är beräknat.

Samtliga riktvärden för kontorsverksamheter klaras. Dock bör de maximala ljudnivåerna beaktas i planeringen om arbetslokalerna skall vara för tyst verksamhet såsom ex. vis undervisningslokaler, detta för att säkerställa att riktvärden för maximal ljudnivå inomhus klaras.

¹ Se källförteckning, Trafik och buller

² Se källförteckning, Övrigt

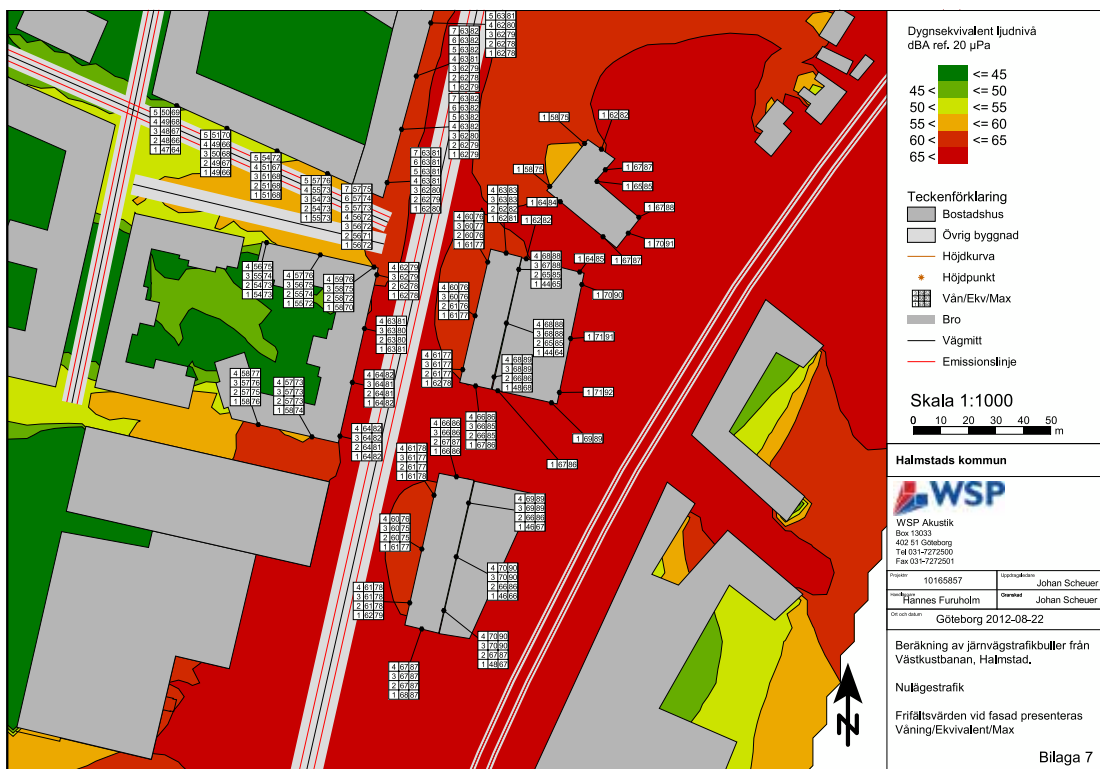


Fig 43', Kartan visar beräknade bullernivåer utefter nuvarande trafikmängder på järnvägen, 101 tåg/dygn varav 27 st godståg, enligt uppgifter från Trafikverket. Angivna bullervärden i kolumner på kartan visar värden som väggen ska isoleras mot. Färgfälten är summan av det totala ljudet på väg mot fasaden tillsammans med det reflekterande ljudet från fasaden.

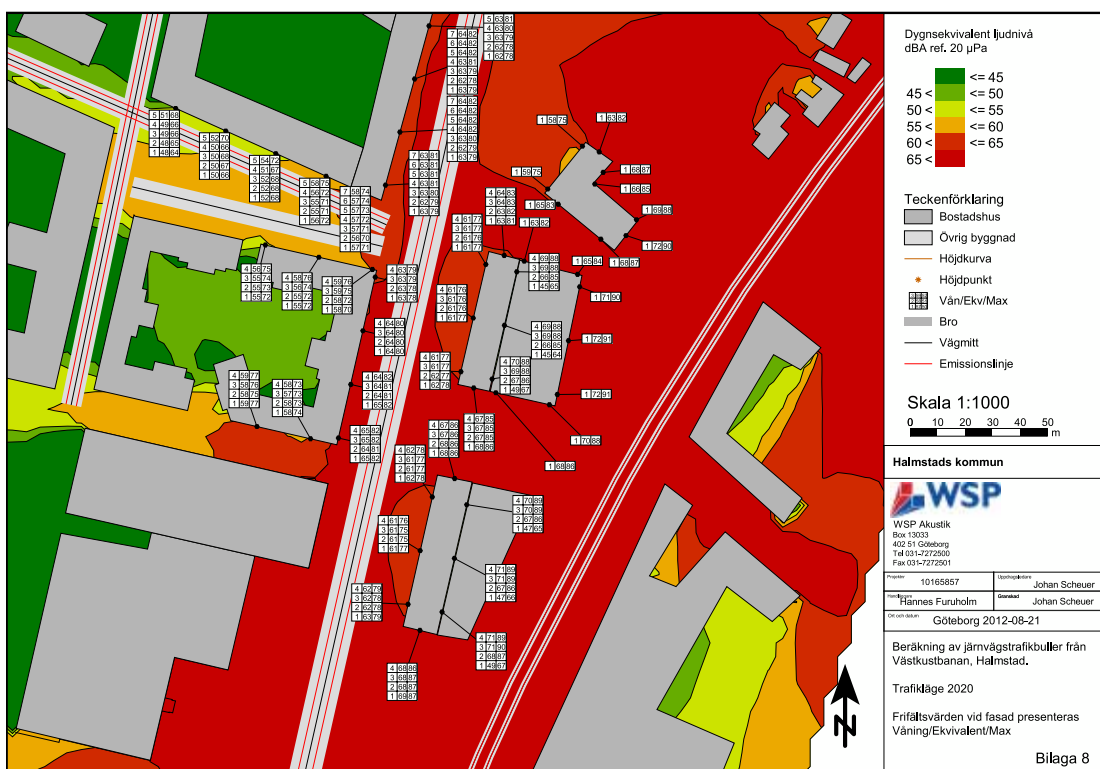


Fig 44', Kartan visar beräknade bullernivåer utefter trafikprognos 2020 på järnvägen, 130 tåg/dygn varav 50 st godståg, enligt uppgifter från Trafikverket. Angivna buller värden i kolumner på kartan visar värden som väggen ska isoleras mot. Färgfälten är summan av det totala ljudet på väg mot fasaden tillsammans med det reflekterande ljudet från fasaden.

¹ Se källförteckning, Trafik och buller

Farligt gods på Västkustbanan

Med planerade reducerade avstånd till järnvägen, 20 meter till kontor och 30 meter till handel/tätort, bedöms risken för olyckor och dess konsekvenser begränsas. Skyddsavstånden förutsätter däremot vissa åtgärder, främst byggnadstekniskt men även i vissa krav i detaljplan. Plankartan redovisar en bebyggelsefri zon om 20 m från närmaste spår. Från 20- 30 m tillåts endast kontor och parkering. På plankartan finns planbestämmelser som anger att byggnad ska klara brandklassning, luftintag ska placeras så långt bort och högt upp som möjligt och reglerar hur entréer och nödutgångar ska placeras. Utöver detta så anges som planbestämmelse ytterligare brandtekniska krav för handel- och centrumändamålen.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Det finns möjlighet att ansluta till fjärrvärme- eller gas som energialternativ. Ledningar ligger i Gamletullsgatan. Fastigheten kan anslutas till befintligt el-nät.

Dagvatten

Planområdet utgörs idag till största delen av uppgrusad parkeringsyta utan några rännstensbrunnar. Från fastigheten får släppas ett dagvattenflöde av maximalt 20 l/s och hektar vid ett regn med 10 års återkomsttid. Inom den sydöstra delen av planområdet regleras en yta som ska vara tillgänglig för ett tätt dagvattenmagasin. För att inte järnvägen ska påverkas av dagvattenhanteringen regleras planbestämmelsen till ett *tätt* dagvattenmagasin. För att minska sedimenteringsrisken kan ett större sandfång anläggas uppströms magasinet. Det är viktigt att inloppet till magasinet har tillräcklig kapacitet så att uppdämning inte sker uppströms magasinet. Vid fullt magasin måste inflödet kunna ledas ut på marken utan att förorsaka skador. Förslagsvis ordnas så att vattnet får brädda ut på en parkering. Höjdsättningen av parkeringen är då viktig så att vattnet stannar där och inte kan rinna vidare.

Avfallshantering

Den nya bebyggelsen anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering.

Vatten och avlopp

Den nya bebyggelsen kan ansluta sig till det befintliga ledningsnätet. Befintlig vattenledning i ledningsrättsområdet kommer att proppas¹. Ingen justering av u-området genom planområdet sker i planförslaget då kvarvarande ledningar för fjärrvärme och sopsug ligger inom området och begränsar byggbarheten. Planområdet har kompletterats med ett u-område för befintliga ledningar längs med Gamletullsgatan.

¹ Enligt uppgifter från Teknik- och fritidsförvaltningen

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

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

Organisatoriska frågor

Tidplan

Tid	Planprocessen
2012 kvartal 3-4	Samråd
2013 kvartal 1	Granskning
2013 kvartal 2	Antagande

Under förutsättning att planen vinner laga kraft i kvartal 2, 2013 kan byggstart tidigast ske i kvartal 3, 2013, efter beslut om bygglov respektive fastighetsbildning.

Genomförande

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

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

Ansvarsfördelning

Anläggning	Genomförande, drift
Allmänt VA-nät	Laholmsbuktens VA
El, fjärrvärme och bredband	HEM
Tele	TeliaSonera
Kvartersmark	Fastighetsägare

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för den allmänna platsmarken.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheten Järnvägen 3 ägs av Halmstads kommun. Planområdet omfattas inte av någon tomtindelning/fastighetsplan.

Exploateringen av planområdet kommer sannolikt att ske i två etapper/delar, en norra och en södra, vilket innebär bildandet av en/flera nya fastigheter samt att återstående delar av Järnvägen 3, närmast Linnégatan, lämpligen överförs till fastigheten Halmstad 6:31, som ett led inför framtida planering gällande en planskildhet med västkustbanan.

Till fastigheten Halmstad 6:31 (allmän platsmark) överförs även ca 245 kvm från Järnvägen 3 i ett led att tillskapa en bredare gång- och cykelväg. Sammanlagt överförs ett område om ca 1400kvm.

Den norra delen av planområdet avses i dagsläget att exploateras med en livsmedelsbutik (COOP), men med möjligheten till kontor och/eller centrumändamål finns för framtiden.

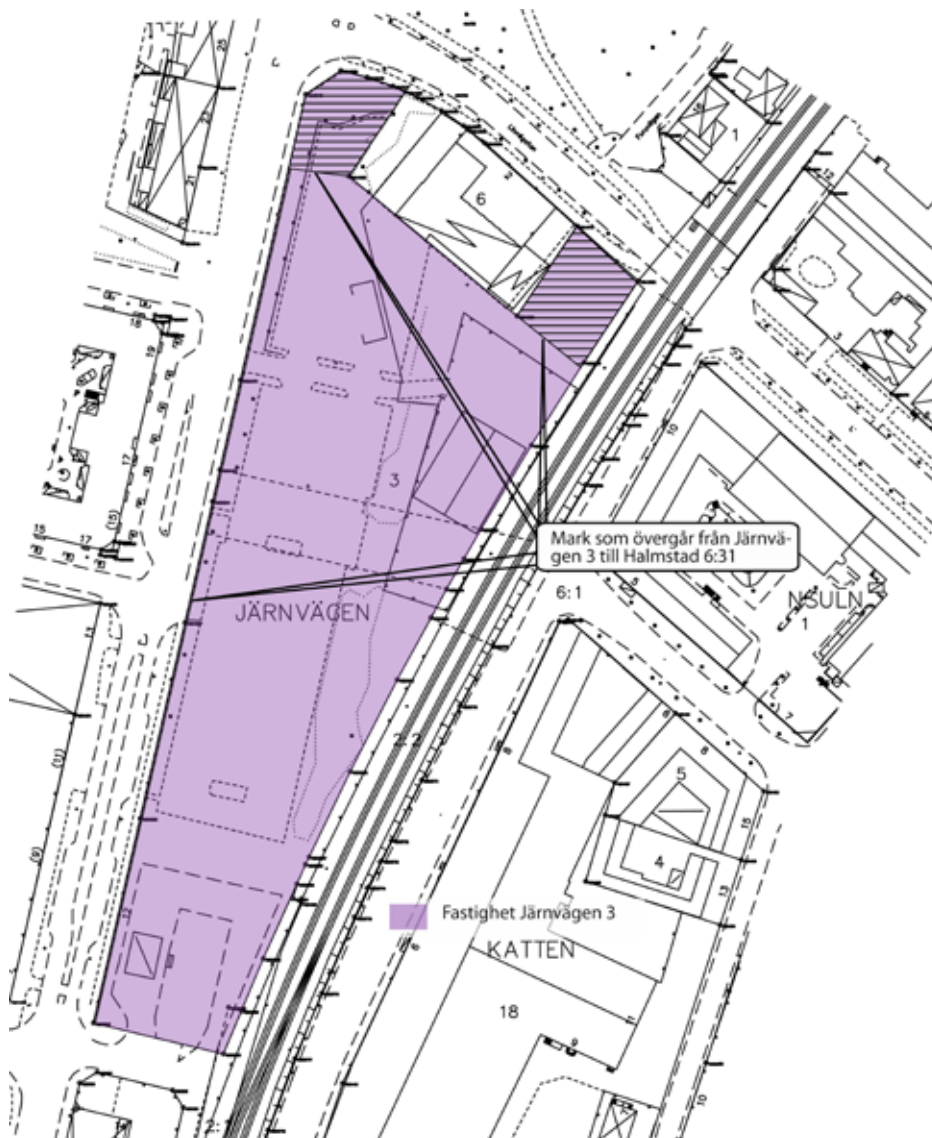


Fig 46, Kartan visar föreslagna markregleringar till följd av planförslaget.

