

PLANBESKRIVNING



ANTAGANDEHANDLING

tillhörande detaljplan för

STORMARKNADEN 1 OCH 3

EUROSTOP, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande, KS 2012/0576

Kommunfullmäktige 2013-12-17

Plan 1065 K

Innehåll

3	INLEDNING
6	MILJÖBEDÖMNING
7	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING
9	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN
14	FÖRUTSÄTTNINGAR
20	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER
36	GENOMFÖRANDEFRÅGOR

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 2013-10-29
- Utlåtande 2013-10-29
- Plankarta med bestämmelser 2013-10-29
- Illustrationskarta 2013-10-29
- Samrådsredogörelse 2013-09-17
- Miljökonsekvensbeskrivning, 2013-03-25

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning, 2013-09-12
- Grundkarta, 2013-08-12

Övriga handlingar/utredningar:

- PM Farligt gods, rekommenderade skyddsavstånd Stormmarknaden 1 och 3, Halmstad, WSP 2013-06-18
- Gestaltningsskoncept för Stormmarknaden 1 och 3, 2013-04-02
- Trafik PM, 2013-03-27, rev 2013-07-23
- Dagvattenutredning, 2013-03-20, rev 2013-06-27
- Behovsbedömning av miljöbedömning, 2013-02-20
- Soil and groundwater assessment, 2012-06-29
- Handelsutredning Halmstad, 2010-01-14
- Detaljhandeln i Halmstad, underlag och rekommendationer till kommunal handelspolicy, 2008-12-18
- Förtydliganden beträffande trafikbuller, Tillägg till Miljökonsekvensbeskrivning, 2013-10-24

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta och planbeskrivning. Efter samrådet har en samrådsredogörelse tillkommit över inkomna synpunkter och efter granskning har ett utlåtande tillkommit.

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

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att pröva lämpligheten för en ökad exploateringsyta för handel på fastigheterna Stormarknaden 1 och 3. Målet är att låta befintlig verksamhet växa, utvecklas och förnyas samt bidra till att stärka Halmstad som ett regionalt handelscentrum.

Huvuddrag

Planförslaget medger en utökad bygg rätt, från dagens 34 000 kvm till 55 000 kvm (total uthyrbar handelsyta beräknas till ca 40 000 kvm). Planförslaget medger även hotell och fordonsservice. Utöver detta regleras kringliggande ytor, exempelvis yta för parkering, med ambitionen att skapa en välfungerande samt attraktiv miljö som upplevs trygg och säker.

I förslaget har stor hänsyn tagits till att öka tillgängligheten till området för såväl gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer som för bilister, genom att möjliggöra för gena gång- och cykelstråk, en välutvecklad kollektivtrafik samt nya cirkulationsplatser vid infarterna.

Detaljplanens handläggning

Uppdrag

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott gav 2012-12-11 samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva lämpligheten för ökad exploateringsgrad för handel på fastigheterna Stormarknaden 1 och 3. I beslutet anges bl.a. att projektet omfattar mer än 5 000 kvm bruttoarea och kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 4 kap 24 §. Vidare anges att: trafikfrågor, anläggningens kopplingar till den omgivande staden samt konsekvenserna av att handelsområdet utökas, behöver utredas och belysas.

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 2013-04-16 KSU § 98 att godkänna samrådsförslaget. Efter inkomna synpunkter har planförslaget justerats och görs nu tillgängligt för granskning enligt beslut i Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2013-09-17 § 213.

Samråd

Samrådstiden varade från den 22 april 2013 till den 24 maj 2013. Myndigheter, förvaltningar, berörda sakägare och grannkommuner gavs möjlighet att yttra sig. Handlingarna fanns tillgängliga på Halmstads kommuns hemsida under samrådstiden.

Allmänt möte hölls den 13 maj 2013 på Quality Hotel Halmstad,

konferenslokal: Halmstad, klockan 18.00.

Granskning

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 2013-09-17 § 213 att godkänna granskningsförslaget. Granskning pågick t. o. m. 2013-10-18.

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 Stormarknaden 1 och 3 mfl. handläggs med normalt förfarande enligt PBL 5 kap 6§. Efter att planförslaget har behandlats för samråd har inkomna synpunkter sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse. Därefter har ett granskningsförslag tagits fram. Inkomna synpunkter under granskningstiden har sammanställts och kommenterats i ett utlåtande, vilken biläggs denna handling.

Enligt uppskattad tidplan beräknas detaljplanen kunna vinna laga kraft tidigast under första kvartalet 2014.

Plandata

Lägesbestämning och areal

Planområdet ligger ca 4 km sydost om Halmstads centrum i anslutning till stadens södra infart, utmed väg E6/E20 och Väg 117/Laholmsvägen. Väg117 kommer att ändra namn till RV15. I denna handling benämns vägen Väg117.

Området avgränsas i norr av Hagelvägen och handelsområdet



Aktuellt planområde markerat med rött

Stenalyckan, i söder av Laholmsvägen som utgör en viktig infartsled till Halmstad, i öster av området kring Fylleån och i väster av väg E6. Planområdet omfattar ca 14 ha.

Markägoförhållanden

Fastigheterna Stormarknaden 1 och 3 är i privat ägo. Utöver Stormarknaden 1 och 3 berör detaljplanen två kommunägda fastigheter, del av fastigheten Snöstorps Prästgård 1:1 (Prästvägen/Hagelvägen) och del av Snöstorps Prästgård 1:19 (Prästvägen).

MILJÖBEDÖMNING

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål. De omfattar allt från luft utan föroreningar, sjöar utan problem med övergödning eller försurning, till fungerande ekosystem i skogar och jordbruksmark. För varje mål finns ett antal preciseringar, som förtydligar vilket miljö tillstånd som ska uppnås inom olika områden. De miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är: Begränsad klimatpåverkan, frisk luft, levande sjöar och vattendrag och god bebyggd miljö.

Behovsbedömning

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

Ställningstagande

Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen. I yttrande från Länsstyrelsen, 2013-03-11, framgår att det råder en enighet med samhällsbyggnadskontoret avseende bedömningen om att ett genomförande av planförslaget antas medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser eftersom:

- Området ligger i anslutning till Fylleån som utgör Natura 2000-område med höga naturvärden. Vid ökad exploatering finns risk för påverkan på naturvärdena.
- Väg E6 och Väg 117 omfattas av riksintresse och tillåter trafik med farligt gods. En utveckling mot ett regionalt handelscentrum medför

en ökad trafikmängd med risk för kapacitetsbrist på befintligt system. Trafiken inom och utanför planområdet bör redovisas och frågan om farligt gods utredas.

- Planområdet berörs delvis av riksintresse för naturvård och för friluftsliv. I det pågående arbetet med kommunens översiktsplan föreslås en ändring av gränserna. Detta kommer inte hinna att ändras innan denna planen beräknas kunna antas. Därför måste man i arbetet med denna planen ta ställning till hur riksintressena ska tillgodoses.
- Avståndet till de närmsta bostäderna uppgår till ca 200 m. Bostadsområdet är i nuläget bullerutsatt av E6:an och Väg117. Det kan inte uteslutas att det finns risk för ökat buller vid en trafikökning.
- Miljökonsekvensnormer för luft och vatten bör redovisas.
- Strandskyddet är 100 m och berör planområdet. Särskilda skäl för ett upphävande ska anges och redovisas tillsammans med vilka natur- och friluftsliv som finns på platsen.
- Inom området finns en bensinstation med truckstop. Inom denna yta finns risk för förorenad mark.
- Dagvattenhanteringen ska belysas och utredas.
- En inventering bör genomföras då rapporter om att en hotad växtart finns inom planområdet.
- Eventuella konsekvenser för centrumhandeln vid ett genomförande av planförslaget bör redovisas.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Sammanfattning

Till detaljplanen har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram med hänsyn till att detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan. Detta gäller framförallt Fylleån, öster om planområdet, som är markerad som Natura 2000-område, men även med hänsyn till de trafikanknutna effekterna i form av buller, risker m.m.

Detaljplanen berör områden av riksintresse för naturvården och friluftslivet. Dessa påverkas dock inte negativt av detaljplanens genomförande. Fylleån ingår i båda riksintressena och utgör även Natura 2000-område. Väg E6/E20, strax väster om planområdet, är ett riksintresse för kommunikationer och bedöms inte påverkas av planförslaget.

Marken inom planområdet är till stor del hårdgjord för vägar och parkering. Naturmiljö finns endast i form av omgivande gräsremсор. En hotad art, Stortimjan, växer på en av gräsyrtorna och är önskvärd att bevara.

Fylleån är av regeringen godkänd som ett Natura 2000-område enligt EU:s art- och habitatdirektiv. Huvudsyftet med direktivet är att värna om arter och naturtyper som är skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Bland de arter som berörs av direktivet ingår lax. För Fylleån gäller också ramdirektivet för vatten som syftar till att bevara och förbättra vattenmiljön. Målsättningen är att vattnet ska ha god status och att kvaliteten inte får försämrast. Baserat på vattendirektivet beslutas om miljö kvalitetsnormer (MKN) för olika vattendrag. För Fylleån, delen mynningen-Brearedssjön, gäller som miljö kvalitetsnormer att god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus ska ha uppnåtts år 2015. Enligt vattenmyndigheten uppnås miljö kvalitetsnormer redan idag.

I nuläget leds dagvatten från takavvattningen inom planområdet direkt till Fylleån. Dagvatten från körvägar, parkeringsytor och bensinstationsområdet leds via slam- och oljeavskiljare till Fylleån. Den i detaljplanen föreslagna dagvattenhanteringen innebär att dagvatten från alla vägar och parkeringsytor på samma sätt som i nuläget leds via slam- och oljeavskiljare till Fylleån. För nya byggnader föreslås att dagvatten ledas via fördröjningsmagasin så att det resulterande utflödet inte blir större än från den hårdgjorda yta som ersätts av byggnader.

Vad gäller konsekvenserna av detaljplanen bedöms dagvattenflödet till Fylleån bli ungefär samma som idag. Med olje- och slamavskiljare för dagvatten från väg- och parkeringsytorna bedöms tillförseln av föroreningar till Fylleån bli i stort sett oförändrad. Fylleåns vattenkemiska status är idag inte försämrast av miljögifter. Med ovan beskrivna förändringar av dagvattensystemet bedöms, vid ett genomförande av detaljplanen, goda möjligheter till ett bibehålla Fylleåns goda vattenstatus.

Den totala byggnadsytan inom planområdet förutsätts öka med drygt 60 %. Trafikalstringen beräknas öka något mindre, ca 35 %, som en följd av att de besökande antas stanna längre på handelsområdet. Trafikökningen blir märkbara på omgivande vägarna och i berörda vägkorsningar, men enligt utförd trafikutredning kommer trafikbelastningsförhållandena bli godtagbara och inte medföra några försämringar ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Trafiken ger effekter på buller och luftföroreningar. Trafikbullret från den ökade trafiken till och från planområdet får marginell eller

försumbar betydelse för kringliggande bostadshus, främst med hänsyn till befintlig situation från väg E6, Laholmsvägen och Prästvägen. Gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet klaras idag med god marginal och bedöms inte förändras.

Länsstyrelsen har tagit fram rekommenderade avstånd till trafikled där farligt gods transporteras. Den planerade utbyggnaden inom planområdet uppfyller rekommenderade avstånd.

Inga markföroreningar har upptäckts inom området som kräver särskilda åtgärder.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planer och program

Översiktsplan

Planförslaget är förenligt med översiktsplanens intention. I översiktsplan ÖP 2000, laga kraft 2002-12-12, är området utpekad som "befintligt område med en koncentration av centrumfunktioner". I det pågående arbetet med en ny översiktsplan är området markerat med "vidareutveckling av handel".

Framtidsplan 2030 - Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun, är ej antagen men godkänd av KS, 2013-02-26, § 58, för samråd (2013-03-18- 2013-05-20). Skriften är uppdelad i två delar, Del A - Strategiska planeringsinriktningar och del B - Användning av mark- och vattenområden.

Del A beskriver planeringsinriktningar för Halmstads utveckling som regionalt centrum, god livsmiljö, starkt och varierat näringsliv samt för natur- och kulturmiljövärden. Här föreslås bl.a. en utveckling av offentliga rum och mötesplatser för ett ökat stadsliv, förtätning och god planering av bostads- och arbetsmiljöer som gynnar ett aktivt liv och rörelse i vardagen. Vidare beskrivs att centrum, Flygstaden och Stenalyckan/Eurostop ska utvecklas och öka sin attraktivitet – inga nya externa handelsområden ska tillkomma. En framtida utveckling av handels- och verksamhetsområdena ska stödja ett ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Del B beskriver förtätning av verksamheter och handel längs Laholmsvägen samt inom Eurostopområdet och Stenalyckan samt ambitionen att öka statusen som regionalt handelscentrum.

Utredning av handeln i Halmstad

2008 gjordes en handelsanalys, på uppdrag av Halmstads kommun, i samband med framtagandet av en kommunal handelspolicy (HUI 2008). Utredningen visar att en utveckling av befintliga handelsområden ger den bästa handelsutvecklingen i Halmstad. Flygstaden, Stenalyckan/Eurostop och City pekas ut som viktiga områden vad gäller den framtida utvecklingen av detaljhandeln. Anledningen till detta är att dessa områden har en befintlig och etablerad handel med både lokalt och regionalt upptagningsområde.

För Stenalyckan/Eurostop föreslås en förtätning av befintlig handelsstruktur samt att detaljhandelsutbudet kring Stenalyckan även fortsättningsvis bör ha volymhandelskaraktär medan i Eurostop föreslås att detaljhandelsutbudet förstärkas. Detta skulle stärka områdets regionala konkurrensförmåga samtidigt som den ökade konkurrensen skulle bidra till att vitaliserar handeln i stadskärnan.

2010 får Nordplan AB i uppdrag (av Atrium Ljungberg och Unibail Rodamco, tidigare ägare till Eurostop) att göra en handelsutredning för att utvärdera marknaden vid en utökad handel i Eurostop samt analysera dess konsekvenser för den befintliga handeln inklusive Cityhandeln. Olika utvecklingsscenarier analyserades. Samtliga scenarier resulterade i en ökad handel i City. Om handeln utökades i City, med nya ytor, ökade omsättningen kraftigt oavsett om Eurostop utökades eller ej. Utflödet från upptagningsområdet ökade kraftigt i samtliga scenarier utom då en utveckling sker i både City och Eurostop.

Slutsatsen är att en satsning bör ske på att handeln utvecklas i både City och Eurostop. Detta skulle medföra en förstärkning av båda handelsplatserna samt bidrar till en mer attraktiv och konkurrenskraftig handel i Halmstad.

Pågående detaljplaner i närområdet

För Södra infarten pågår ett arbete med en ny detaljplan som innebär att koppla befintliga och planerade verksamhetsområden med hamnen, väg E6/E20 och Väg 117 och syftar till att minska den tunga trafiken på Laholmsvägens yttre del. Tillsammans med kustvägen och en planerad framtida förbindelselänk, söder om stadskärnan, kommer väg E6/E20, hamnen och Halmstads flygplats att kunna knytas samman samtidigt som en trafikavlastning av stadens centrala delar blir möjlig. Förutom vägutbyggnaden syftar detaljplanen till att möjliggöra en utveckling av spårförbindelserna till hamnområdet. Ändring av Södra infarten har funnits med i kommunens översiktsplan sedan 1990.

Ett genomförande av detaljplanen för Södra infarten förväntas påverka aktuellt planområdet positivt genom att mängden tung trafik kommer att minska.

Kommunala planer, program och policy

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

Vision Halmstad 2020 (KF 2006). Visionen speglar den långsiktiga viljeinriktningen för hela kommunens utveckling och bygger på en välkänd och inarbetad beskrivning av Halmstad, nämligen staden med tre hjärtan. Varje hjärta står för något som Halmstad ska vara eller sträva mot i framtiden:

- **Hemstaden**, vi är en kommun där människor möts - med trygghet, respekt och kärlek.
- **Kunskapsstaden**, vi bygger en stad där människor växer – genom utbildning, företagsamhet och nytänkande.
- **Upplevelsestaden**, vi skapar en atmosfär som ger livslust - genom aktivitet, gemenskap och livskvalitet.
- Visionen bygger på en värdegrund som utgår från demokrati, lika värden och hållbar utveckling

Framtidsbild 2030 - Halmstads kommun - program till ny kommunövergripande översiktsplan

Bland annat har följande önskvärd inriktning för kommunens långsiktiga planering formulerats:

- En hållbar kommun med människan i fokus - en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar kommun där alla beslut som rör mark- och vattenanvändningen i kommunen kräver att miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser beskrivs för att utifrån det kunna välja det mest långsiktigt hållbara alternativet.
- En kommun i händelsernas centrum - en tillväxtmotor i regionen och en stärkt roll som regionens residentsstad där det ges förutsättningar för en framtida utveckling av regionalt viktiga funktioner.
- En kommun med stor variationsrikedom som erbjuder effektiva och hållbara resor och transporter genom att planera för effektiv kollektivtrafik samt ett väl utbyggt gång och cykelvägnät.
- En livsplats för alla - en kommun med en stark identitet och stolta invånare bl a genom att satsa på det som är unikt och arbeta för en särpräglad och spännande arkitektur, stads- och parkmiljö och offentlig konst och utveckla spännande miljöer som främjar

kreativitet.