Den södra delen medger kontor, handel och/eller centrumändamål. I dagsläget är den framtida markanvändningen oklar.

För att tillgodose behovet av parkeringsplatser på respektive fastighet i enlighet med föreskriven p-norm kan det bli nödvändigt att bilda en gemensamhetsanläggning i samband med en exploatering. Alternativt löses parkeringssituationen genom avtalsskrivning. Deltagande fastigheter i en gemensamhetsanläggning ansvarar för förvaltningen av sådan parkeringsanläggning i enlighet med vid förrättningen åsatta andelstal. Gemensamhetsanläggningens läge, deltagare, andelstal mm fastställs i ett anläggningsbeslut. Planområdet kommer i sin helhet att vara tillgängligt för gemensamhetsanläggningar, vilket säkerställs i en planbestämmelse.

Gemensamhetsanläggning krävs för gemensam yta för hantering av dagvatten.

Servitut kan krävas för att den norra fastigheten ska kunna nå då huvudentrén kommer att ske i förlängningen av Erik Olssons gata. Servitut krävs även i norr mot HEM för att HEM även fortsättningsvis ska kunna ha full tillgänglighet till sin anläggning. Halmstads kommun avser att teckna ett servitutsavtal med Trafikverket gällande framtida skötsel av det skydd (plank/mur eller motsvarande) som avses uppföras i fastighetsgräns som skydd mot järnvägen gällande vätskor.

Ledningsrätt

Ledningsrätt finns idag inom planområdet och omfattar starkström (Statens Järnvägar 1380K-7260) samt VA-ledning, fjärrvärme och högspänningsledning (Halmstads kommun 1380K -7298) enligt fastighetsregistret. Fastigheten belastas även av servitut i form av trädsäkring (1380K-9413).

Servitut eller ledningsrätter upprättas för underjordiska ledningar inom kvartersmark som är ”u”-markerade i detaljplanen. Eventuellt kan detta ske genom komplettering av befintliga servitut och ledningsrätter.

Befintlig vattenledning som sträcker sig tvärs genom området kommer att proppas varför rättigheten genom ledningsrätt för denna kan utgå.

Ekonomiska frågor

Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark såsom eventuellt bullerdämpande åtgärder, och åtgärder i skyddszon mot järnvägen bekostas av berörd markägare.

Halmstads kommun står för kostnad gällande förändringar på angränsande gång- och cykelbana utefter Gamletullsgatans östra sida.

Kostnaderna omfattar en breddning från 2 till 3 meter inom planområdet, upphöjningar av korsningarna till och från planområdet samt en förlängning av cykelvägen söderut till Fredsgatan. I samband med ett genomförande för att uppnå prioritering av gång- och cykelväg och förhoppning om ökad trafiksäkerhet.

Kostnader som är förknippade med att tillskapa rätt för servitut, ledningsrätt, gemensamhetsanläggning och/eller annan nyttjanderätt för anläggning eller ombyggnad, på annans mark, regleras i ett avtal mellan Halmstads kommun och exploatör.

Elanslutning uttages i enlighet med gällande taxa (för tillkommande exploateringar). Kostnader knutna till eventuellt ytterligare anslutningspunkter för vatten-/avlopp och dagvatten sker i enlighet med gällande taxa.

Plankostnaden regleras i avtal mellan Halmstads kommun och exploatör.

Kostnader för detaljerade undersökningar avseende markens förorening och markens bärighet, som krävs inför byggnation inom aktuellt planområde, regleras i ett avtal mellan Halmstads kommun och exploatör.

De kostnader som tillkommer för marksanering inom planområdet regleras i ett avtal mellan Halmstads kommun och exploatör.

Utbyggnadskostnader för de allmänna anläggningarna

Teknik- och fritidsförvaltningen har uppskattat kostnaderna för breddning av befintlig gångbana utmed Gamletullsgatans östra sida till en gång- och cykelbana inklusive förhöjningar vid infarterna samt förlängning till Fredsgatan samt iordningställande av området i korsningen Gamletullsgatan - Linnégatan uppskattas till 500.000 kr. Tillkommande driftskostnader till 5.000 kr/år.

FRÅGOR MED BEHOV AV UPPFÖLJNING

Markföroreningar

Marken ska saneras innan byggnader får uppföras, detta följs upp i avtal mellan Halmstads kommun och exploatör och kontrolleras vid bygglovgivning.

Risk

Risk med farligt gods mot järnväg ska utöver det som reglerats i detaljplan följas upp och följa de riktlinjer som finns redovisade i ”Riskanalys av farligt gods i Hallands län”. Riskbilden med farligt gods ska följas upp i kommande projektering och bygglovgivning.

Parkering

Att nödvändigt parkeringsbehov uppfylls ska följas upp i kommande bygglovgivning.

Buller

Inomhusvärden för buller gällande arbetslokaler ska innehållas vid kommande projektering/bygglov.

KÄLLOR

Miljötekniska markundersökningar

- Byggnation av nytt ställverk, Järnvägen 6, Station H3, Gamle Tull. Översiktlig miljöteknisk markundersökning, J&W Energi och Miljö, 2001-03-19, uppdragsnummer: 100 002 46.
- Byggnation av nytt ställverk, järnvägen 6, Station H3, Gamletull. Kompletterande miljöteknisk markundersökning, delrapport. J&W Energi och Miljö för Energiverken i Halmstad, 2001-05-04, uppdragsnummer: 100 002 64.
- Linnégatan, Gamletull Halmstad, Sanering inför byggnation av nytt ställverk, Saneringsrapport, WSP för ALSTOM T&D, 2003-02-06, uppdragsnummer: 100 301 25.
- Ledningschakter inom Gamletullsområdet, översiktlig miljöteknisk markundersökning, J&W för Energiverken i Halmstad Elnät AB, 2002-01-14, uppdragsnummer: 100 098 83-05.
- Sanering av ledningschakter i anslutning till nytt ställverk,

Gamletullsområdet i Halmstad, Saneringsrapport, J&W för Energiverken i Halmstad Elnät AB, 2002-11-25, uppdragsnummer: 100 098 83-05.

- Järnvägen 6 Halmstad, Miljöteknisk provtagning och klassning av jord vid schakt för sopsugsbyggnad och sopsugsledning, WSP för Energiverken i Halmstad, 2006-06-08, uppdragsnummer: 100 723 75.
- Schaktkontroll vid avetablering av Norsk Hydros bensinstation, stationsnummer 99694, Gamletullsgatan Halmstad kommun, DM AB, 2009-03-13, projektnummer: 09 014.
- Slutrapport avseende nedgrävning av kabel på järnvägen 3, Gamletull i Halmstad, WSP för Halmstad Energi och Miljö Nät AB, 2012-02-07, uppdragsnummer: 101 591 42.
- PM Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom del av Järnvägen 3, Halmstad, WSP för Halmstads kommun 2013-01-10, uppdragsnummer: 10173610
- Rapport Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom del av Järnvägen 3, Halmstad, WSP för Halmstads kommun 2013-01-10, uppdragsnummer: 10173610
- PM Kompletterande MMU, Järnvägen 3, WSP 2013-06-03.

Risk

- Riskanalys av farligt gods i Hallands län, Meddelande 2011:19, COWI för Länsstyrelsen i Hallands län, ISSN 1101-1084/ISRN LSTY-N-M--201172011:19--SE
- Halmstads kommun Riskinventering, Farligt gods på järnväg, TYRÉNS för Kvarteret Kemisten Aktiebolag, 2011-10-31, uppdragsnummer: 230313.
- Elektromagnetiska fält omkring järnvägen, Banverket avdelningen järnväg och samhälle, 2003.

Geologi

- Division Ingengörsgologi, Sveriges Geologiska AB, 1989, ID nr: IRAP 89014
- Järnvägen 6, Gamletull Halmstad, Nybyggnad av ställverk, Station H3 Gamletull, PM 1 Geotekning, J&W för Energiverken i Halmstad Elnät AB, 2001-02-14, uppdragsnummer: 100 002 78.

Trafik och buller

- PM 10165857.01, WSP för Halmstads kommun 2012-08-22, uppdragsnummer: 10167371

Dagvatten

- PM översiktlig dagvattenutredning för del av Järnvägen 3, 10172490, 2012-10-31.

Övrigt

- Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Gamletull, etapp II, Halmstad 6:50 m fl fastigheter. SWECO VBB AB på uppdrag av konsortiet Nissastrand, 2003-12-10, uppdragsnummer: 227 000 45 30
- Cykelplan 2010, handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun, teknik och fritidsförvaltningen, 2010-10-04.
- Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad, Trivector 2009:19

Illustrationer

- Illustrationsmaterial framarbetat av Tengbom, Halmstad.

Medverkande tjänstemän

- Arne Hansson och Per-Anders Olsson, Miljö- och Hälsoskyddsförvaltningen
- Anette Gustafsson, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Tommy Andersson, Otto Martler, Samhällsbyggnadskontoret
- Robert Hyll, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Lina Lindegren, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
Planchef

Sandra Boström & Maria Carlsson
Planarkiteker WSP



BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

tillhörande detaljplan för

Järnvägen 3 m.fl.

Gamletullsgatan, HALMSTAD
plan 2012/0194
dp 1052 K
2012-05-28

LAGAR OM MILJÖBEDÖMNINGAR AV PLANER OCH PROGRAM

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

Vid enkelt förfarande: En förutsättning för att en detaljplan skall kunna handläggas med enkelt förfarande är att behovsbedömningen leder fram till att det inte krävs en miljöbedömning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUD-DRAG

Syftet med planändringen är att möjliggöra för handels-, kontor- och centrumverksamheter. Detaljplanen berör ett av de utvecklade områden som delvis omger västkustbanan men som utgör en viktig del av den centrala staden. Trots de störningar och risker järnvägen medför kan det aktuella planområdet förädlas och behandlas på ett bättre sätt än de impedimentytor som utgör en buffert i mer perifera lägen.

Planområdet ligger centralt i Halmstad intill det större nybyggnadsområdet, Nissastrand. Ett område huvudsakligen för bostäder. Öster om planområdet, går järnvägen där transporter med farligt gods sker. Norr om området ligger en kombinerad transformatorstation med sop-sug som tillhör HEM*.

Marken inom planområdet, Järnvägen 3, ägs av Halmstads kommun och är cirka 12 000 kvm (1,2 hektar) varav cirka 6 000 kvm beräknas kunna utgöra byggbar markyta.

KF Fastigheter har kommit in med en ansökan om en planändring för att möjliggöra etablering av en livsmedelsbutik (COOP). Åtgärden strider mot gällande detaljplan som i stora delar är inaktuell. Projektet understödjer förtätning och ligger i linje med kommunens förslag till översiktsplan och kan bidra till en tät, robust och hållbar struktur.

Projektet kan utveckla stadskärnan med nya ytor för kommersiell service.

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;

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

*Halmstads Energi och Miljö AB

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Nuvarande markanvändning

Planområdet omfattas av detaljplan för Kv. Järnvägen m.fl. (Nytt polishus mm.), plannummer 724, lagakraftvunnen 1984-12-18. Detaljplanen har ingen återstående genomförandetid. Gällande detaljplan (724) tillåter handel, hantverk, småindustri och kontor respektive ett område för bensinstation och allmänt ändamål. Området används idag huvudsakligen till parkering på grus med vissa inslag av gräsytor och enskilda träd.

Angränsande gällande detaljplan i norr inom samma kvarter, detaljplan för Järnvägen 3 del av (elmottagningsstation), plannummer 973, lagakraftvunnen 2000-07-19, är ianspråktagen för transformatorstation och sopsugsanläggning.

Översiktsplan 2000 och andra pågående projekt

Gällande ÖP anger stadsbebyggelse och ligger i linje med kommunens förslag till översiktsplan.

Platsens betydelse

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

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på planområdet vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Platsens betydelse						
Internationella konventioner, Natura 2000, Unesco, Värds- arv mm		x			x	Inga internationella konventioner finns utpekade inom planområdet.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på planområdet vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Miljöbalken 3 kap: Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vatten.		x			x	Området bedöms bidra till en god hushållning av mark genom platsens centrala läge i stadsmiljö nära till kollektivtrafik och service. Områden som är av riksintresse för anläggningar skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Ett genomförande av detaljplanen bedöms ge liten eller ingen påverkan på västkustbanan eller intilliggande transformatorstation med anslutande sopsugsanläggning. Däremot kan riskbilden med hänsyn till farligt gods transporter behöva klargöras i detaljplanearbetet.
Miljöbalken 3 kap 6§ och 4 kap § 1 och 2: Natur-, kulturvärden och friluftsliv		x			x	Ingen påverkan
Miljöbalken 4 kap 6§: Vattenkraft (gäller endast Fylleån)		x			x	Ingen påverkan
Miljöbalken 7 kap: Naturreservat, biotopskydd, strandskydd etc.		x			x	Planområdet berör inte några skyddsområden.
Byggnads- och fornminnen		x			x	Det finns inga kända byggnads- och fornminnen inom planområdet eller i dess närhet. Någon arkeologisk utredning föreslås ej. Området har tidigare utgjort industrimark och marksaneringar är genomförda för delar av området.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på planområdet vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Kulturhistorisk miljö		x			x	Det finns inga betydande kulturhistoriska värden inom planområdet eller i direkt anslutning till planområdet.
Naturområde i ÖP 2000, naturvärden, rödlistade arter		x				Det finns inga utpekade naturvärden inom området.
Påverkan på människors hälsa och säkerhet. Risk för buller, luftföroreningar mm.		x		x		Planområdet gränsar till järnvägen i öster där transporter med farligt gods sker. Lämpliga avstånd och åtgärder för föreslagen markanvändning krävs. Enligt rapporten Riskanalys av farligt gods i Hallands län, Länsstyrelsen 2011:19, anges avstånd om 20 m till kontorsändamål respektive 30 m till handelsändamål gentemot järnvägen. Dessa avstånd kommer att efterföljas. Bostäder föreslås ej. Ingen risk för strålning finns från varken angränsande transformatoranläggning norr om planområdet eller från västlustbanans ledningar.
		x		x		<u>Buller</u> Uppförande av byggnader inom planområdet kan bidra till att buller från järnvägen avskärmas gentemot befintliga bostäder, väster om planområdet.
		x			x	<u>Luftkvalitet</u> Miljökvalitetsnormen (MKN) för luft bedöms inte påverkas då gaturummet föreslås bli ca 40 m brett och förhärskande vindriktning är sydvästlig, vilket i princip överensstämmer med Gamletullsgatans väderstreck. Vid Viktoriagatan ca 30.000 fordonsrörelser där Halmstads kommun kontinuerligt genomför luftmätningar är gaturummet ca 30 m och gatan trafikeras av en väsentligt större trafikmängd än vad som kommer att bli aktuellt längs Gamletullsgatan.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på planområdet vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
		x		x		<u>Trafik</u> Ett genomförande medför en ökning av trafiken jämfört med i dagsläget. Gamletullsgatan trafikeras av ca 8700 fordonsrörelser/dygn*, (2012). Hastigheten på gatan är begränsad till 30 km/h. Gamletullsgatan längre norrut mellan Strömgatan och Änggatan trafikeras av ca 7550 fordonsrörelser/dygn* (2012).
		x			x	<u>Radon</u> SGU:s översiktliga jordartskarta anger i huvudsak postglacial sand inom planområdet med små bedömda risker för höga radonhalter. I en rapport från 1989 har marken undersökts och visar att radonhalterna i sanden är låg (8Bq/kg) och därmed även radonrisken. Planområdet föreslås ej för bostäder.
		x		x		<u>Vibrationer</u> Området påverkas av vibrationer från järnvägen. Kommande bebyggelse får konstruktionsmässigt anpassas till situationen.
Risk för olyckor	x			x		Med planerade riskavstånd till järnvägen bedöms risken för olyckor och dess konsekvenser begränsas.
Skred, ras, översvämning		x			x	Planområdet påverkas inte av risker knutna till skred/ras eller översvämning genom betryggande avstånd till Nissan.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på planområdet vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Förorenad mark	x			x		Planområdet har sedan 1940-talet utgjort industrimark och järnvägsmark. Här har legat bl a gjuteriverksamhet, August Hanssons metallgjuteri. Inom området har påträffats tungmetaller bl a Pb, Cu, Cr och Zn inom närmaste metern under markytan enligt genomförda miljötekniska markundersökningar. Marksaneringar har genomförts till MKN (Mindre Känslig Markanvändning) för delar av området bl a då bensinstationen i områdets södra del flyttades. Ytterligare marksaneringar kommer sannolikt att behöva genomföras. Hanteringen av planområdets markföroreningar klargörs i fortsatt planläggning av området.
Landskapsbild/ Stadsbild		x		x		Stadsmiljön är inte känslig för förändringar och tillskott av nya byggnader är möjlig till en höjd i nivå med nuvarande befintlig bebyggelse. Stadsbilden kommer att ändras från öppna grusytor för parkering till bebyggd mark som skapar ett ca 40 m brett gaturum.

Effekter på miljö kvalitetsnormer och miljömål

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

Effekter på miljö kvalitetsnormer och miljömål	
Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten	Det bedöms inte finnas någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormen för luft eller vatten i och med planens antagande.
Nationella miljömål	Planförslaget påverkar uppfyllandet av följande miljömål: <u>Begränsad Klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning</u> Ökat antal fordonsrörelser till och från planområdet även om planområdets centrala läge gynnar både gång- och cykeltrafik. Beroende på kommande uppfyllande av antagen transportplan, som syftar till att minska biltrafiken inom framförallt halmstads centrala delar, kan påverkan begränsas ytterligare. Gällande uppvärmning kan intilliggande fjärrvärme utnyttjas. <u>Strålsäker miljö</u> Gällande riktvärden för elektromagnetisk strålning uppfylls i fastighetsgräns till befintlig transformatorstation och ledningar tillhörande järnvägen. Inga bostäder planeras inom området. <u>God bebyggd miljö</u> Planområdets centrala lokalisering innebär att ett ianspråktagande och en högre exploatering av området bidrar till en god hushållning av mark och vatten. Ett genomförande innebär samtidigt att befintlig bebyggelse påverkas av ökat trafikflöde utefter Gamletullsgatan som genererar trafikbuller. Planområdet bebyggs och stadsbilden förändras <u>Giftfri miljö</u> Planområdet kommer att behöva saneras vilket innebär att miljömålet uppfylls.

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. Vid ett genomförande av detaljplanen förädlas ca 1,2 ha redan ianspråktagen mark. En utveckling av planområdet för handel/kontor och centrumändamål kan ge ökad biltrafik och i sin tur öka bullernivåer för befintlig bebyggelse på västra sidan om Gamletullsgatan. Ett genomförande kan dock även reducera bullerpåverkan från järnvägstrafiken på västkustbanan genom att nya byggnader skärmar av bullret för befintlig bebyggelse. En ökad exploateringsgrad påverkar även stadsbilden och i sin tur sol och skuggförhållanden för befintlig bebyggelse. 2. Ett ianspråktagande av marken förutsätter marksanering. 3. Ett genomförande av förslaget kan öka riskbilden med hänsyn till västkustbanan och farligt godstransporter. Skulle en sådan olycka ske och området/bebyggelsen inte är anpassad i tillräcklig omfattning kan effekterna bli omfattande i ett värsta tänkbara scenario. Olyckor med urspårning kan även ske.
Effekternas sannolikhet	1. Stor sannolikhet att detaljplanen förverkligas. Det råder en osäkerhet om hur mycket biltrafiken ökar men sannolikt är denna ökning av begränsad omfattning. Däremot är sannolikheten stor att bullerpåverkan minskar från västkustbanan för befintlig bebyggelse väster om planområdet. Stadsbilden förändras. 2. Sannolikheten för markföroreningar är stor och marksanering kommer att krävas för att uppfylla kraven för mindre känslig markanvändning (MKN). 3. Den beräknade individrisken för Västkustbanan har ungefär samma sannolikhet som att träffas av blixten, dvs. mycket låg. (Riskanalys av farligt gods i Hallands län, Länsstyrelsen Halland 2011:19) Sannolikheten för en olycka med urspårning/kollision där; - tåget stannar 0-1 m från spårmitten är 70%. - tåget stannar 1-5 m från spårmitten är 20% - tåget stannar 5-15 m från spårmitten är 5% (Riskinventering Farligt gods på järnväg, 2011-10-03, Tyréns 230313.

Effekter av tilltänkt markanvändning	
Effekternas betydelse och komplexitet	1. Effekterna har betydelse för kringboendes hälsa och välbefinnande. 2. En sanering av marken förbättrar situationen och minskar mängden tungmetaller i området och bidrar därmed till att miljömålet "giftfri miljö" bättre uppfylls. 3. Effektens betydelse avtar kraftigt med avstånd och skyddsåtgärder.
Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet	1. Bullerstörningar från biltrafik till handelsverksamheterna kommer troligtvis främst att ske i samband med arbetsdagens avslut. Bullerstörningar från biltrafik till kontorsverksamheterna kommer troligtvis främst att toppas morgontid samt eftermiddagstid, vid arbetsdagens början respektive slut. Störningarna har en relativt kort varaktighet men inträffar ofta och kan till viss del åtgärdas. En dämpning av järnvägstrafiken förbättras över hela dygnet och kan innebära störst skillnad kvällstid/natttid samt helger. 2. Effektens varaktighet är bestående. 3. Effektens varaktighet blir i värsta fall bestående för enskilda individer och/eller anhöriga i de fall en olycka leder till att någon omkommer. Vanligheten är mycket låg, jämförelsevis som att träffas av blixten. Skyddsåtgärder för att förhindra effekten kan utföras.
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN:	

Lina Lindegren och Tommy Andersson, Samhällsbyggnadskontoret
Arne Hansson, Miljö- och hälsoskyddskontoret
Per-Mikael Henriksson, Byggnadskontoret
Leif Eriksson och Robert Hyll, Tekniska kontoret

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Andreas Ahlman
TF Planchef

Sandra Boström/Maria Carlsson
Planarkitekter WSP på uppdrag av SBK

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

tillhörande detaljplan för

JÄRNVÄGEN 3

Gamletullsgatan, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande KS 2012/0194

Kommunfullmäktige 2013-06-18

Plan 1052 K

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

Planförfarande

Ärendet handläggs med normalt planförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 2010:900 (PBL) 5 kap 6§. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under samrådstiden kan återropa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 11§.

Samråd

Samråd har enligt Kommunsstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts beslut 2012-09-11 § 171 genomförts under tiden 17 september - 31 oktober 2012. Myndigheter och förvaltningar har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att ett informationsblad har översänts till dem. Berörda sakägare har också inbjudits till samrådsmöte den 9 oktober 2012 på Stadsbiblioteket i Halmstad. Minnesanteckningar från samrådsmötet finns tillgängliga på samhällsbyggnadskontoret. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden inkom från 13 av 20 berörda remissinstanser. Följande 10 remissinstanser inkom med erinringar mot planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Byggnadsnämnden
- HEM/HEM Nät AB

- Hallandstrafiken AB
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- E.ON Gas Sverige AB
- Laholmsbuktens VA-nämnd (LBVA)
- Skanova
- Trafikverket

Under samrådet lämnades synpunkter på lämpligheten att utvidga planområdet mot norr, behov av planbestämmelser av hänsyn till riskfrågor från järnvägen samt planområdets markföroreningar. Att parkeringsområdena ska innehålla vegetation för att begränsa den hårdgjorda ytan samt att planbestämmelser krävs för att styra hanteringen av dagvatten.

Yttranden från sakägare som inkom under samrådet berörde:

- Placering av lastzon

En skrivelse från Fastighets AB Okimono rörande detaljplanen, inkom (diariefört 2012-12-27) till KS. Synpunkten har inte hanterats då skrivelsen inkom efter samrådstidens slut, detta har även meddelats fastighetsägaren.

Granskningsskede

Granskning har enligt Kommunsstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts beslut 2013-02-26 § 52 genomförts under tiden 6 mars - 5 april 2013. Myndigheter och förvaltningar har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att ett informationsblad har översänts till dem. De som inlämnat synpunkter under tidigare samråd har utöver informationsbladet även fått samrådsredogörelsen. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från samtliga 14 berörda remissinstanser som fått handlingarna för yttrande. Därutöver har 8 remissinstanser fått handlingarna tillsänt sig för kännedom. Följande 6 remissinstanser har inkommit med erinringar mot planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Miljö- och hälsoskyddskontoret
- E.ON Gas Sverige AB
- Teknik- och fritidsförvaltningen
- Laholmsbuktens VA-nämnd (LBVA)

Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap (MSB) har framfört att de avstår från att yttra sig i ärendet och hänvisar till att de internt prioriterar ärenden som remitterats via länsstyrelserna. I övrigt hänvisar MSB till de vägledningar och handböcker inom relevanta ämnen som finns att tillgå via deras hemsida och publikationsservice.

Yttrande från en sakägare som inkom under granskningskedet berörde:

- ett befintligt nyttjanderättsavtal som varit en förutsättning för beviljat bygglov för Jonglören 1 gällande parkeringsplatser. Nyttjanderättsavtalet belastar fastigheten Järnvägen 5¹.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Med redaktionella justeringar i planbeskrivning samt kompletteringar av planbestämmelser rörande markförorening och risk mot järnvägen är kommunens ställningstagande att planområdet är lämpligt för föreslaget ändamål. En detaljerad utredning gällande trikloreten är beställd och resultatet från denna kommer att finnas tillgänglig inför antagande av kommunfullmäktige.

Planförslaget har förändrats på följande sätt inför antagandet.

- Tidigare information under rubriken *Upplysningar* på plankartan görs om till planbestämmelse, såsom;
 - Tillägg under b₁, gällande skydd (EW 30) för att möjliggöra för uteplats /balkong.
 - Tillägg under rubriken Ändrad lovplikt, lov med villkor. *"Innan byggnader får uppföras ska marken saneras till MKM, (mindre känslig markanvändning)"*.
- Ny planbestämmelse b₂ ställer krav på att byggnad uppförs i radonsäkert utförande av hänsyn till möjlig risk för trikloreten (gasavgång).
- Av hänsyn till risk för skador på oskyddade uppställningsplatser för fordon p.g.a gnistregn, undantas ett område närmast järnvägen för parkering. Planbestämmelsen *ej parkering* tillförs plankartan och illustrationsplanen har justerats gällande utformningen av parkeringsplatser.
- Utfartsförbudet utefter Gamletullsgatan förlängs 15 meter in på Skansgatan.
- Textredigeringar har skett i planbeskrivningen gällande beskrivning av dagvattnets hantering, information om möjlig anslutning till befintligt gasnät, samt förtydliganden angående strålningsnivåer från järnvägen.

1 Tidigare fastighetsbeteckning för del av Järnvägen 3.

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 i dess nuvarande utformning kommer att prövas. Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken kommer att skadas, mellankommunal samordning blir olämplig, miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken inte följs eller att strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser. Däremot kan risk för människors hälsa befaras med hänsyn till framförallt markföroreningssituationen men även riskbilden för området.

Mot bakgrund av föroreningssituationen som utförda markundersökningar redovisar är det oklart om marken är lämplig för det planförslaget medger. En förutsättning för att länsstyrelsen ska kunna godkänna ett antagande av detaljplanen är att föroreningssituationen beträffande trikloreten utreds mer detaljerat och att det framgår att föroreningarna kan avhjälpas.