- En kommun med upplevelser för boende och besökare - en kommun med turism och upplevelser som viktiga näringar.

Halmstads gröna värden (KF 2008) är ett handlingsprogram för att kartlägga, säkerhetsställa och utveckla naturkapitalet i Halmstads kommun. Följande riktlinjer har formulerats som är aktuella i detta planförslag:

- Vid kommunens handläggning av exploateringsfrågor ska grönstrukturen i staden vägas in och jämnställas med andra intressen. Kommunen ska som minimum bibehålla men också ha som målsättning att öka arealen rekreativ grönyta (finpark, bostadspark, naturpark) jämfört med 2007 års siffror.
- De rekreativa grönytorna, med tillhörande lekplatser och fria aktivitetsytor, ska utvecklas så att de överensstämmer med de behov som efterfrågas avseende funktion, upplevelsevärden och trygghet. Behovet hos barn, äldre människor och människor med funktionshinder ska särskilt beaktas.
- Grönstråk mellan framför allt de rekreativa grönytorna ska stärkas och utvecklas för att uppnå en mer sammanhållen grönstruktur.
- Tillgången till och kvalitén av de rekreativa grönytorna ska främst stärkas i de områden som visar på brister. Dessa områden ska utredas på ett fördjupande sätt.



Fylleån

Riksintresse och förordnande

Den sydöstra delen av planområdet omfattas av riksintressen enligt MB 3 kap 6 § avseende område för Naturvård (nr 18 Simlångsdalen -Tunnersjöheden) samt Friluftsliv (nr 12 Simlångsdalen - Fylleåns dalgång). I förslag till ny översiktsplan föreslås befintlig avgränsning justeras och utesluta befintligt handelsområde. Troligtvis kommer inte riksintressena att hinna ändras innan aktuell detaljplan förväntas antas. I övrigt saknas utpekade riksintressen eller andra särskilda intressen enligt MB.

Fylleån omfattas av Natura 2000-område enligt MB 4 kap § 6, skydd mot utbyggnad och vattenreglering, med höga naturvärden (SE 0510132 Fylleån). Fylleån har en geologiskt intressant natur och en endemisk laxstam som ska skyddas. Delar av Fylleån säkerställs genom naturreservat, strandskydd, Natura 2000-förordnande och



Riksintressen - friluftsliv (mörkgrått raster)

Naturvård (rött raster)

Strandskydd (ljusgrått)

Natura 2000-område (röd beldragen linje)

landskapsbildsskydd.

Fylleån utpekas även som område i Ramsar Convention, The Convention om Wetlands (Ramsar, Irak, 1971). Det är en mellanstatlig konvention där medlemsländernas åtaganden beskrivs för bevarandet av den ekologiska karaktär våtmarker av internationell betydelse har samt planering för hållbar användning.

Väg E6 och Väg 117, väster och söder om planområdet, omfattas av riksintresse för kommunikationer enligt MB 3 kap 8 § och ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra nyttjandet.

Planen bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintressen/Natura 2000-området enligt MB 3 och 4 kap då planen syftar till att genomföra åtgärder som ska förhindra detta.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Mark och vegetation

Mark, vatten och vegetation

Planområdet utgörs av Eurostop shoppingcenter med ca 27 500 kvm handelsyta samt parkering. Inom fastigheten finns även kontor, restauranger, hotell samt bilservice.



Inom ytan för befintlig bilservice finns risk för förorenad mark.

Inga intresseområden vad gäller flora, fauna, nyckelbiotoper eller hotade arter finns registrerade inom planområdet. Dock finns rapporter om den hotade växtarten Stortimjan på de gräsbeklädda slänterna vid gång- och cykeltunneln under Prästvägen. Stortimjan är en kryddväxt, lågväxande med ett utbrett växtsätt som blommar i juli-augusti med små lilarosa blommor. Den är flerårig och klarar vårt klimat. Växten är frostkänslig och trivs bäst i soliga och skyddade läge. Det är enligt miljökonsekvensbeskrivningen önskvärt att bevara Stortimjan inom planområdet.

Planområdet gränsar även till Fylleån som är Natura 2000-område. Planområdet ligger delvis inom område som omfattas av riksintresse friluftsliv samt riksintresse naturvård. I förslag till ny översiktsplan föreslås riksintressets gräns justeras och utesluta aktuellt planområde.

Vattenområden och strandskydd

Inom planområdet finns inga vattenområden. Den sydöstra delen av planområdet berörs dock av strandskydd tillhörande Fylleån (100 m). Strandskyddet är upphävt i gällande detaljplan men återinträder då gällande detaljplan ersätts med ny och behöver upphävas på nytt.

En kommun får enligt plan- och bygglagen i detaljplan bestämma att strandskyddet enligt miljöbalken ska upphävas för ett område om det finns särskilda skäl. Intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen ska, för att strandskyddet ska kunna upphävas, väga tyngre än strandskyddsintresset.

Särskilt skäl för upphävande är att området redan är planlagt och utgörs av ianspråktagen mark för allmän platsmark, Prästvägen, samt kvartersmark för handel. Se karta på sidan 12, strandskydd.

Geotekniska förhållanden

Enligt gällande detaljplan är grundläggningsförhållandena goda. Sand och silt överlagrar lera som är så fast att normal grundläggning kan ske. Planområdet ligger inom lågriskområde för radon.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte inom planområdet.

Översiktliga provundersökningar gjordes i samband med framtagandet av gällande detaljplan. Provundersökningen gjordes dels vid bäcken i den norra delen och dels i ett parti närmst Fylleån, ner mot Laholmsvägen. Inga fynd påträffades.

Planområdet berörs inte av kulturmiljövårdsprogrammet.

Bebyggelse

Aktuellt planområde, tillsammans med Stenalyckan utgör ett större sammanhängande handelsområde. Stenalyckan är framför allt inriktad på volymhandel med större butiker med direktentréer från parkering, medan Eurostop shoppingcenter är ett traditionellt shoppingcenter med invändiga gångstråk och butiksentréer.

Eurostop har ett stort utbud av beklädnads och fritidsvaror (ca 30 butiker och 3 restauranger) och fungerar även som närservice till omkringliggande bostadsområden. Anläggningen har fem entréer samt en ingång via Statoil. Anläggningen omgärdas av stora ytor med markparkering. Varuförsörjning sker från öster, via en lastgata, parallellt med Prästvågen.

Förutom köpcentrum och stormarknad innehåller planområdet: kontor, restauranger, hotell, bensinstation med tvätthall och truckstop. Till anläggningen finns två infarter för bilburna kunder.

Inom planområdet finns ca 200 arbetsplatser.

Avståndet fågelvägen till mittpunkten i respektive område är ca 1000 m till Fyllinge, ca 1700 m till Snöstorp och ca 800 m till Andersberg. På andra sidan väg E6 ligger Vilhelmsfält som är ett handelsområde med inriktning på möbler och inredning.



Avstånd till omkringliggande stadsdelar.

Gator och trafik

Kollektivtrafik

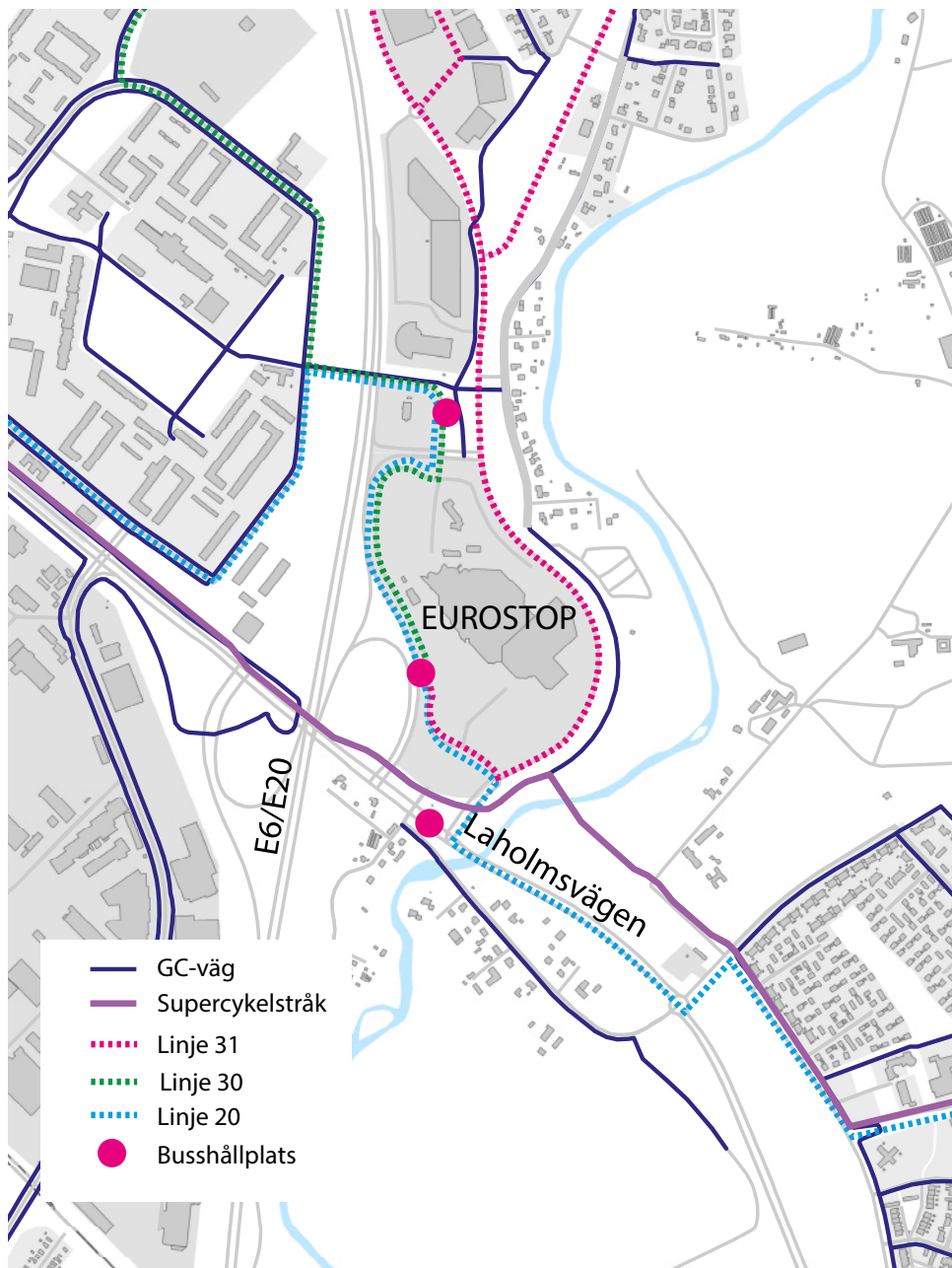
Området trafikeras av stadsbusslinjerna:

20 (sjukhuset - Centrum-Eurostop - Fyllinge)

30 (Tylösand - Karlstorp - centrum - Norra Andersberg - Eurostop)

31 (Eurostop - Vallås - Brogård)

Området trafikeras även av regionsbussar utmed Väg 117. I maxtimmen (kl:16.00) passeras området av totalt 16 bussar i båda riktningarna. Busshållplatsen Halmstad - Fyllebro är belägen ca 300 m från Eurostops befintliga entréer.



Nuvarande gång-, cykel- och kollektivtrafik

Gång- och cykeltrafik

Separata gång- och cykelvägar förbinder området med stadens övergripande nät. Från söder sker detta, via tunnel, från området kring Fylleån samt från området söder om Väg 117. Tunneln under Väg 117 tillåter biltrafik med en begränsad höjd. Från norr, från bl.a. Andersberg, ansluts området via gång- och cykeltunneln under Hagelvägen. Korsningspunkten vid Hagelvägen upplevs otydlig och är i behov av åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Inom planområdet finns även en gång- och cykelväg utmed påfartsrampen norrut. Inom planområdet finns cykelparkering i mindre grupperingar längs med gångytorna, närmast handelsbyggnaden.

I *Transportplan för Halmstad* (antagen av KF 2012-03-27) framgår att cykelnätet ska utvecklas med ”superstråk”. Detta ska utformas med hög standard avseende framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet, genhet, bekvämlighet och underhåll. Ett befintligt superstråk finns utmed Laholmsvägen, söder om planområdet, som sammankopplar Eurostopområdet med Halmstads centrala delar.

Ett övergripande mål är att de olika transportslagen ska knytas samman och resurssnåla resor och effektiva transporter ska prioriteras. I och i anslutning till planområdet eftersträvas ett attraktivt gång- och cykelvägnät med målet att öka antalet gång- och cykelresenärer. Gång- och cykelvägnät ska utformas tillgängligt, upplevas tryggt och säkert, vara lättorienterat, bra belyst samt ha goda siktförhållanden.

Biltrafik och gator

Trafikverket är väghållare för väg E6 i väster och till Väg 117 i söder, (båda i direkt anslutning till planområdet). Kommunen är väghållare på Prästvägen.

Planområdet angörs i norr från Hagelvägen via en fyrvägs korsning. Antalet körfält på Hagelvägen är två från väster, väg E6, och två mot Prästvägen. I motsatt riktning är det två körfält från Prästvägen och ett mot påfartsrampen norrut (väg E6). I söder angörs området via en trafiksignalreglerad korsning på Prästvägen. Kapaciteten är begränsad vad gäller av- och påfarterna till väg E6 och Väg 117. Dagens trafikalstring från planområdet är ca 13 500 fordon per dygn (med fredag som val av veckodag för kapacitetsbedömning). I detta sammanhang är en samordning av trafiksignalanläggningarna vid korsningspunkterna infarten Eurostop/Prästvägen och Prästvägen/Laholmsvägen viktig.

Påfartsrampen (den västra) föreslås flyttas vid genomförande av Södra infarten.

Distributionstrafik, lastning/lossning

Distributionstrafiken till anläggningen är relativt omfattande. Distributionstrafiken leds till ett varumottag väster om byggnaden samt till större varumottag öster om byggnaden. Distributionstrafiken blandas med kundtrafik vid angöring av kvarteret. Det är stor spridning på typ av fordon som levererar varor, från fordon med släp till mindre distributionsbilar. De mest trafikintensiva handelsverksamheterna är dagligvarubutiker med ca 10-15 leveranser/dag.

Friytor

Parkering

Antalet parkeringsplatser, ca 1500, är väl tilltagna inom planområdet och är inte hårt belastade, t ex finns en yta i den södra delen av området som sällan nyttjas.

Allmän plats

Planområdet omfattar till viss del allmän platsmark. Berörda delar är del av Prästvägen i öster samt del av Hagelvägen i norr.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Kommunens handlingsprogram för hållbar energi 2010-2014 anger mål och riktlinjer för en effektiv och hållbar energianvändning.

Området är anslutet till fjärrvärmenätet.

Inom planområdets finns två transformatorstationer, en i nordost och en strax norr om Mc Donalds.

Dricks- och spillvatten

Befintliga serviser är S200 PVC vg +4,94 samt V250 som leds in i området från öster. Det finns även en befintlig servisavsättning S225 btg vg +2,57 söder om området som idag inte används.

Dagvatten

Dagvattnet från takavvattningen inom planområdet leds direkt till Fylleån. Dagvattnet från körvägar, parkeringsytor och bensinstationsområdet leds via slam- och oljeavskiljare till Fylleån. Planområdet korsas av en större dagvattenledning i den södra delen av planområdet.

Avfallshantering

Det finns ett samarbetsavtal med Ragnsells avseende avfallshantering.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

Utgångspunkter

I förslag till ny översiktsplan för Halmstads kommun 2030 nämns centrum, Eurostop/Stenalyckan och Flygstaden som de handelsområden som ska utvecklas, förtätas och bidra till att utveckla Halmstad till ett regionalt handelscentrum. Både Eurostop och Flygstaden är placerade i nära anslutning till bostadsområden. Konkurrensen till centrum anses vara begränsad då profil och inriktning varierar.

Eurostop strategiska läge, vid den södra infarten, med god tillgänglighet (gång- och cykel, kollektivtrafik, bil) har goda förutsättningar för en positiv utveckling. Dock krävs en generell upprustning i och kring anläggningen för att öka attraktiviteten. Utvecklingen av Eurostop ska även bidra till att främja ett ökat användande av gång, cykel och kollektivtrafik.

Mark och vegetation

Mark och vegetation

Marken inom planområdet är till största delen hårdgjord för vägar och parkering. Ambitionen är att inom planområdet öka andelen gröna ytor jämfört med idag med omgivande gräsremsor och planteringar där så är möjligt.

Eftersträvar man även gröna miljöer utmed vägar och gång- och cykelstråk. Exempelvis kan alléer utgöra betydelsefulla inslag i skapandet av gröna sammanhållande förbindelselänkar mellan olika område.