En förutsättning för länsstyrelsens godkännande är också att antingen en planbestämmelse införs enligt 4 kap 14 § 4 pkt PBL eller att ett bindande och långsiktigt hållbart avtal om sanering finns upprättat. Detta ska redovisa och garantera att sanering kommer att ske innan bebyggelse uppförs. Avtalet ska bifogas med det antagna planförslaget, som inlämnas till länsstyrelsen i enlighet med 5 kap 29 § PBL.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Förorenad mark

Enligt Naturvårdsverkets rapport 5608, om förorenade områden och fysisk planering, ska marken vara väl undersökt innan detaljplan antas. Detaljerade utredningar/huvudstudie ska vara genomförda och resultera i riskbedömning, riskvärdering, åtgärds mål samt kostnadsuppskattning för det förorenade området.

Det har genomförts en översiktlig miljöteknisk markundersökning (WSP, 2013-01-10) över planområdet, där det bland annat har konstaterats, att det i 3 punkter finns föroreningsnivåer av tungmetaller, PAH och trikloreten överstigande Naturvårdsverkets riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning). Trikloreten har detekterats i både jord och grundvatten i en av provtagningspunkterna.

Klorerade alifatiska kolväten, såsom trikloreten, har speciella egenskaper t. ex att de är tyngre än vatten, vilket gör att de är svåra att undersöka. Klorerade alifatiska kolväten kan sjunka djupt i markprofilen och sedan avgå i gasfas. På platser där det finns risk för denna typ av förorening byggs byggnader med radonsäker grund för att inte riskera gasinträngning för föroreningen. Föroreningstypen har stor benägenhet att spridas och det är ofta svårt att få en tydlig bild av föroreningssituationen.

Risker

Uteplats bör inte tillåtas om det inte framgår i planbestämmelserna att åtgärder för att öka säkerheten vidtas. I detta fall är det möjligt att skydda en eventuell uteplats på tak med t.ex en glasvägg som vetter mot järnvägen. Denna ska vara i EW30 eller motsvarande (precis som man angett för fönstren). Detta möjliggör en uteplats inom 30-50 meter. Om man placerar uteplatsen på 50 meters avstånd så behövs inga skyddsåtgärder. Länsstyrelsen anser att kommunen ska säkerställa att dessa åtgärder (enligt länsstyrelsens riktlinjer i riskanalys för farligt gods) vidtas genom planbestämmelser och inte enbart genom en upplysning. Den nuvarande upplysningen är oklar vad gäller säkerhetskrav och omfattning av utredningen.

Övriga synpunkter

Texterna på plankartan under rubriken "Upplysning" har formulerats så att det kan uppfattas som planbestämmelser. Formuleringarna bör ses över eller ett förtydligande införas för att undvika missförstånd av deras juridiska betydelse.

Kommentar

Planbestämmelsen "Innan byggnader får uppföras ska marken saneras till MKM, (mindre känslig markanvändning)" tillförs plankartan och omfattar hela planområdet. För södra byggrätten tillförs planbestämmelsen b₂. Byggnad ska uppföras i radonsäkert utförande. På detta sätt kan eventuell gasavgång från trikloreten avhjälpas. Åtgärden ska ses som en extra säkerhetsåtgärd då marken kommer att saneras till MKM. En detaljerad undersökning gällande trikloreten är beställd vilken kommer att klarlägga befintlig situation och föreslå lämpliga saneringsåtgärder som behöver genomföras innan bygglov.

Gällande riskfrågan för uteplats övergår tidigare text under rubriken "Upplysningar" på plankartan som ett tillägg till planbestämmelsen b₁. "Uteplats på tak och balkong ska ha avskärmning mot järnvägen som lägst EW 30 eller motsvarande skydd, om dessa placeras inom 50 meter från närmaste järnvägsräls. Uteplats/balkong förlagd på längre avstånd från järnvägen kräver inga skyddsåtgärder.

Förklarande text har tillförts under "Upplysning" för att undvika otydlighet, "Rådgivande information till genomförandet av detaljplanen". Formuleringen om dagvattenflöde har också omformulerats.

Trafikverket

Trafikverket noterar att synpunkterna som tidigare lämnats har bemötts och till stor del beaktats. Men lyfter några kvarstående frågor där det finns behov av klargöranden.

Körytor och parkeringsplatser

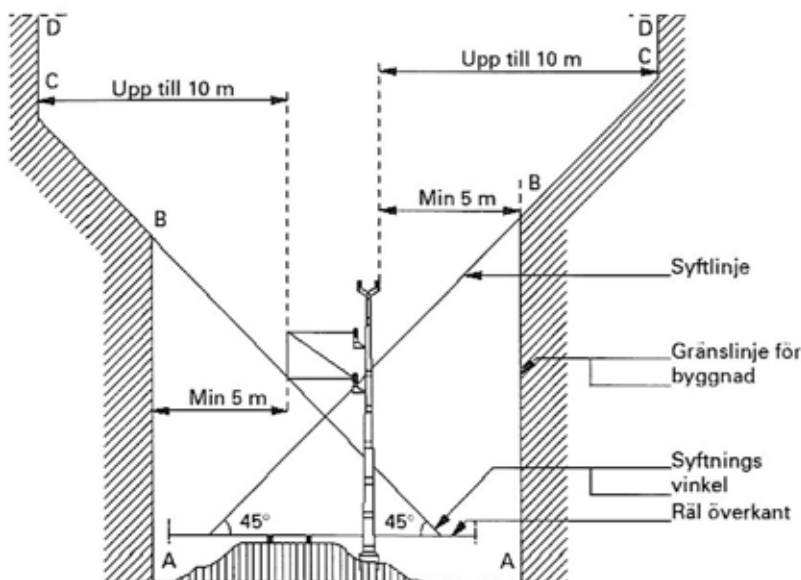
I enlighet med Trafikverkets standard BVS 1586.20 *Fritt utrymme utmed banan* ska avståndet från närmsta spårmitt till köryta av säkerhetsskäl vara minst 8 meter. Beroende på vilka hastigheter som tillåts på väg respektive järnväg kan ett större avstånd alternativt någon form av skydd behövas, t.ex räcke eller liknande. Där största tillåtna hastighet på järnväg är 100km/h eller mer är utgångspunkten att avståndet från väggkant till spårmitt ska vara minst 10 meter.

Avstånd från spårmitt till oskyddade parkeringsplatser bör vara minst 15 meter för att undvika lackskador på parkerade fordon. Lackskador kan orsakas av gnistregn, partiklar från bromsar, is och liknande som kan lossna från förbipasserande tåg.

Trafikverket kan dela åsikten att endast 8 meter från spårmitt anses tillräckligt som avstånd för körytor under förutsättning att föreslaget skydd längs med järnvägen uppförs och utformas så att det effektivt hindrar fordon från att av misstag eller olyckshändelse köra in på spårområdet. Däremot bör avståndet från närmsta spårmitt till oskyddade uppställningsplatser för fordon inte understiga 15 meter. Trafikverket hävdar att ett 60 cm högt skydd inte rimligen kan fungera som ett tillräckligt skydd mot exempelvis gnistregn. Om en fordonsägare som parkerat invid järnväg riktar skadeståndsanspråk mot Trafikverket mot ersättning av lackskador kan Trafikverket komma att rikta regressanspråk mot fastighetsägaren som tillhandahållit parkeringsplatsen.

Kommentar

En planbestämmelse, ej parkering, har tillförts området närmast järnvägen inom ett avstånd av 15 meter från närmsta järnvägsräls. På så vis kan risken för skador på uppställda fordon minimeras.



Övergripande bild av vilka delar av järnvägsanläggningen som elsäkerhetsavstånden ska mätas ifrån. (från TRV:s yttrande)

Elsäkerhet

Trafikverket upplyser om att elektrifierad järnväg använder högspänning ca 15kV, vilket måste respekteras om det blir aktuellt att utföra arbeten eller placera plank eller liknande byggnadsverk i anslutning till järnvägsområdet. Enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter krävs ett elsäkerhetsavstånd på minst 5 meter från järnvägens högspänningsförande delar till byggnader och minst 4 meter till väggkant. Se bild.

Kommentar

Dessa avstånd uppfylls i planförslaget då närmsta avstånd från elförsörjningsstolpen för järnvägen till planområdesgräns (fastighetsgräns) är ca 5,8 meter.

Obehörigt spårbeträdande

Trafikverket ser det som ytterst tveksamt att enbart ett 60 cm högt hinder erbjuder ett effektivt hinder för att försvåra obehörigt spårbeträdande. Vanligen används trådstängsel eller stängsel av sträckmetall som är åtminstone 120 cm höga. För ett effektivt skydd rekommenderas numera normalt 180 cm höga stängsel. Befintliga trådstängsel utmed järnvägen i det aktuella området är uppskattningsvis ca 120 cm. Att vistas obehörigt inom spårområdet är förenat med livsfara och är förbjudet enligt lag. I enlighet med lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. (1945:119) har kommunen ett stort ansvar för att se till att det finns nödvändiga stängsel eller likvärdiga skydd utmed järnväg som behövs för att skydda de som bor och uppehåller sig invid järnvägen. Trafikverket lyfter därmed behov av fortsatt dialog kring placering och utformning av skyddet utmed järnvägen. Det behövs förmodligen även ett genomförandeavtal som reglerar ansvar för uppförande, ägande och underhåll av skyddet.

Kommentar

Befintligt trådstängsel förlagd på Trafikverkets befintliga fastigheter bibehålls och bedöms vara tillräckligt. Inget ytterligare tätt högre plank eller liknande föreslås i fastighetsgräns av hänsyn till trygghetsaspekter samt elsäkerhetsverkets föreskrifter. Om behov uppstår kan befintligt trådstängsel förlagd inom trafikverkets fastigheter Halmstad 2:1 och 2:2 bytas till ett högre. Kommunen anser att teckna ett servitutsavtal med Trafikverket gällande framtida skötsel för föreslaget lägre plank/mur eller motsvarande i fastighetsgräns.

Störningar

Trafikverket anser att störningar i form av buller och vibrationer från järnvägstrafiken verkar ha uppmärksamats på ett överlag godtagbart sätt. Risken för vibrationsstörningar är dock viktigt att beakta i det fortsatta arbetet utifrån de geotekniska förutsättningarna i området med sand, silt, och lera.

När det gäller buller inomhus förutsätter Trafikverket att Boverkets byggregler (BBR) och svensk standard för ljudklassning följs.

Trafikverket lyfter att det är bra att risken för elektromagnetiska störningar uppmärksammas i planbeskrivningen men ifrågasätter slutsatsen att det inte finns någon risk för strålning inom 20-25 meter från järnvägen. Strålningsnivåerna är visserligen relativt låga på det avståndet men de är inte helt obefintliga. Trafikverket rekommenderar generellt ett minsta avstånd på 30 meter från järnvägens närmsta spårmit till ny bebyggelse.

Kommentar

En justering i planbeskrivningen har gjorts gällande beskrivningen av strålningsnivåerna. I övrigt noteras synpunkterna.

Dagvatten

Trafikverket nämner att det är bra att järnvägen ska skyddas mot påverkan av dagvattenhanteringen men noterar att planen möjliggör dagvattenmagasin i anslutning till järnvägen. Beroende på hur magasinet ska placeras och utformas anser Trafikverket att det kan finnas ett behov av att reglera dess genomförande och framtida underhåll i ett avtal med kommunen och Trafikverket.

Kommentar

Kommunens mark- och exploateringsingenjör² gör bedömningen att något genomförandeavtal inte är nödvändigt att teckna då dagvattenmagasinet kommer att göras tätt och inte påverka Trafikverkets fastighet. Inför anläggandet av anläggningen sker brukligt samråd.

Geoteknik

Trafikverket förutsätter att det i det fortsatta projekteringsarbetet säkerställs att den tillkommande bebyggelsen inte riskerar att medföra sättningar, stabilitetsförändringar eller liknande som kan påverka järnvägsanläggningen. Det hade dock varit önskvärt att detta gjorts redan inom ramen för planprocessen.

Kommentar

Kommande projekteringskede ska hantera dessa frågeställningar.

Avtal

För åtgärder som ska vidtas inom eller i direkt anslutning till Trafikverkets fastighet bör genomförandavtal tecknas mellan Trafikverket och kommunen. För att garantera detaljplanens genomförbarhet bör sådana avtal tecknas innan detaljplanen antas. I det här fallet är det framförallt genomförande och framtida ansvar för skyddet och dagvattenmagasinet utmed järnvägen som kan behöva regleras i avtal.

Kommentar

Kommunen avser att teckna ett servitutsavtal med Trafikverket gällande framtida skötsel av det skydd (plank/mur eller motsvarande) som avses uppföras i fastighetsgräns som skydd mot järnvägen gällande vätskor. Kontakt har tagits med Trafikverkets Jan Törnell.

Sammantagen bedömning

Trafikverket betonar vikten av att synpunkterna beaktas eftersom möjligheterna till fortsatt drift, underhåll och utveckling av järnvägsanläggningen inte får försvåras av planens genomförande. Sådan påverkan kan innebära påtaglig skada på riksintressets funktion enligt 3 kap 8§ miljöbalken, vilket är en av länsstyrelsens prövningsgrunder. Framförallt är det viktigt att angivna minimiavstånd respekteras och att föreslagna skyddsåtgärder säkerställs i ett genomförandavtal mellan kommunen och Trafikverket.

Avslutningsvis understryker Trafikverket att en placering av nya byggnader så nära som 20 meter från spårmitt inte är något Trafikverket generellt rekommenderar. Det finns många goda skäl till att eftersträva minst 30 meter från spårmitt till nya byggnader, särskilt om det är byggnader där människor ska vistas längre perioder.

Kommentar

Synpunkterna noteras.

Övrigt

Information lämnas om kunskapsunderlaget *Järnvägen i samhällsplaneringen* och upplysningar med rekommendation att begära kabelvisning (kostnadsfritt) innan arbeten påbörjas i närheten av järnvägsanläggningen framförs. Lämplig kontaktperson för den fortsatta dialogen och tecknande av genomförandavtal utses Trafikverkets Jan Törnell.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSER, M FL

Miljö- och hälsoskyddskontoret

Miljö- och hälsoskyddskontoret har på delegation lämnat beskedet att förslaget till ny detaljplan tillstyrks men att planbestämmelser bör anges att byggnader inte får uppföras innan marken har sanerats och inte endast som en upplysning på plankartan.

Kommentar

Planbestämmelse om att byggnad inte får uppföras innan marken har sanerats till MKM (mindre känslig markanvändning) placeras under rubriken ändrad lovplikt, lov med villkor.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsförvaltningen tillstyrker framlagt planförslag med synpunkter enligt nedan.

Gata/trafik och belysning

Teknik- och fritidsförvaltningen förutsätter att markplaneringen på kvartersmark utformas så att största möjliga säkerhet mot allmän platsmark skapas för de olika trafikantkategorierna.

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår ett utfartsförbud 15 meter utmed Skansgatan från Gamletullsgatan mot järnvägen.

Trafikflödesberäkningarna (s 30 planbeskrivningen) baseras på de antaganden som gjordes i samrådshandlingen, då BTA angavs till 2800 för handel och 5600 BTA för kontor. I granskningshandlingen har andelen handel ökat från 2800 till 3200. Normalt ger handel större omsättning av bilar än kontor.

Kommentar

Synpunkterna förmedlas till respektive exploatör.

Utfartsförbud läggs utefter planområdets gräns (15 meter) mot Skansgatan.

De förutsättningar för trafikflödesberäkningarna som legat till grund för bl a bullerberäkningarna innehåller vissa antaganden. Storleksordningen 8400 kvm BTA sammanlagt är densamma oavsett fördelningen av BTA på södra respektive norra byggrätten. Fördelningen mellan Handel respektive Kontor som detaljplanen i granskningshandlingen redovisar bedöms dock inte påverka tidigare antaganden gällande bl a omsättningstal per parkeringsplats då tillkommande 400 kvm BTA sannolikt främst skulle beröra småbutiker (med ett lägre omsättningstal per parkeringsplats än en livsmedelsbutik). Risk för att denna förändring påverkar bullersituationen föreligger ej³. Av denna anledning görs inga justeringar i trafikbullerberäkningarna.

Park/friytor

I korsningen Linnégatan/Gamletullsgatan planeras en yta för allmän platsmark Lokalgata, för att få plats för framtida ombyggnation av vägkorsningen. För att ytan ska uppfattas tilltalande och trygg tills ombyggnad av korsning sker, behövs viss återställning av marken ske. Idag används ytan delvis som upplag. Återställningen sker förslagsvis i form av gräsyta och några enkla planteringar.

Kommentar

Synpunkterna noteras.

Planekonomi

Investeringskostnaden för breddning av befintlig gångbana utmed Gamletullsgatans östra sida till en gång- och cykelbana inklusive förhöjningar vid infarterna samt förlängning till Fredsgatan samt iordningställande av området i korsningen Gamletullsgatan-Linnégatan uppskattas till 500.000 kr. Tillkommande driftskostnader uppgår till 5000kr/år.

Genomförande

Anläggningarna på allmän platsmark kan efter sedvanligt avrop från Samhällsbyggnadskontoret komma till stånd genom Teknik- och fritidsförvaltningen.

Kommentar

Kostnadsuppskattningarna tillförs genomförandebeskrivningen. I övrigt noteras synpunkterna.

³ Hannes Furuholm, e-post 2013-04-10 med enklare bullerberäkning.

Laholmsbuktens VA (LBVA)

LBVA vill att nuvarande skrivning under Upplysning, *Från fastighet får släppas ett dagvattenflöde av maximalt 20 liter/ sekund och hektar vid regn med 10-års återkomsttid...* införs som planbestämmelse istället. De anger vidare att en förutsättning för att kunna exploatera fastigheten i den omfattning som planen föreslår är att dagvatten fördröjs på fastigheten innan det når det allmänna ledningsnätet i Gamletullsgatan. Fördröjningskrav ställs för att inte överbelasta det allmänna ledningsnätet och bidra till översvämning i bebyggelseområden som ansluter till ledningsnätet. Av denna anledning är det viktigt att kravet flyttas från Upplysning och inför under planbestämmelser på plankartan.

Befintlig dricksvattenledning i ledningsrättsområdet över planområdet fyller inte längre någon funktion och kommer att proppas.

LBVA hänvisar till tidigare samrådsyttrande gällande förändringar av formuleringar i planbeskrivningen.

Kommentar

Det finns inga juridiska möjligheter att som en planbestämmelse reglera dagvattenflödet från respektive fastighet. I tecknat och underskrivet avtal hanteras frågan vid bildandet av gemensambetsanläggningen för dagvatten. Synpunkten tillgodoses således inte. Efter synpunkter från länsstyrelsen (se yttrande under rubrik Övriga synpunkter) så omformuleras även skrivningen.

Föreslagna textjusteringar genomförs i planbeskrivningen.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

E.ON Gas

Enligt uppgift i samrådsredogörelsen så ligger gasledningarna strax utanför planområdet. Innan arbetet påbörjas bör kontakt tas med E.ON Gas för ledningsvisning, 020-22 24 24.

E.ON Gas förutsätter att man inte gör avkall på Energigasnormens (EGN 2011) föreskrifter samt att man i tidigt projekteringsskede kontaktar vår områdeshandläggare Alrik Pettersson, 070-694 75 47 om arbete sker i närheten av gasledningarna.

Närheten till vårt natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för den planerade verksamheten, vilket

bör framgå i planbeskrivningen under rubriken Teknisk försörjning. För information om anslutning av gas, kontakta gärna E.On Gas marknadsenhet 040-25 50 00.

Under förutsättning att exploatören står för eventuella kostnader såsom flyttning och särskilda försiktighetsåtgärder med mera som måste vidtas kring ledningarna på grund av planens genomförande, så har E.On Gas inget ytterligare att erinra över planförslaget.

Kommentar

Ett tillägg om möjlighet att ansluta till befintligt gasnät görs i planbeskrivningen. I övrigt noteras synpunkterna.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun
Byggnadskontoret
HEM/HEM Nät AB
Fastighetskontoret
Hallandstrafiken
Skanova
Räddningstjänsten

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Fastighets AB Okimono

Fastighetsägaren bestrider genomförandet av detaljplanen då man anser att Halmstads kommun inte disponerar marken för den planerade detaljplanen. Fastigheten Järnvägen 5⁴, Halmstad, är belastad med nyttjanderättsavtal som avser upplåtelse av mark för parkeringsändamål åt boende i fastigheten kv Jonglören 1. Fastigheten Jonglören 1 ägs av Fastighets AB Okimono. Detta nyttjanderättsavtal har tillkommit som en förutsättning att bevilja byggnadslov för fastigheten Jonglören 1, Halmstad, och löper en längre tid framöver.

Kommentar

Kommunen har sagt upp arrendekontrakten med AB Nissastaden sedan en tid tillbaka. Mellan AB Nissastaden och Fastighets AB Okimono pågår förhandlingar om alternativa lösningar. Halmstads kommun har inget avtal med Fastighets AB Okimono.

⁴ Tidigare fastighetsbeteckning för del av Järnvägen 3.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

Sammanfattning av synpunkter som framförts vid samrådsmöte:

Vid **samrådsmötet den 9 oktober** lyftes bl a följande frågeställningar;

- När sker åtgärder på Skansgatan? ”rörigt och trafikosäkert”, önskan om ett övergångsställe på Kungsgatan.
- Önskar post vid handelsetableringen.
- Vad händer med sopsorteringsstationen? Diskussion pågår Coop och FTI (förpackningsindustrin). sannolikt inom fastigheten.
- Ska kommunen äga fastigheterna? Svar Nej, markanvisningsavtal kommer att upprättas med exploatör.
- Ljusregleringar för planerade övergångsställen på Gamletullsgatan planeras inte.
- Gång- och cykelbanan på östra sidan om Gamletullsgatan delar sannolikt inte på gång- resp cykeltrafik.
- Påverkas tillgången på parkeringsplatser i p-huset då nuvarande månadskort inte garanterar plats? Parkeringssituationen ska vara löst innan bygglov ges.
- Garage under mark? Svårt att få plats med ”trånga mått”. Markföreningar komplicerar.
- Vet ni om det finns efterfrågan på en livsmedelsbutik i området? KF har i samband med ansökan om planläggning gjort bedömning av behov.
- Finns det möjlighet att få skyltar från Gamletullsvägen in till butiker inom Gamletull? Hänvisning sker till projektet Stadens hjärta och skyltprogrammet samt att kunna samarbeta med ”Kungsfreden” sammanslutning av företagare utefter bla Fredsgatan

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- Planbestämmelse om begränsat dagvattenflöde tillförs inte plankartan utan kvarstår under rubriken Upplysning.
- Befintligt trådstängsel mot obehörigt spårbeträdande höjs inte.

SAKÄGARE SOM FRAMFÖRT ERINRINGAR SOM EJ BEAKTATS

Med besvärsrätt

Fastighet	Namn	Adress
Jonglören 1	Fastighets AB Okimono	Sjövägen 31, 21831 Bunke- flostrand

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande detaljplan för

JÄRNVÄGEN 3

Gamletullsgatan, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande KS 2012/0194

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2013-02-26

Plan 1052 K

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

Planförfarande

Ärendet handläggs med normalt planförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 2010:900 (PBL) 5 kap 6§. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under samrådstiden kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 11§.

Samråd

Samråd har enligt Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts beslut 2012-09-11 § 171 genomförts under tiden 17 september - 31 oktober 2012. Myndigheter och förvaltningar har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att ett informationsblad har översänts till dem. Berörda sakägare har också inbjudits till samrådsmöte den 9 oktober 2012 på Stadsbiblioteket i Halmstad. Minnesanteckningar från samrådsmötet finns tillgängliga på byggnadskontoret. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 13 av 20 berörda remissinstanser. Följande 10 remissinstanser har inkommit med erinringar mot planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Byggnadsnämnden

- HEM/HEM Nät AB
- Hallandstrafiken AB
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- E.ON Gas Sverige AB
- Laholmsbuktens VA-nämnd (LBVA)
- Skanova
- Trafikverket

Yttranden från sakägare som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Placering av lastzon

En skrivelse från Fastighets AB Okimono rörande detaljplanen, har inkommit (stämplat 2012-12-27) till KS. Synpunkten har inte hanterats då skrivelsen inkom efter samråd tidens slut.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

På plankartan har följande justeringar gjorts;

- Planområdet har utvidgats i norr och omfattar hela fastigheten Järnvägen 3. Ytorna öster och väster om HEM:s fastighet läggs som LOKALGATA.
- Byggnadshöjd/totalhöjd har minskats för norra byggrätten då det endast är aktuellt med en livsmedelsbutik i ett plan.
- Planbestämmelsen om grönt tak omfattar endast norra byggrätten.
- Våningsantal har preciserats till IV för södra byggrätten för att byggnadskonstruktionen inte ska behöva ta hänsyn till dimensionerande explosionslast vid konstruktionen.
- Exploateringsgraden har fördelats 2000kvm BTA för norra byggrätten och 6400kvm BTA för södra byggrätsområdet.
- Precisering av markanvändningen har gjort för centrumändamålet som inte längre tillåter utevistelsytor eller att lekplats får finnas, av hänsyn till att sanering kommer att ske till MKM (mindre känslig markanvändning)
- Indexpreciseringarna har flyttats till handelsändamålet CH₁K och CH₂ KP.
- Förtydligande har skett att ”All kvartersmark inom planområdet ska vara tillgängligt för gemensamhetsanläggning, detta då parkering och gemensam dagvattenhantering föreslås.
- Planbestämmelsen om vegetation inom parkeringsyta omformuleras; *Parkeringsyta ska innehålla integrerade träd- och/eller vegetationsplanteringar, för att undvika större sammanhängande hårdgjorda ytor.*”
- För att styra hanteringen av dagvatten och begränsa flödet ut på dagvattennätet har planbestämmelsen n₁ lagts till planbestämmelserna,

området ska vara tillgängligt för tätt dagvattenmagasin.

- Förtydligande sker för planbestämmelsen v_1 , att lastintag ska placeras på byggnadens nordöstra sida mot järnvägen
- Planbestämmelsen b_1 och b_2 har omformulerats och förtydligats till en bestämmelse b_1 . *Fasader inklusive dörrar ska motsvara lägst brandteknisk klass EI 30 eller motsvarande mot järnvägen. Fönster, inklusive fönster i dörrar, mot järnvägen ska vara laminerade och motsvara lägst brandteknisk klass EW 30 eller motsvarande.*
- Tillkommande planbestämmelse; *plank = Plank/ mur eller motsvarande ska i nederkant vara tätt och anordnas i fastighetsgräns till en höjd av maximalt 0,6 m för att förhindra spridning av vätska in på fastighet.*
- Förtydligande sker gällande luftintag, vilka ska placeras på tak på byggnadens västra sida samt att entréer inte får placeras mot Västkustbanan och ska i första hand placeras mot Gamletullsgatan.
- Planbestämmelsen, *Innan bygglov får beviljas ska marken saneras.* tas bort. Plan- och genomförandebeskrivning anger att avtal tecknas mellan kommun och exploatör kring att marksanering ska ske i samband med påbörjandet av exploateringen. Marksanering ska ske till en MKM (mindre känslig markanvändning).
- Rubriken UPPLYSNING har tillkommit på plankartan och redovisar att
 - *För balkonger/uteplats etc mot järnvägen och inom ett avstånd av 50 meter från järnvägens närmsta spår krävs särskilt riskutredning.*
 - *Projektering av byggnader bör ske i samråd med Miljö- och hälsoskyddskontoret gällande byggnadens uppfyllande av gällande regler om inomhusbullerriktvärden.*
 - *"Byggnad får inte uppföras innan marken är sanerad"*
 - *"Från fastighet får släppas ett dagvattenflöde av maximalt 20 liter per sekund och hektar för regn med 10 års återkomsttid."*

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 kan komma att prövas då risk för människors hälsa med hänsyn till markföroreningssituationen och riskbilden i området befaras.