Strandskydd

Berörd del av strandskyddet som ingår i gällande detaljplan är upphävt sedan tidigare. Strandskyddet återinträder vid ny detaljplan varför ett nytt upphävande måste ske.

En kommun får enligt plan- och bygglagen i detaljplan bestämma att strandskyddet enligt miljöbalken ska upphävas för ett område om det finns särskilda skäl. Intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen ska, för att strandskyddet ska kunna upphävas, väga tyngre än strandskyddsintresset. När kommunen genom detaljplan upphäver strandskyddet, har länsstyrelsen skyldighet att i samrådet verka för att strandskyddet inte hävs i strid med bestämmelserna i miljöbalken. Länsstyrelsen ska också pröva kommunens beslut att i en detaljplan upphäva strandskyddet om det befaras att strandskyddet upphävs i strid med gällande bestämmelser. Strandskyddet upphävs i

och med att detaljplanen vinner laga kraft.

Miljöbalken 7 kap 18c §, som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Särskilt skäl för upphävande, i aktuellt planförslag, är att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Området är dessutom väl avskilt från området närmast strandlinjen genom en väg.

Geotekniska förhållanden

Erforderliga undersökningar ska genomföras inom områden där byggnader och anläggningar ska grundläggas.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte i området. Fornminnen skyddas av Lag (SFS 1988:950) om kulturminnen m m. Om fornfynd påträffas ska kontakt tas med Länsstyrelsen.

Bebyggelse

Användning

Syftet med detaljplanen är att utöka byggrätten för handelsändamål med användningen centrum och handel vilket inkluderar restaurang, hotell och kontorsverksamheter. Totalt får en yta av 55000 BTA bebyggas inom planområdet. Den befintliga verksamheten kan på så sätt utvecklas och förnyas samt bidra till att stärka Halmstad som ett

regionalt handelscentrum. Inom byggrätten medges även att parkering får anläggas. Området där befintlig bensinstation är etablerad får beteckningen CHPG₁ (vilket möjliggör för befintlig verksamhet att finnas kvar alternativt att ytan utvecklas för verksamheten centrum, handel och/eller parkering).

Utöver detta anges inom planområdets nordvästra del en alternativ yta som möjliggör en etablering för fordonsservice avseende drivmedel.



Skissförslag - rörelse utmed ny fasad (Ågren arkitekter)

Utformning

Planområdet ska disponeras och utformas både tilltalande och funktionellt för såväl hyresgäster (inkl personal), kunder som för hotellgäster.

Befintligt hotell ska bibehålla sin karaktär som landmärke.

Bebyggelsen utformas med hög tillgänglighet samt med ett arkitektoniskt formspråk som tydligt signalerar sitt innehåll.

Arkitektoniskt ska bebyggelsen hålla hög kvalité både till form och uttryck och bidra till en förädling av befintligt handelsområde. Hög kvalité ska även återspeglas i valet av material, kulör, belysning samt grönska. Handelsbyggnaden föreslås utformas med tydliga framsidor mot norr och söder med ”entrétorg” för exempelvis uteserveringar och andra uppehållsytor.

Området ska utformas tryggt och säkert med tillfredsställande samt estetiskt tilltalande belysning (dag som natt). Parkeringsanläggningen föreslås gestaltas med gröna volymer, exempelvis träd, som både kan bidra med att förankra byggnaden på platsen och skapa rumsliga sammanhang.



Skissförslag - rörelse utmed gång- och cykelvägen inom området (Ågren arkitekter)

Skyltar

Skytningen inom området ska vara sammanhållen och bidra till en god helhetsverkan. Skyltutformningen bör vara enhetlig avseende storlek, utformning samt hur skyltarna belyses. Skyltarna placeras främst på byggnadens fasader. Byggnadens siluett ska ej brytas av uppstickande skyltar vilket innebär en placering på väl genomtänkta platser och inte upp över byggnadsvolymens takfot. Skytning kan ske på exempelvis kundvagnsskjul eller motsvarande samt på stortavlor som medges vara som högst 3,5 meter över marken. Blinkande och/eller bildväxlande skyltar kan upplevas störande och utgöra en trafikfara och ska undvikas då området ligger i direkt anslutning till väg E6.



Förslag på skytning



Gator och trafik

Kollektivtrafik

Planområdet kommer även fortsättningsvis att trafikeras av stadsbusslinjerna 30 och 31. En ny körslinga föreslås som medför att bussarna angör planområdet från norr via Snösvängen, korsar Hagelvägen och kör till ett hållplatsläge inom planområdet. Bussarna vänder och kör ut samma väg på Hagelvägen, Prästvägen och vidare norrut. Ambitionen är att skapa en effektiv kollektivtrafikslänga samt nära hållplatsläge till områdets norra entré. Mellan hållplatsläget och entrén ska gena och tydliga gångstråk finnas. Avståndet mellan föreslagen hållplats och närmaste entré bli ca 110 m.



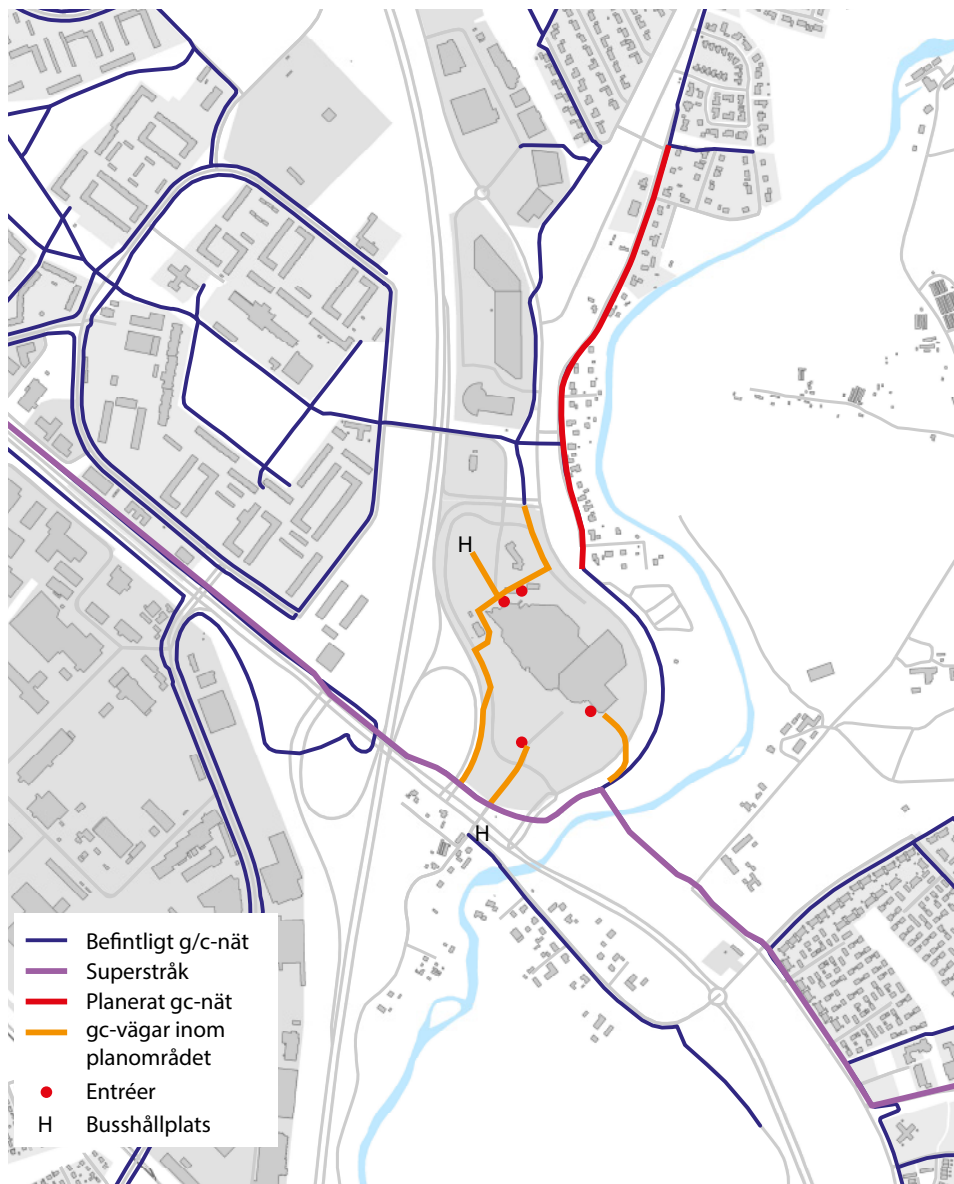
Illustrationsplan för området som förutom förslag till utbyggnad visar entréer (röd prick), kollektivtrafikhållplatser (H), gång- och cykelvägar, bilparkering samt cykelparkering.