-Förorenad mark

Länsstyrelsen anser att planområdet bör provtas ytterligare innan detaljplanen antas i syfte att få en bild av föroreningssituationen. "För att bestämmelser om bygglov enligt PBL 4kap 14§ ska kunna tillämpas krävs det att man känner till hela föroreningssituationens omfattning inom planområdet".

Markanvändning för barnverksamhet e.d som kan tänkas inrymmas inom användningen centrumverksamhet samt öppna gräsytor m fl ska inte ha föroreningsnivåer överstigande Naturvårdsverkets riktvärden för KM (känslig markanvändning). Om det ska bedrivas handel på asfalterade ytor ska föroreningsnivåer inte överstiga Naturvårdsverkets riktlinjer för MKM (Mindre känslig markanvändning). Sanering av föroreningar ska vara genomförda innan exploatering sker inom planområdet.

-Risker

För att minimera riskerna pga närheten till järnvägen bör planhandlingarna kompletteras med följande inriktning:

- I planbestämmelserna bör finnas åtgärd som motverkar spridning av vätska in på området, t ex vall, dike eller plank som är tätt i nedkanten. Det bör även säkerställas att risken för punktering av tank är minimerad.
- Kommunen bör även säkerställa att personer vistas i området längs med Västkustbanan så lite som möjligt och bör därför ange under rubriken Störningsskydd att balkonger, uteplatser, lekplatser etc inte ska finnas inom 50m från Västkustbanan.
- För denna tätortsetablering (och om kontor blir högre än 4 våningar) finns behov av att ta hänsyn till dimensionerande explosionslast och detta bör på lämpligt sätt återspeglas i planbestämmelserna. För att underlätta i bygglovprocessen kan kommunen i planbeskrivningen hänvisa till både länsstyrelsens riktlinjer och Boverkets rapport Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner från 2006 där det finns förslag på möjliga skyddsåtgärder t.ex förstärkt stomme, inga fönster som vetter mot riskkällan, men att om fönster behövs så bör dessa vara laminerade. Det är även möjligt att begränsa fönsterarean (inkl sk öppningskomplettering).

Ev yttrande från Trafikverket bör beaktas för att säkerställa att det finns plats för reparationsåtgärder etc

-Buller

Störningskänsliga verksamheter som kyrkolokaler, barnverksamhet e.d som kan tänkas inrymmas inom användningen centrumverksamhet är på grund av bullernivåerna inte lämpliga verksamheter i kvarteret.

-Miljöbedömning

Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att planförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan och ingen miljöbedömning därför behöver göras under förutsättning att kompletteringar av planförslaget sker och åtgärder genomförs i enlighet med detta yttrande beträffande förorenad mark och risker.

-Tomtindelning

Om planområdet omfattas av tomtindelning/fastighetsplan enligt den äldre lagstiftningen gäller enligt övergångsbestämmelserna pkt 9 i PBL denna som planbestämmelse. Kommunen bör i så fall överväga en planbestämmelse om upphävande av fastighetsindelningen.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Vibrationer från järnvägstrafik kan komma att innebära ett arbetsmiljöproblem, som bör beskrivas i planhandlingarna.

Justering av planbestämmelse från CHK_1 och CHK_2 istället CH_1K respektive CH_2K .

Vad Trafikverket kommer att framföra i sitt yttrande ska beaktas.

Kommentar

Förorenad mark/Marksanering

Miljöteknisk markundersökning har utförts (WSP 2013-01-10) och visar planområdets markföroreningsituation. Uppgifterna har kompletteras granskningshandlingarna.

Planbestämmelsen "Innan bygglov får beviljas ska marken saneras." har tagits bort då avtal med båda kommande fastighetsägare säkerställer att marksanering sker i samband med byggnation. Länsstyrelsens krav på att "Sanering av föroreningar ska vara genomförda innan exploatering sker inom planområdet.", kommer således att efterlevas.

Komplettering har skett gällande markanvändningen, centrum (ej utevistelsytor). Föreslagen sanering kommer att genomföras till nivån, MKM (mindre känslig markanvändning.)

Riskbild

Länsstyrelsens framförda synpunkter bör läsas i förhållande till att räddningstjänsten inte haft någon erinran mot föreslagna planbestämmelser. Däremot görs följande kompletteringar efter samråd med expertis inom brand- och riskområdet för att minska riskbilden. Komplettering med en planbestämmelse plank =Plank/mur eller motsvarande ska i nederkant vara tätt och anordnas i fastighetsgräns till en höjd av maximalt 0,6 m för att förhindra spridning av vätska in på fastighet.

Expertis inom brand- och riskområdet (WSP Anders Wiemo) bedömer att tekniska lösningar kan tillgodose tillfredställande förhållanden och att det är fullt möjligt att anordna balkonger/uteplatser etc inom 50m från järnvägen varför en sådan planbestämmelse inte tillförs plankartan. Däremot kompletteras under rubriken Upplysningar att: särskild riskutredning krävs för balkonger/uteplats

mot järnvägen. Att i planbestämmelse kräva anpassningar i förhållande till dimensionerande explosionslaster bedöms av expertis inom brand- och riskområdet osäkert då kraven är ställda till att byggnaden uppförs i fler än 4 våningar samt i relation till vad som räknas som dimensionerande last idag. Planbestämmelser tillförs; att byggnad tillåts vara högst 4 våningar, i den södra delen, samt att fönster mot järnvägen ska vara laminerade samt inte öppningsbara.

Trafikverket har inte i sitt yttrande påtalat behov av större avstånd av hänsyn till reparationsåtgärder. Se Trafikverkets yttrande för beaktande av dessa.

Buller

Expertis inom akustik/konstruktionsområdet (WSP, Hannes Furubolm) bedömer att tekniska lösningar kan tillgodose krav gällande ljudklass inom en byggnad varför hänvisning sker till rubriken Upplysningar: -

Planområdet omfattas inte av tomtindelning/fastighetsplan. Planbeskrivningen kompletteras med detta.

Vibrationer

Planbeskrivningen har kompletterats med en text kring vibrationer där slutsatsen är att det i samband med projekteringen krävs en fördjupad studie för att kunna välja rätt byggnadskonstruktion. Komfortkriterier saknas dock för kontorsändamål, istället är praxis att upprättade komfortkriterier för bostäder uppfylls mindre strikt. Generellt gäller att undvika stora spännvidder i byggnader samt att göra byggnaden så styv som möjligt. Att se på vibrationer som ett fysiskt arbetsmiljöproblem kan inte vara fallet då det inte rör sig om helkroppsvibrationer däremot kan upplevelsen vara obehaglig men utan att kunna ge fysiska skador.

I övrigt noteras synpunkterna.

Trafikverket

Riksintresse- järnväg

Västkustbanan som passerar genom Halmstad är utpekad som riksintresse, även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö) utgör riksintresse. Båda järnvägssträckorna hanterar både person- och godstrafik, vilket även inkluderar farligt gods. Efterfrågan på järnvägsstrafik är stor och det planeras utbyggnad av de delar av Västkustbanan som fortfarande är enkelspåriga. Sammantaget talar det för att trafiken på järnvägen kommer att öka framöver. Trafikverket nämner att trafiksäkerheten förmodligen inte kommer att påverkas vid plankosrningarna förutsatt att bomfällningarna respekteras. Men lyfter frågeställningar kring hur en ökad järnvägstrafik kan påverka framkomligheten för både bilburna och oskyddade trafikanter genom tätare och ev längre bomfällningstider. Detta kan ge ökad risk för köbildning över spårområdet.

Trafikmiljön

Trafikverket rekommenderar att en särskild översiktlig trafikutredning genomförs för att klargöra möjligheterna att anlägga en eller flera planskilda korsningar. Helst inom den aktuella processen, men om det inte anses möjligt är det viktigt att det arbetet inkluderas i den fortsatta planeringen av närområdet samt i den fördjupade översiktsplanen.

Buller

Trafikverket ser mycket positivt på att en bullerberäkning baserade på framtida trafikeriung av järnvägen har genomförts och förutsätter att resultaten kommer att ligga till grund för hur bebyggelsen kommer att utföras.

Vibrationer

Vid planering av ny bebyggelse i flera våningar nära järnväg är det bra att beakta risken för uppkomst av vibrationsstörningar. Val av byggnadskonstruktion har stor betydelse eftersom svaga markvibrationer kan förstärkas uppåt i byggnaden om den är felaktigt utformad. Vibrationerna ger sällan upphov till skador på själva byggnaden men kan uppfattas som störande, detta bör särskilt uppmärksammas vid planering av lokaler för vila, kontorsarbete, utbildning, och annan störningskänslig verksamhet.

Farligt gods

Trafikverket anser generellt att ny bebyggelse bör tillkomma inom 30 meter från spårmit. I de flesta fall är detta ett bra avstånd att utgå ifrån, bland annat eftersom det avståndet i många fall är tillräckligt för att kunna hantera olyckshändelser som t ex brand och eller urspårning. Men även eftersom det bidrar till att minimera risken för konflikter vid såväl uppförande som drift och underhåll av såväl byggnader som järnvägsanläggning. Kortare avstånd kan i vissa fall vara motiverade, till exempel om det rör sig om enklare byggnader där människor endast vistas tillfälligt. Vid större explosioner är det dock viktigt att det går att påvisa att det blir en godtagbar miljö med acceptabla risknivåer. Hänvisning sker till Länsstyrelsens riktlinjer i "Riskanalys av farligt gods i Hallands län". Trafikverket ser det som av stor betydelse att Länsstyrelsen och Räddningstjänsten godtar detta tillvägagångssätt. Det får inte ställas framtida krav på Trafikverket att i egenskap av verksamhetsutövare vidta riskreducerande åtgärder för det aktuella området och den verksamhet som planeras där.

Obehörigt spårbeträdande

Det är förenat med livsfara och även förbjudet enligt lag att obehörigt vistas i spårområdet. Vid planering av ändrad markanvändning eller ny bebyggelse i närheten av järnväg är det därför viktigt att bedöma om

det finns risk för ökat spring över spårområdet och vilka skyddsåtgärder som eventuellt kan behöva vidtas.

I det här fallet bör förmodlingen förstärkning och eventuell komplettering av befintliga stängsel samt förbättrade möjligheter att lagligt passera spårområdet övervägas.

Parkeringsplatser

För att minimera lackskador bör det vara minst 15 meter från smårmitt till oskyddade parkeringsplatser. Körytor kan dock i de flesta fall lokaliseras närmare.

När största tillåtna hastighet på järnväg är 100 km/h eller mer ska avståndet från vägkant till spårmitt vara minst 10 meter. Mindre avstånd kan dock i vissa fall motiveras om det finns en skyddsbarriär, t ex ett vägräcke eller en mur. Avståndet får dock inte bli så litet att det inkräktar på elsäkerhetsavståndet enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter för högspänningsanläggningar, dvs 4 meter från närmsta högspänningsföranden del. Utifrån plankartan bedömer Trafikverket att avståndet från närmsta spårmitt till planområdesgränsen är ca 8 meter.

Planbestämmelser

Ange avståndsangivelser från närmsta spårmtt alternativt närmsta räls för att undvika missförstånd.

Trafikverket är undrande till kravet på att luftintag ska placeras så högt som möjligt. Om syftet är störningsskydd är det inte säkert att det ger bästa lösningen, det kan i vissa lägen vara lämpligare med lågt placerade luftintag. det kan också ifrågasättas att i planbestämmelser ha formuleringar av typen så högt upp som möjligt och så långt bort som möjligt eftersom det öppnar upp för persolig tolkningar och bedömningar.

Kommentar

Riksintresse

Planbeskrivningen kompletteras.

Trafikutredning

Osäkerheten kring framtida etableringar inom närområdet och vilken påverkan samt konsekvenser sådana förändringar kan innebära gör det nödvändigt att förskjuta frågan till kommande planarbeten i närområdet. Denna detaljplan försvårar dock inte möjligheten att i en framtid bygga en planskildhet i korsningen med Linnegatan. Planområdet har utökats och området närmast järnvägen ges

markanvändningen LOKALGATA i syfte att i en framtid kunna medge en planskildhet. Tills dess tillåts marken användas som kvartersmark E (teknisk anläggning).

Vibrationer

Se kommentar till länsstyrelsen yttrande.

Farligt gods

Räddningstjänsten har inte lämnat någon erinran på planförslaget och i övrigt se kommentarer till länsstyrelsen yttrande.

Obehörigt spårbeträdande

Befintligt stängsel med taggtråd finns utefter järnvägsspårets hela sträcka båda sidor om järnvägsspåret. Ett plank kommer därtill uppföras i fastighetsgräns för att förhindra spridning av vätska in på fastigheten. Trots att detta plank inte görs högre än 0,6m så bedöms detta tillsammans med befintliga stängsel att verka tillräckligt avvisande för smittrafik. Skulle problem i en framtid uppstå får ytterligare åtgärder vidtas.

Parkeringsplatser

Detaljplanen har inte att ta hänsyn till avstånd för lackskador i första hand utan människors hälsa och säkerhet. Utefter planområdet är tågens hastighet lägre än 100km/h då järnvägssträckningen kurvar i detta avsnitt samt passerar två bomförsedda korsningar och ett stationsläge inom ca 600m. Av denna anledning bedöms 8m till planområdesgräns vara tillräckligt dessutom kommer ett plank uppföras i fastighetsgräns som ökar avståndet något och kan, om så önskas, utföras som en skyddsbarriär.

Planbestämmelser

Avståndsangivelsen närmaste järnvägsräls används i planbestämmelserna. Enligt risk- och brandexpertis (WSP Anders Wiemo) finns inga skäl till att ha luftintag lågt. Planbestämmelsen om luftintag under rubriken störningskydd har preciserats. "luftintag ska placeras på tak på byggnadens västra sida.

I övrigt noteras synpunkterna.

YTTRANDET FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSE, M FL

Byggnadsnämnden

Marksanering

Byggnadsnämnden anger att marksanering bör ske till för ändamålet lämplig nivå innan detaljplanen antas. Detaljplanen anger inte vem som ska sanera marken, eller vilken nivå på renhet som ska uppnås innan bygglov får beviljas.

Parkeringsyta

Det bör i detaljplanen preciseras hur stor del av parkeringsytan som ska innehålla trädplanteringar och annan växtlighet. Det bör i detaljplanen anges vilka egenskaper hos sedum som ska uppnås om tak utformas med annat växtmaterial.

Kommentar

Marksanering, se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Parkeringsytor

Parkeringsyta ska innehålla integrerade träd- och/eller vegetationsplanteringar för att undvika större sammanhängande hårdgjorda ytor." I dialog med bygglov (2012-11-15) har ordet integrerade istället tillförts för att uppnå syftet om en "grönare" parkeringsyta.

Gällande sedum anges att egenskaperna i första hand är visuella för att åstadkomma "gröna takytor".

Halmstads Energi och Miljö AB (HEM)

Fördelningsstation

HEM framför att det finns en fördelningsstation för 130/12kV i området som är vital för kraftförsörjningen av Halmstad och att hänsyn till denna måste tas. U-området söder om fördelningsstationen bör utökas till 15 m då marken är förstärkt i denna del. Åtkomst krävs för eventuell uttransport av transformatorer.

Fjärrvärmeledningar

HEM har en befintlig fjärrvärmekammare samt ledningar i u-område som korsar fastigheten. Två befintliga luftningsrör från fjärrvärmekammaren nära västra fastighetsgränsen måste troligen flyttas till skyddat läge. HEM måste få medverka i projekteringsstadiet om utformningen av luftningsanordningen och utgår från att dessa åtgärder ej belastar HEM.

Ledningar/Behov av nätstation

Det finns även befintliga ledningar för el och opto i området. Plats för nätstation behövs i området.

Sopsugsanläggning

HEM förutsätter att lastzonen söder om HEM:s anläggning får användas för transporter från sopsugen.

Kommentar

U-området på plankartan har justerats i enlighet med förstärkt markområde tillhörande fördelningsstationen.

Fjärrvärme

Lämplig placering av luftningsrören (två st. enkla stolpar som står 40-70 cm ovanför mark) sker i samband med detaljprojekteringen. Kontakt har tagits med HEM, Tomas Rasumsson och slutligt läge sker i samråd med HEM. Lämpligen mot ett träd/räcke/mur/stolpe.

Nätstation

Placering sker i området öster om HEM:s anläggning inom område LOKALGATA som även tillåts för tillfällig användning E teknisk anläggning fram till behov av planskildhet av gata under järnväg.

Sopsugsanläggning

Åtkomst regleras med servitut!

Laholmsbuktens VA-nämnd

Dagvatten

Av hänsyn till ledningsnätets kapacitet i Gamletullsgatan måste fördröjning ske på fastigheten. Föreslaget dagvattenflöde från fastigheten motsvarar avrinningen från en grusad yta. En planbestämmelse skall säkerställa att "Från fastigheten får släppas ett dagvattenflöde av maximalt 20 liter/sekund och hektar vid ett regn med 10 års återkomsttid."

Övrigt

Textjusteringar i planbeskrivningen,

-Att planområdet utgörs idag till största delen av uppgrusad parkeringsyta utan några rännstensbrunnar.

-Med hänsyn till ledningsnätets kapacitet i Gamletullsgatan måste fördröjning ske på fastigheten. Föreslaget dagvattenflöde från fastigheten motsvarar avrinningen från en grusad yta.

"Befintlig dricksvattenledning i ledningsrättsområde över planområdet fyller inte längre någon funktion och kommer att proppas "Dagvatten tas omhand genom befintligt..." tas bort och ersätts med

Risk

Närheten till järnvägen innebär risker för planområdet. I planen beaktas de riktlinjer för skyddsavstånd och skyddsåtgärder som finns i länsstyrelsens rapport.

Kommentar

Dagvattenflöde,

Plankartan kompletteras med planbestämmelsen n_p, "Området ska vara tillgängligt för tätt dagvattenmagasin" och under Upplysningar med, "Från fastighet får släppas ett dagvattenflöde av maximalt 20 liter/sekund och hektar vid ett regn med 10 års återkomsttid."

Plan- och genomförandebeskrivningen justeras i enlighet med övriga synpunkter.

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun 1

Återstående del av gällande detaljplan

Lantmäterimyndigheten lyfter att det inte är lämpligt att kvarlämna två mindre (ca 600 kvm) vardera återstående A-områden med 5 våningars byggrätt, i norra delen av kv Järnvägen. Dessa "överblivna" områden bör istället tas med i planområdet och anges som allmän platsmark alternativt upphävas i avvaktan på konkret användning i framtiden.

Planbestämmelse/beteckning som medger 3D fastighetsbildning inom det norra området saknas på plankartan.

Parkeringslösningar som berör flera fastigheter bör lösas/tryggas genom att gemensamhetsanläggning inrättas. Inte genom avtalsskrivning. Plankartan behöver föras med beteckning om att gemensamhetsanläggning skall kunna anordnas för parkerings- och körytor mm.

Den samordnade utfarten som illustrerats i förlängningen av Erik Olssons gata är utformad (vinklad/svängd) så att det torde bildas en flaskhals och orsaka problem i trafikflödet.

Befintliga ledningsrätter har belysts i planbeskrivningen. Däremot har inte nytillkommande U-områden i västra, norra, nordöstra delen av kvarteret kommenterats närmare i beskrivningen. I sydöstra hörnet saknas ett litet U-område för rättighet 1380K-7260.1

Kommentar

Planområdet utökas och omfattar i granskningsförslaget "de överblivna områdena". Ytorna ges markanvändningen LOKALGATA. Området närmast Väst kustbanan ges en tillfällig markanvändning som teknisk anläggning E, fram tills behov av planskildhet av gata under järnväg uppstår.

Norra området är inte längre aktuellt för 3D-fastighetsbildning.

En gemensambetsanläggning kommer att omfatta både gemensam parkering samt dagvattenlösning genom magasin.

Illustrationskartan har justerats i samband med att ytterligare en exploatör visat intresse.

Planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen kompletteras och anger att tillkommande u-områden endast berör redan befintliga ledningsrätter. Grundkartan kompletteras med beteckning för gällande rättigheter samt för ett u-område i sydöstra hörnet.

I övrigt noteras synpunkterna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker detaljplanen och anser det positivt med en planbestämmelse om att marken ska saneras innan bygglov får beviljas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att då förekomsten av markföroreningar och risker från järnvägen har beaktats i detaljplanen, och då genomförandet inte medför en väsentlig ökning av bullerpåverkan på angreänsande bostadsbebyggelse bedöms planen kunna genomföras utan att störningar för människors hälsa eller miljön uppkommer.

Marksanering

Inom planområdet finns konstaterade föroreningar från tidigare industriell verksamhet. Föroreningarna måste avhjälpas genom undersökningar och sanering innan området bebyggs och tas i anspråk för nya ändamål. Saneringsmålet bör vara att nivåerna för mindre känslig markanvändning (MKM) enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark ska underskridas. Detta har beaktats i planarbetet och det är positivt med en planbestämmelse att bygglov inte får medges innan marken har sanerats.

Lastzon

En planbestämmelse bör reglera att lastzonen för handelsverksamheten lokaliseras och utformas så att störningar vid befintliga bostäder i närheten inte uppkommer. Detta kan till exempel göras genom att lastzonen placeras på den sida av byggnaden som vänder sig mot järnvägen, det vill säga så långt från bostäder som möjligt och genom avskärmningar och inbyggnader.

Det är synnerligen viktigt att bullersituationen för bostäder längs Gamletullsgatan utreds och beaktas i kommande detaljplaner och bygglov. Hänsyn ska då tas till den samlade bullerpåverkan från vägtrafik, järnväg och verksamheter.

Risk

Närheten till järnvägen innebär risker för planområdet. I planen beaktas de riktlinjer för skyddsavstånd och skyddsåtgärder som finns i länsstyrelsens rapport.

Kommentar

Marksanering,

Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande då planbestämmelsen om marksanering innan bygglov får ges, tas bort.

Lastzon

Planbestämmelsen v_1 förtydligas och anger att lastintag ska ske på byggnadens nordöstra sida mot järnvägen.

Framtida trafiksituation

Se kommentar till Trafikverkets yttrande angående trafikutredning.

Teknik- och Fritidsnämnden

Planekonomi

Investeringskostnaden för breddning av befintlig gångbana utmed Gamletullsgatans östra sida till en gång- cykelbana inklusive förhöjningar vid infarterna samt förlängning till Fredsgatan (utanför planområdet) uppskattas till 400.000:- kronor. Tillkommande driftskostnader uppgår till 5.000:- kronor/år.

Kommentar

Kostnadsuppskattningarna har tillförts genomförandebeskrivningen.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken anger att det är oklart hur planområdet i framtiden kommer att försörjas med kollektivtrafik. I arbetet med Resecentrum föreslås Gamletullsgatan bli utan kollektivtrafik. Det innebär att närmsta tätortsbuss hållplats skulle hamna på mer än 400 m från ingången till COOP. Ett acceptabelt avstånd brukar anges till 400 m. Om Frennarp fortsätts trafikera via Gamletullsgatan så kan en buss stanna utanför COOP.

Kommentar

Avståndet till Österksans är idag ca 380m från planområdets centrum och en framtida lokalisering av lokalbussarna till nya resecentrum innebär ett avstånd på ca 410m. Ingen stomlinje planeras förbi Gamletullsgatan. Utrymme finns att inom nuvarande vägområde (Gamletullsgatan) få plats med en busshållplats om önskemål i en framtid ställs.

E.ON Gas Sverige AB

E.ON Gas upplyser om att distributionsledning för natur- och biogas ligger i Gamletullsgatan samt Linnegatan och att minsta skyddsavstånd till dessa och närmsta byggnad är 2 meter. Plantering av träd bör ej ske närmare än 2,5 meter. Enligt illustrationsplanen framgår att gc-väg ska ske där distributionsledning finns. Energigasnormens regler om täckning av lednings ska efterföljas samt avstånd till gatubelysning där praxis är 2 meter.

E.ON gas önskar att gasledningarna ritas in i grundkartan.

Kommentar

Distributionsledningarna ligger enligt karta utanför planområdet och på ett avstånd som inte påverkas av föreslagna förändringar gällande exempelvis gång- och cykelväg då breddning av denna sker österut längs Gamletullsgatan.

En grundkarta ska innehålla uppgifter om fastighetsförhållanden - gränser och byggnader och till en omfattning så att god läsbarhet uppnås. Att komplettera med ledningar i denna är inte önskvärt. Däremot har i planarbetet digitalt underlag med ledningsnät använts för att redovisa u-områden.

Skanonva

Skanonva har flera markförlagda teleledningar inom detaljplaneområdet, vilka hamnar i gränsen för markerat u-område. Risken är stor att dessa

anläggningar kommer att beröras. Skanova vill därför att u-området utökas med 2 meter på norra sidan. Alternativet är att Skanova får ersättning för sina kostnader med att flytta kabelstråket. Detta är dock mycket kostsamt och därför inte att rekommendera.

Kommentar

I samråd med Skanova har u-området utökats.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

Räddningsnämnden
Swedegas AB
Teknik och fritidsnämnden

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Jubilaren 2, Britta Langemark, hyresgäst, Sven Jonsons
Gata 19

Deltagit på samrådsmötet 9/10 där kunnig personal från kommunen presenterade materialet. Vill dock framföra svårigheten att höra vad som sades och efterlyser högtalare samt framför att det även gäller att ”alla de män som yttrade sig borde tänka på att det är stor skillnad på att bli hörd i en större grupp av människor än när man är samlad i ett mindre sammanhang”. Anser att planerna är utomordentligt bra då det saknas en större livsmedelsbutik i närområdet. Förutom butikens huvudsakliga uppgift att tillhandahålla varor har denna typ av butiker ofta blivit sociala mötespunkter för ensamma människor. Önskemål framförs om en post i anslutning butiken.

Kommentar

Att tydligt kunna höra innehållet vid samrådsmötena är viktigt och lämnade synpunkt framförs så att förbättringar sker till nästa gång.

Detaljplanen medger etablering av bl a post liksom andra serviceinriktade verksamheter genom ändamålet centrumändamål vilka kan samordnas med eller i anslutning till butiken.

Jubilaren, Olof Persson, hyresgäst, Gamletullsgatan 25

Deltagit på samrådsmötet 9/10 och framför en positiv inställning till etableringen men är tveksam till den lastzon som är tänkt ligga mot HEM:s anläggning. För boende utmed Gamletullsgatan i kvarteret

Jubilaren, blir det onödigt störande buller från lastbilar vid av- och pålastning, vilket ofta sker tidigt på morgonen. Dessutom blir en utsikt mot lastbryggor förfulande. Skulle därför önska att lastzonen koncentrerades helt och hållet mot järnvägen, vilket också innebär att ”buller möter buller”.

Kommentar

Planbestämmelsen v₁ har justerats och anger att lastintag ska ske på byggnadens nordöstra sida mot järnvägen.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

Villaägarna Södra Halland har fått planhandlingarna översända för kännedom och meddelat att de inte har några synpunkter att lämna i ärendet.