Stadsbusslinje 20 föreslås få en ny sträckning med hållplats utmed Laholmsvägen, i anslutning till befintlig hållplats för bl.a. regionbussar. Avståndet till närmaste entré blir ca 200 m. Korsning av Laholmsvägen sker via befintlig planskild förbindelse (tunnel).

Sammantaget ger detta handelsplatsen en hög tillgänglighet ur kollektivtrafiksynpunkt.

Gång- och cykeltrafik

I norr föreslås att befintlig gång- och cykelväg, via tunnel under Hagelvägen, får en ny sträckning lite längre österut. Förslaget innebär en minskad risk för konflikt med bilar. Gång- och cykelvägen behåller befintlig lutningsstandard och placeras utan att påverka transformatorstationen som finns i anslutning till tunneln.



Planerat gång- och cykelstråk

I söder föreslås att de tre befintliga gång- och cykelstråken knyts samman till ett centralt stråk som leder fram till den södra entrén. Stråket föreslås kompletteras med cykelparkeringar, sittplatser och vegetation på ett inbjudande och välkomnande sätt.

Befintlig gång- och cykelväg utmed påfartsrampen norrut planeras få en fortsatt sträckning utmed byggnadens västra fasad. Sträckningen medför även att norra och södra entrézonen knyts samman.

Gång- och cykelvägen från öster, via tunnel under Prästvägen, föreslås utformas med en ny sträckning i riktning mot den södra entrézonen

Nordost om planområdet planeras superstråket kompletteras med ett huvudstråk i nordsydlig riktning.

I anslutning till samtliga entrézonerna ska cykelparkering lokaliseras. Samtliga stråk utformas och gestaltas med tyngdpunkt på trafiksäkerhet och orienterbarhet. Exempelvis föreslås entrézonerna utformas med en avvikande markbeläggning i jämförelse med ytorna för biltrafik.

Biltrafik och gator

I beräkningar gällande biltrafiken har siffror från teknik och fritidsförvaltningens trafikräkningar på aktuella vägar använts. Dessa siffror är något högre än Trafikverkets egna beräkningar på samma sträckor. De redovisade beräkningarna kan med andra ord ses som ett extremt läge vilket detaljplanen tar höjd för.

Enligt en bedömning som har gjorts av trafikbelastningar på gatunätet kring planområdet, beräknas den allmänna trafikökningen ske med ca 10 % från år 2010 till år 2020 (dvs trafikströmmar som inte berör planområdets trafikstring).

Dagens trafikstring från planområdet är ca 13 500 fordon per dygn (med fredag som val av veckodag för kapacitetsbedömning). Vid en utökad byggrätt ökar inte trafiken proportionellt i jämförelse med tillkommande butiksytor som följd av att besökande antas stanna längre på handelsplatsen. Med ett antagande om 225 fordonsrörelser per 1000 kvm ny butiksyta ger detta en ökning med ca 4 725 trafikrörelser/dygn, vilket resulterar i en framtida trafikstring av totalt ca 17 200 fordonsrörelser/dygn. Denna trafikmängd har fördelats på tillfartsvägarna Hagelvägen och Prästvägen. Den norra parkeringen antas få en något högre andel av den tillkommande trafiken.

Angöringen till området föreslås ske liksom idag från Hagelvägen respektive Prästvägen dock med Prästvägens anslutningspunkt något längre norrut jämfört med idag. Korsningarna föreslås ersättas med

cirkulationsplatser. Vidare in på kvartersmark sker trafiken på körytor med funktionen av uppsamlingsgata och knyter samman de olika parkeringsdelarna. Utformningen ska ske med hänsyn till gång- och cykeltrafikanter så att en trygg och säker miljö skapas.

Väghållning

Idag sträcker sig Trafikverkets väghållningsansvar på Hagelvägen fram till den befintliga cirkulationsplatsen (Hagelvägen/Prästvägen). Halmstads kommun avser att överta väghållningsansvaret för delen som berörs av föreslagen cirkulationsplats.

Distributionstrafik, lastning/lossning

Distributionstrafiken till anläggningen planeras även fortsättningsvis ske från befintlig lastgård med tillhörande varumottagning i shoppingcentrets östra del. Trafiken kan angöras via en enkelriktad infart respektive utfart, på Prästvägen, i medföljande trafikriktning så att vänstersvängande trafikrörelser undviks.

Varumottaget utgör en viktig funktion för en välfungerande handelsplats. Dimensionering av lämpligt antal lastplatser och behov av utrymme för olika fraktioner exempelvis avfallshantering och återvinning kommer att behöva studeras närmare. Utöver funktionen är utformningen av lastgården viktig för helhetsupplevelsen av området. Olika lösningar till att skapa en visuellt tilltalande miljö från Prästvägen bör prövas.

Kapacitet

En beräkning har utförts av trafikkapaciteten vid handelsplatsens två anslutningspunkter och redovisas i Trafik-PM:et (*Trafik PM Detaljplan för Stormarknaden 1 och 3*, WSP). Beräkningarna visar på höga belastningstal i korsningen mot Prästvägen under de mest belastade tiderna. Detsamma gäller för korsningen Prästvägen/Hagelvägen. Köbildningen blir dock begränsad. Handelsplatsens anslutning mot Hagelvägen erhåller låga till måttliga belastningstal.

Friytor

Parkering

En parkeringsutredning för bil och cykel ska redovisas i samband med ansökan om bygglov.

Bilparkering

Antalet bilplatser bör fördelas jämt mellan den norra och södra delen

av området. Ett samnyttjande av parkeringsplatser eftersträvas där så är möjligt dvs mellan verksamheter som har behov av parkeringsplatser under olika tidpunkter på dygnet. Personalparkering kan lämpligen placeras i anslutning till lastgårdarna.

	Vardagar 10 – 16	Fredag 16-19	Lördag 10-14
	Beläggingsgrad %	Beläggingsgrad %	Beläggingsgrad%
Hotell*	50	50	30
Restaurang	75	40	60
Kontor	80	20	10
Handel	40	80	100

**Beläggingsgraden för hotell är som störst nattetid.*

Verksamheters parkeringsbehov vid olika tidpunkter, Trafik PM - Detaljplan för Stormarkenaden 1 och 3, WSP, 2013-07-23

Parkeringsytorna ska utformas tilltalande och bidra till en god helhetsverkan för området. Gröna inslag eftersträvas som skapar volym och ger området en mjuk inramning. Utöver detta är det viktigt att parkeringsanläggningen upplevs trygg, säker och lättorienterad.



Parkering med vintergröna marktäckare och träd samt rumsbildande häckar.

De senast framtagna styrande dokumenten gällande parkering är parkeringsplanen från år 1990 och parkeringsnormen från år 1995. Halmstads kommun har år 2013 tagit fram riktlinjer för parkering (*Riktlinjer för parkering i Halmstad, 2013*). Syftet med riktlinjerna för parkering är att klargöra hur styrningen av parkeringsfrågorna ska användas för att stödja Halmstads utveckling. Riktlinjerna är nära kopplade till ”Handlingsprogram för hållbara transporter”.

I *Riktlinjer för parkeringar i Halmstad* redogörs fyra principiella modeller

för strategier. Halmstads kommun har valt att tillämpa samtliga modeller. En av dessa fyra är den så kallade *balanserande modellen* som innebär att parkeringarna avvägs mot människors och verksamheters villkor och värderingar, andra transportlösningar samt stadsbyggnadsdirektiv om lokalisering av verksamhet.

Inom planområdet bedöms antalet parkeringsplatser kunna avvägas mot andra transportlösningar. I planförslaget har exempelvis gena gång- och cykelstråk prioriterats samt kollektivtrafik i nära anslutning till entré. I och med detta bör antalet parkeringsplatser för biltrafik kunna reduceras då ett större antal kunder och personal förutsätts komma med andra transportmedel.

I illustrationskartan för aktuell detaljplan inryms ca 1475 parkeringsplatser. Enligt Halmstads kommuns parkeringsnorm skall området inrymma ca 1600 parkeringsplatser. De olika verksamheterna (ex. handel, hotell, kontor) vilka är lokaliserade inom handelsområdet kan med fördel samutnyttja parkeringsplatser.

Halmstads kommuns parkeringsnorm anger ett antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Gällande handel skulle parkeringsbehovet istället kunna utgå från uthyrbar butiksyta (LOA). I ett större köpcentrum uppstår ytor för korridorer, gångstråk, och vistelseplatser vilka i sig inte genererar försäljning och därmed ingen ytterligare biltrafik. LOA brukar anges till ca 80 % av handels bruttoarea(BTA).