Vid **samrådsmötet den 9 oktober** lyftes bl a följande frågeställningar;

- När sker åtgärder på Skansgatan? ”rörigt och trafikosäkert”, önskan om ett övergångsställe på Kungsgatan.
- Önskar post vid handelsetableringen.
- Vad händer med sopsorteringsstationen? Diskussion pågår Coop och FTI (förpackningsindustrin). sannolikt inom fastigheten.
- Ska kommunen äga fastigheterna? Svar Nej, markanvisningsavtal kommer att upprättas med exploatör.
- Ljusregleringar för planerade övergångsställen på Gamletullsgatan planeras inte.
- Gång- och cykelbanan på östra sidan om Gamletullsgatan delar sannolikt inte på gång- resp cykeltrafik.
- Påverkas tillgången på parkeringsplatser i p-huset då nuvarande månadskort inte garanterar plats? Parkeringssituation ska vara löst innan bygglov ges.
- Garage under mark? Svårt att få plats med ”trånga mått”. Markföreningar komplicerar.
- Vet ni om det finns efterfrågan på en livsmedelsbutik i området? KF har i samband med ansökan om planläggning gjort bedömning av behov.
- Finns det möjlighet att få skyltar från Gamletullsvägen in till butiker inom Gamletull? Hänvisning sker till projektet Stadens hjärta och skyltprogrammet samt att kunna samarbeta med ”Kungsfreden” sammanslutning av företagare utefter bla Fredsgatan

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- Planbestämmelse om dimensionerande explosionslast, eller minsta avstånd 50 m från järnvägen för uteplats och balkong tillförs ej.
- Planbestämmelser om att undanta markanvändningen för kyrkoverksamhet respektive utbildningsverksamhet har inte gjorts.
- Ingen översiktlig trafikutredning görs i denna planläggning.
- Planbestämmelse om dagvattenflöde har inte tillförts.
- Grundkartan kompletteras inte med gasledningarnas läge.
- Precisering av andel grönt på parkeringsyta har inte tillförts planbestämmelsen.

SAKÄGARE SOM FRAMFÖRT ERINRINGAR SOM EJ BEAKTATS (ENDAST TILL UTLÅTANDET)

Inga sakägare har framfört synpunkter som inte beaktats

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Lina Lindegren
planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

BESLUT

2013-07-11

404-4179-13

Kommunstyrelsen

Halmstads kommun



Detaljplan för Järnvägen 3 m.fl., Halmstads kommun – Beslut om överprövning enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) av kommunens antagandebeslut.

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 18 juni 2013 antagit ett förslag till detaljplan för **Järnvägen 3 m.fl., centrumutveckling-handel/kontor, Gamletullsgatan.**

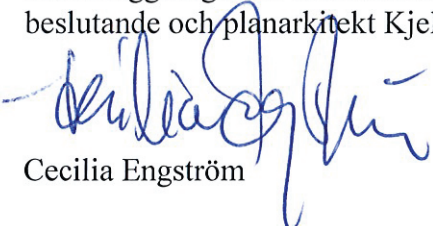
Länsstyrelsen ska enligt 11 kap 10 § överpröva kommunens beslut, om beslutet kan antas innebära bl.a. att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet.

Länsstyrelsen har i granskningsyttrande 2013-04-11 bedömt att planen kan komma att prövas eftersom risken för människors hälsa befaras med hänsyn till markföroreningssituationen. Länsstyrelsen finner att denna fråga inte är tillräckligt utredd i det antagna planförslaget.

Länsstyrelsen beslutar därför enligt 11 kap 10 § PBL att överprövning av kommunens beslut ska ske.

Detta beslut får enligt 13 kap 4 § samma lag inte överklagas.

I handläggningen av detta ärende har deltagit länsarkitekt Cecilia Engström, beslutande och planarkitekt Kjell Pihl, föredragande.


Cecilia Engström


Kjell Pihl

Kopia

Byggnadskontoret i Halmstads kommun
Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun
Planmappen
Planarkivet (+ kopia av antagandebeslut)



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

BESLUT

1 (5)

2013-11-18

404-4179-13
403-4363-13

Sändlista



Beslut enligt 11 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL) samt överklagande av kommunfullmäktiges beslut den 18 juni 2013, § 71, att anta detaljplan för Järnvägen 3 m.fl., Halmstads kommun

LÄNSSTYRELSENS BESLUT

Länsstyrelsen beslutar enligt 11 kap 11 § PBL att inte upphäva kommunens antagandebeslut.

Länsstyrelsen avslår överklagandet och fastställer detaljplanen.

Länsstyrelsens beslut avseende överklagandet kan överklagas skriftligt till Mark- och miljödomstolen, Vänersborgs tingsrätt. Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till Länsstyrelsen i Hallands län, som måste ha fått skrivelsen inom tre veckor från den dag då Ni fick del av beslutet. I annat fall kan överklagandet inte tas upp till prövning. Av överklagandet ska framgå vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som Ni begär. Ni bör också tala om varför beslutet ska ändras. Finns handlingar eller annat till stöd för överklagandet bör dessa bifogas.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Planförutsättningar

Planområdet är beläget centralt i Halmstad intill det nybyggda bostadsområdet Nissastrand/Gamletull och utmed Väst kustbanan. Kommunfullmäktige i Halmstads kommun beslutade den 18 juni 2013, § 71, att anta detaljplan för Järnvägen 3 m.fl. i Halmstads kommun. Detaljplanens syfte är att möjliggöra handels- kontors och centrumverksamheter.

Tidigare statlig prövning

Länsstyrelsen har i samrådsyttrande 2012-10-20 framfört att ett antagande av detaljplanen kan komma att prövas enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen (PBL) eftersom risk för människors hälsa befaras med hänsyn till markföroreningssituationen och riskbilden för området.

Länsstyrelsen har därefter i granskningsyttrande 2013-04-11 upprepat farhågorna för risk för människors hälsa med hänsyn till markföroreningssituationen och riskbilden för området. Ett antagande av detaljplanen kunde därför komma att prövas enligt 11 kap 10 § PBL.

2013-11-18

404-4179-13

403-4363-13

Länsstyrelsen har den 11 juni 2013 beslutat att prövning enligt 11 kap 10 § PBL ska ske för den antagna detaljplanen. Länsstyrelsen bedömde att planbeslutet kan innebära att en bebyggelse enligt planen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa på grund av konstaterade markföroreningar. Däremot har planförslaget utformats så att riskbilden för området klarlagts och erforderliga planbestämmelser införts i detaljplanen.

Överklagandet

Kommunfullmäktiges beslut har överklagats av:

Namn och fastighet

Fastighets AB Okimono

Diarienumr

403-4363-13

Fastighet

Jonglören 1

Ovanstående företag har under planprocessen skriftligen lämnat synpunkter i ärendet som inte har blivit tillgodosedda. Kommunen har underrättat detta enligt reglerna i 5 kap 29 § plan- och bygglagen (PBL). Företagets fastighet Jonglören 1 är belägen så att företaget får betraktas som sakägare. Länsstyrelsen anser därmed att det har rätt att överklaga. Överklagandet tas upp till prövning.

Klaganden yrkar att beslutet om detaljplan undanröjs eftersom planområdet belastas av ett nyttjanderättsavtal avseende parkeringsplatser till förmån för Jonglören 1. Fastighetsbolaget har inte accepterat de villkor för nytt avtal som erbjudits och menar att den föreslagna detaljplanen inte kan genomföras och antagandebeslutet därför bör upphävas.

SKÄLEN FÖR LÄNSSTYRELSENS AVGÖRANDE

A. BESLUTET ENLIGT 11 KAP PBL (dnr 404-4179-13)

Tillämpliga bestämmelser m.m.

I 11 kap 10 § PBL stadgas det att när länsstyrelsen har fått ett meddelande om att en kommun beslutat att anta, ändra eller upphäva en detaljplan ska länsstyrelsen inom tre veckor besluta om den ska överpröva kommunens beslut eller inte.

Länsstyrelsen ska överpröva kommunens beslut, om beslutet kan antas innebära att

1. ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken inte tillgodoses,
2. regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt,
3. en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs,
4. strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller

2013-11-18

404-4179-13

403-4363-13

5. en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I 11 kap 11 § PBL stadgas att länsstyrelsen ska upphäva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan i dess helhet, om beslutet har en sådan innebörd som anges i 10 § andra stycket.

Länsstyrelsens bedömning

Enligt de miljötekniska markundersökningarna som utförts under planarbetet har det bland annat konstaterats förorening av klorerade alifatiska kolväten i jord och grundvatten inom planområdet. Länsstyrelsen har tidigare inte kunnat bedöma markens lämplighet, om bebyggelse medför risk för människors hälsa eller om föroreningssituationen är möjlig att avhjälpa, på grund av otillräcklig utredning av föroreningssituationen. I en kompletterande rapport, upprättad av WSP 2013-10-14, har dock föroreningssituationen utretts ytterligare. Med hänsyn till slutsatserna i rapporten bedömer länsstyrelsen att bebyggelsen kan bli lämplig, med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, under förutsättning att föroreningssituationen avhjälps i mark och grundvatten inom hela planområdet. I planförslaget formulerad planbestämmelse om lov med villkor bedöms garantera att så sker. Länsstyrelsen vill förtydliga att planbestämmelsen om marksanering även omfattar sanering av grundvatten.

Mot bakgrund av ovanstående anser länsstyrelsen att kommunens antagandebeslut 2013-06-18 inte ska upphävas.

B. ÖVERKLAGANDET (dnr 403-4363-13)

Tillämpliga bestämmelser m.m.

I 1 kap 2 § PBL stadgas att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten (det s.k. kommunala planmonopolet).

I 2 kap 1 § PBL anges att vid prövning av frågor enligt denna lag ska både allmänna och enskilda intressen beaktas, om inte annat är särskilt föreskrivet.

Enligt 4 kap 36 § PBL ska vid utformning av en detaljplan skälig hänsyn tas till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden.

Länsstyrelsens bedömning

Plan- och bygglagen bygger bland annat på principen om kommunal självbestämmanderätt i frågor, som rör hur marken inom kommunen ska användas och miljön utformas. I samband med tillkomsten av plan- och bygglagen underströk sålunda lagstiftaren att staten (i detta fall Länsstyrelsen) vid prövning av överklaganden normalt inte i någon väsentlig mån bör rubba den huvudsakliga inriktningen av kommunernas markanvändningsbeslut. De

2013-11-18

404-4179-13

403-4363-13

bedömningar kommunen gjort i sina planer i fråga om exploateringsgraden, tillgången till service, trafiksystemets standard och andra liknande kvalitetsfrågor bör staten vid sin prövning mycket sällan frångå i något väsentligt avseende (se prop. 1985/86:1 s. 365). Den prövning av överklaganden som länsstyrelsen gör är alltså i enlighet med lagstiftarens intentioner begränsad. Prövningen inriktas väsentligen på om planärendet handlagts på ett formellt riktigt sätt och om de avvägningar som kommunen gjort mellan enskilda intressen och motstående allmänna eller enskilda intressen kan anses skäligen.

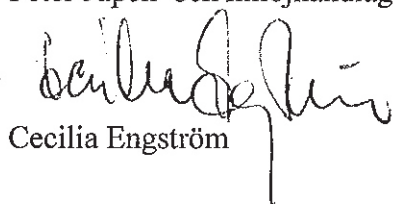
I ett principavtal mellan Halmstads kommun och bolagsmännen i dåvarande KB Jonglören 1, daterat 1996-06-24, ingår att Halmstads kommun övertar ansvaret avseende parkeringsfrågor för kv. Jonglören. Kommunen har uppdragit åt det kommunala parkeringsbolaget AB Nissastaden att svara för de praktiska arrangemangen. I ett avtal mellan AB Nissastaden och KB Jonglören 1 (och enligt avtalet även varje framtida ägare till fastigheten) från 1997-01-01 framgår skyldigheter och rättigheter avseende upplåtelse av parkering inom kv. Järnvägen. Det framgår också att om vissa förutsättningar är uppfyllda ska ett nytt nyttjanderättsavtal träffas för annan plats, vilket KB Jonglören är skyldigt att godta.

Nissastaden AB har i skrivelse 2012-06-13 sagt upp avtalet och erbjuder ersättningsparkering. Huruvida de föreslagna nya villkoren för parkering uppfyller kraven i avtalet från 1997-01-01 är en civilrättslig fråga och är inte en sådan äganderätts- eller fastighetsfråga som avses i 4 kap 36 § PBL.

Länsstyrelsen kan inte finna att de framförda synpunkterna innebär att kommunens antagande av detaljplanen strider mot tillämpliga bestämmelser i PBL. Planförslaget bedöms därför ha en sådan utformning som ligger inom ramen för det handlingsutrymme som PBL ger kommunen. Enskilda intressen bedöms inte kränkas i sådan mån att förslaget inte kan godtas.

Med hänsyn till ovanstående ska överklagandet avslås och detaljplanen fastställas.

I handläggningen av detta ärende har länsarkitekt Cecilia Engström varit beslutande och planarkitekt Kjell Pihl varit föredragande. Vidare har chefsjurist Peter Jupén och miljöhandläggare Elin Svensson deltagit.


Cecilia Engström
Kjell Pihl

2013-11-18

404-4179-13

403-4363-13

Sändlista med delgivningskvitto

Fastighets AB Okimono, Sjövägen 31, 218 31 Bunkeflostrand

Kopia

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun

Samhällsbyggnadskontoret i Halmstads kommun

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun

Planmappen

Planarkivet

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT



1(1)

Datum
2013-12-23

Dnr KS 2012/0194

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 18 juni 2013, § 71 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **JÄRNVÄGEN 3, Gamletull, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1052 K. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 20 juni 2013.

Länsstyrelsen har den 11 juli 2013 beslutat enligt 11 kap.10 § plan- och bygglagen att överprövning av kommunens beslut ska ske.

Länsstyrelsen har genom beslut den 18 november 2013 beslutat enligt 11 kap 11 § plan- och bygglagen att inte upphäva kommunens antagandebeslut.

Länsstyrelsen har även genom beslut den 18 november 2013 avslagit överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsens beslut har inte överklagats och detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 12 december 2013**.

Samhällsbyggnadskontoret den 27 december 2013.

Ann-Britt Thörner

Sändlista

Länsstyrelsen
Alla Byggnadskontoret
SHBK Plan och Mex
Fastighetskontoret, registrator
Teknik- och fritidsförvaltningen, registrator