Parkeringssammanställning, Trafik PM - Detaljplan för Stormarknaden 1 och 3, WSP, 2013-07-23

	McDonald	Hotell	Kontor**	Butiker	Övrigt (teknik)	Totalt
BTA m ²	335	3 930	1 950	44 345	4 440	55 000
Butik + teknik m ²				48 785		
LOA 80 % m ^{2***}				~39 000		
Parkeringsbehov	18	40	40	1 365		~1 465
Beläggingsgrad lör	60%	30%	10%	100%		
p-behov lördag	11	12	4	1365		1 392*
Kommunens parkeringsnorm	11	55	51	1465		~1 584

*parkeringsbehov med hänsyn till samnyttjande en lördag

**kontorsverksamhet kan med fördel samnyttja parkering med handelsverksamhet

***parkeringsstalet 35 bilplatser/1000 m² LOA har antagits

Enligt det trafik PM som WSP tagit fram kan ett parkeringstal för Stormarknaden 1 och 3 föreslås till 35 bilplatser per 1000 m² LOA. Enligt tidigare resonemang samt Halmstads kommuns parkeringsnorm har nedanstående tabell tagits fram.

Totalt parkeringsbehov inom fastigheterna Stormarknaden 1 och 3 kan beräknas till ca 1400 parkeringsplatser.

Cykelparkering

Enligt *Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad* krävs det ca 900 platser för planområdet. I samband med planarbetet har en rimlighetsbedömning gjorts avseende behovet av antalet cykelparkeringsplatser. Området har jämförts med antalet platser i centrum, ca 800 platser, och Ica Maxi, Grens, ca 100 platser. Centrum har betydligt fler målpunkter och olika typer av verksamheter. Ica Maxi, 2 km från centrum och närliggande bostadsområden, har en stor kundgrupp av studenter som i stor utsträckning använder sig av cykel. Utifrån detta har man kommit fram till att ca 480 platser är en mer korrekt bedömning av behovet av cykelparkeringsplatser inom planområdet.

Cykelparkeringsplatserna ska placeras i anslutning till entréerna och utformas trygga, säkra, med god belysning och utan att inkräkta på intilliggande gångvägar. Fördelningen bör vara ca 140 platser vid entréerna och ca 60 platser vid personalingångarna. Växter av olika slag kan användas för att avgränsa parkeringsytorna och bidra till en mer tilltalande utformning. Även väderskyddade cykelparkeringsplatser bör finnas.

Allmän plats

Andelen allmän plats påverkas inte av planförslaget utöver mindre ytor vid nya cirkulationsplatser.

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. Någon risk för att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar skulle överskridas föreligger inte. Gällande miljökvalitetsnormer för luftkvalitet klaras idag med god marginal, detta förändras inte av planförslaget.

Vad avser Fylleån, delen mynningen-Brearedssjön, gäller som

miljökvalitetsnormer att god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus skall ha uppnåtts till 2015. Enligt vattenmyndigheten uppnås miljökvalitetsnormer redan. Vad gäller konsekvenserna av detaljplanen bedöms dagvattenflödet till Fylleån bli ungefär samma som idag. Med olje- och slamavskiljare för dagvattnet från väg- och parkeringsytorna bedöms tillförseln av föroreningar till Fylleån bli i stort sett oförändrad. Fylleåns vattenkemiska status är idag inte försämrade av miljögifter. Med ovan beskrivna förändringar av dagvattensystemet bedöms detaljplanens genomförande inte försämra möjligheterna till ett bevara Fylleåns goda vattenstatus.

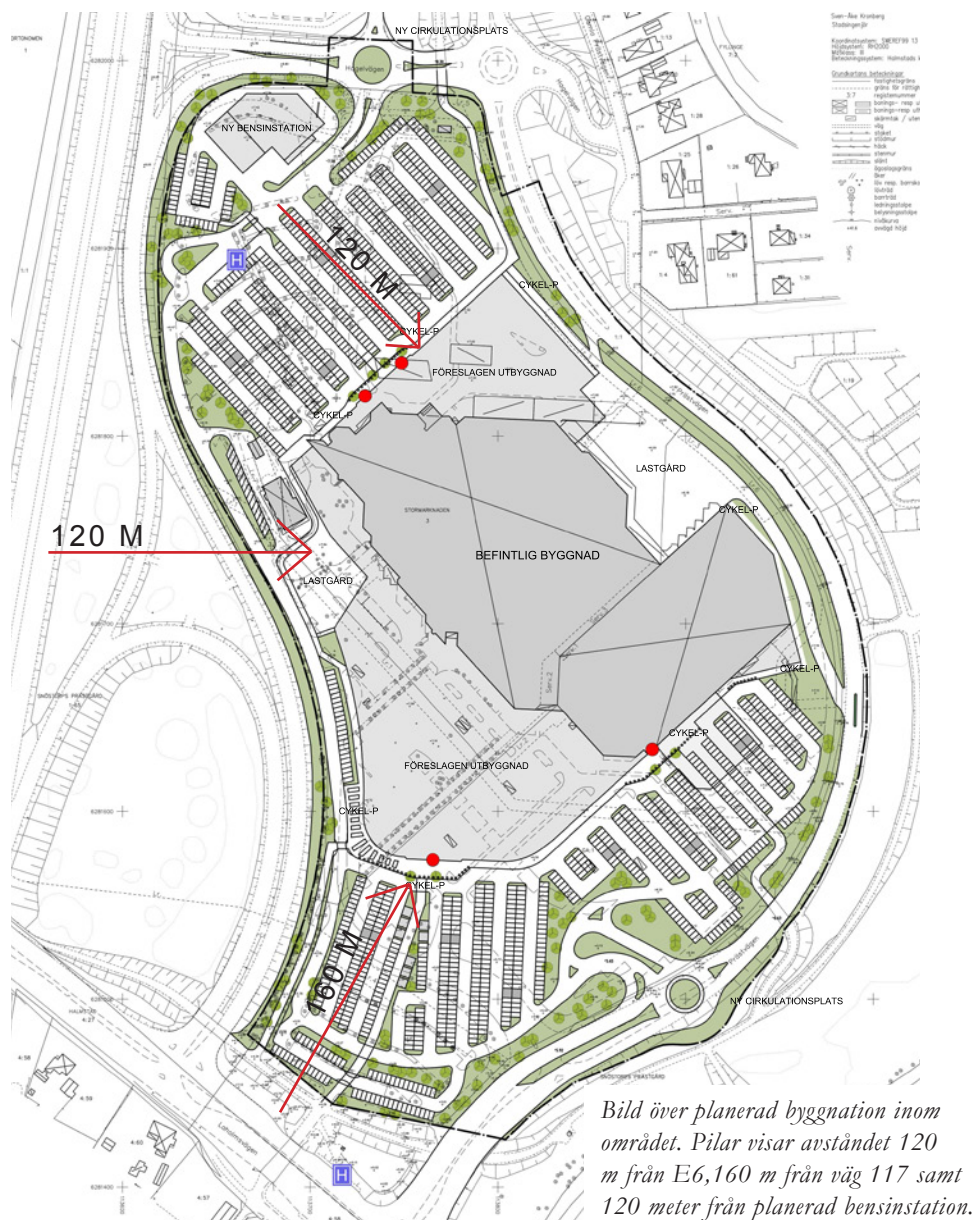
Störande verksamheter och farligt gods

Utmed väg E6 och Väg 117 transporteras farligt gods vilket innebär vissa risker för omgivningen. Ett PM avseende farligt gods har tagits fram med rekommenderade skyddsavstånd (WSP 2013-06-18). Som

Tabell över säkerhetshöjande åtgärder för tätort samt baskrav som gäller för alla användningsområden.

Funktionskrav	Åtgärd
Reducera/motverka strålningseffekter	För fasader som vetter mot väg inom 50-30 m ska dessa vara i obrännbart material och fönster/ingående komponenter ska vara i motsvarande klass E 30.
Begränsa antal personer som kan bli utsatta	Minst en utrymningsväg ska finnas som inte vetter mot vägen. Balkonger, uteplatser, lekplatser etc ska inte finnas inom 50 m från vägen. Placering av entréer bör ligga så långt ifrån vägen som möjligt. Området nära vägen ska utformas på ett sätt så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
Förhindra att vätska rinner in på området (baskrav)	Vid all byggnation inom 60 m från led ska området i så stor utsträckning som möjligt, utformas på ett sätt som motverkas spridning av vätska in mot området. Detta kan göras med hjälp av något av nedanstående: • Vall • Plank som är tätt i nederkant • Dike Alternativt kan funktionen vara uppfylld genom naturliga höjdskillnader.
Minskad risk för punktering av tank (baskrav)	Sidoområdet längsmed vägen ska även utformas på ett sätt som begränsar konsekvensen av ett avåkande fordon genom att detta är fritt från oeftergivliga och spetsiga föremål.

Aktuella skyddsavstånd från E6 och Väg 117 framgår av bilden nedan. I bilden framgår att hela den planerade nybyggnationen ligger på ett större avstånd än 100 m från E6 och 60 m från Väg 117.



Föreslagen handel har ett avstånd av ca 120 meter från E6 och ca 160 meter från Väg 117. Avståndet till påfartsramp, från Väg 117 till E6, ligger endast på ett avstånd av ca 30 meter och kräver därför säkerhetshöjande åtgärder. Befintlig restaurang (McDonalds) ligger också på något kortare avstånd (ca 90 m från E6 som närmast).

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har gett ut en handbok för risker i samband med bensinstationer. Enligt denna anges ett skyddsavstånd, mellan tankställe (pump) och byggnad, på 18 meter. Detta skyddsavstånd uppfyller båda placeringarna.

Risk

Planförslaget bedöms ej medföra några nämnvärda risker beträffande hälsa och säkerhet. I de fall som lämpligt skyddsavstånd inte kan innehållas krävs genomförande av riskreducerande åtgärder enligt åtgärdsförslag ovan, se tabell. Aktuella delar för åtgärder är byggnad mot påfartsramp, från Väg 117 till E6, samt befintlig restaurang (McDonalds).

Det finns inte några kända markföroreningar inom området som kräver särskilda åtgärder.

Buller

Trafiken ger effekter på buller. Förändringarna av trafikbullret från den ökade trafiken till och från Eurostop får marginell eller försumbar betydelse för kringliggande bostadshus, främst med hänsyn till det befintliga bullret från väg E6, Laholmsvägen och Prästvågen.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Planområdet är anslutet till fjärrvärmenätet. Kommunens handlingsprogram för hållbar energi 2010-2014 anger mål och riktlinjer för en effektiv och hållbar energianvändning.

Dricks- och spillvatten

Den nya bebyggelsen ansluts till befintligt ledningsnät.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas inom den egna fastigheten och fördröjas så att inte mängden utsläpp ökar i förhållande till befintlig situation. Anslutning till befintligt kommunalt ledningssystem är möjligt under förutsättning att kapaciteten inte ökar. Allt dräneringsvatten pumpas till dagvattenledning.

Enligt VA-utredning (2013-06-27, WSP) föreslås att dagvatten från ny bebyggelse/tillbyggnad fördröjs genom att ledas till nya rörmagasin eller dagvattenkassetter (underjordiskt magasin) för utjämning innan utlopp sker till respektive anslutningspunkter. Det reglerade utflödet av dagvatten från takavvattning sätts till beräknat flöde från tidigare hårdgjord yta, dvs inget ökat flöde ut från fastigheterna.

Avvattning från befintliga byggnader sker idag direkt till kommunens dagvattenledning utan fördröjning. Utredningen föreslår att dagvattensystemet kvarstår. Det kan dock bli aktuellt att lägga om vissa sträckor pga. att planområdet kommer bebyggas ytterligare och kan komma i konflikt med befintliga ledningar.

Dagvatten från nya och befintliga parkeringsytor/vägar leds till dagvattenbrunnar samt slam- och oljeavskiljare innan utlopp sker till stamledning. Befintligt dagvattensystem bibehålls så långt som möjligt.

För att undvika problem vid stor nederbörd bör man dimensionera för större regn, 10-årsregn. Utredningen för planområdet föreslår två magasin.

Utloppet från magasinen utförs med reglerat utflöde på ca:

250 l/s för magasin 1 (magasineringsbehov 52 m³)

130 l/s för magasin 2 (magasineringsbehov 29 m³)

Vad gäller konsekvenserna av detaljplanen bedöms dagvattenflödet till Fylleån bli ungefär samma som idag. Med olje- och slamavskiljare för dagvattnet från väg- och parkeringsytorna bedöms tillförseln av föroreningar till Fylleån bli i stort sett oförändrad. Fylleåns vattenkemiska status är idag inte försämrad av miljögifter. Med ovan beskrivna förändringar av dagvattensystemet bedöms detaljplanens genomförande inte försämma möjligheterna till ett bibehållande av Fylleåns goda vattenstatus.

Vid en extrem nederbördssituation vid t ex ett 100-års regn kommer ytvattnet att samlas i befintliga lågpunkter. Området är idag höjdsatt så att söder om befintlig byggnation faller markytan mot lågpunkt där det finns ett grönområde samt en viadukt/gång- och cykeltunnel under Väg 117. Norr och öster om befintlig byggnation faller området mot lågpunkter i befintlig infart, parkeringsytor samt viadukt/gång- och cykeltunnel under Prästvågen.

Vilken påverkan en extrem nederbörd har på vägar, gång- och cykeltunnlar mm har inte utretts. Vid omdisponering av befintliga parkeringsytor och körvägar föreslås dessa ytor placeras lägre än byggnader för att vid extrema nederbördssituationer kunna ytaleda

dagvattnet ner mot lågpunkter.

Släckvatten

Släckvattenhantering inom området ska omhändertas inom området. Före varje punkt där dagvattenssystemet inom området ansluts till stamledning, föreslås att en nedstigningsbrunn med avstängningsmöjlighet i form av slusslucka eller likvärdigt placeras (WSP 2013-06-27). Nedstigningsbrunnen utformas med sandfång för att underlätta pumpning av släckvatten. Information om placering samt handhavandeinstruktioner ska delges räddningstjänsten och placeras vid brandförsvarestablån till det automatiska brandlarmet.

Avfallshantering

Verksamheten har ett samarbetsavtal med Ragnsells som idag hämtar allt avfall regelbundet. Det pågår ett löpande utvecklingsarbete med Ragnsells för att förbättra och utveckla hanteringen samt ta vara på energibesparande åtgärder och minska anläggningens miljöpåverkan. Ambitionen är att kontinuerligt arbeta med dessa frågor och i samband med ombyggnaden kunna förbättra och anpassa anläggningen för att tillvarata de nya möjligheter som kommit genom ny teknik för återvinning mm.

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	Byggprocessen
April	2013	Samråd	
Augusti	2013	Granskning	
December	2013	Antagande	
Februari	2014	Laga kraft	
September	2014		Byggstart

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

Allmänt VA-nät
El, fjärrvärme och bredband
Tele
Kvartersmark

Genomförande, drift

Laholmsbuktens VA
HEM
TeliaSonera
Berörd markägare/exploatör

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för den allmänna platsmarken. För skötsel av vägar och allmän plats ansvarar Halmstads kommun.

Fastighetsrättsliga frågor

Planförslaget kommer att föranleda ett antal förrättningsåtgärder i form av fastighetsbildningsåtgärd, ledningsrättsåtgärd samt anläggningsåtgärd.

Fastighetsbildning

För ett genomförande av planförslaget behöver vissa fastighetsbildningsåtgärder vidtas. Planområdet består idag av fastigheterna Stormarknaden 1 och 3. Fastigheterna ägs av två olika bolag. Båda bolagen innehas idag av samma ägare. Planerad utbyggnad, främst i planområdets södra del sträcker, sig över befintlig fastighetsgräns och kommer att föranleda ombildning av Stormarknaden 1 och 3, alternativt sammanläggning av de båda fastigheterna.

Gemensamhetsanläggning

Det finns en gemensamhetsanläggning (Halmstad Stormarknaden ga:1) inom planområdet. Gemensamhetsanläggningen har ett antal ändamål såsom parkeringsplatser, körytor, lastgård, ytterbelysning, planteringar mm. Deltagande fastigheter är Stormarknaden 1 och 3. Vid framtida fastighetsbildningsåtgärder kommer denna gemensamhetsanläggning behöva omprövas alternativt upphävas. Ett upphävande av gemensamhetsanläggningen Stormarknaden ga:1 kan endast komma att tillåtas i det fall delägande fastigheter först reglerats ihop eller sammanlagts till en fastighet.

Ledningsrätt

Det finns ett antal ledningsrätter inom området för olika ledningshavare. Planerad utbyggnad, främst i planområdets södra del, kommer i konflikt med befintlig ledningsrätt för elledningar (högspänning), fjärrvärmeledningar samt rikstelekabel.

Utbyggnad enligt planförslaget kommer att föranleda flytt av berörda ledningar samt omlokalisering av befintlig ledningsrätt till föreslaget ”u-område”. Område för underjordiska ledningar inom kvartersmark är markerade med ”u” i detaljplanen, se karta på sida 38.

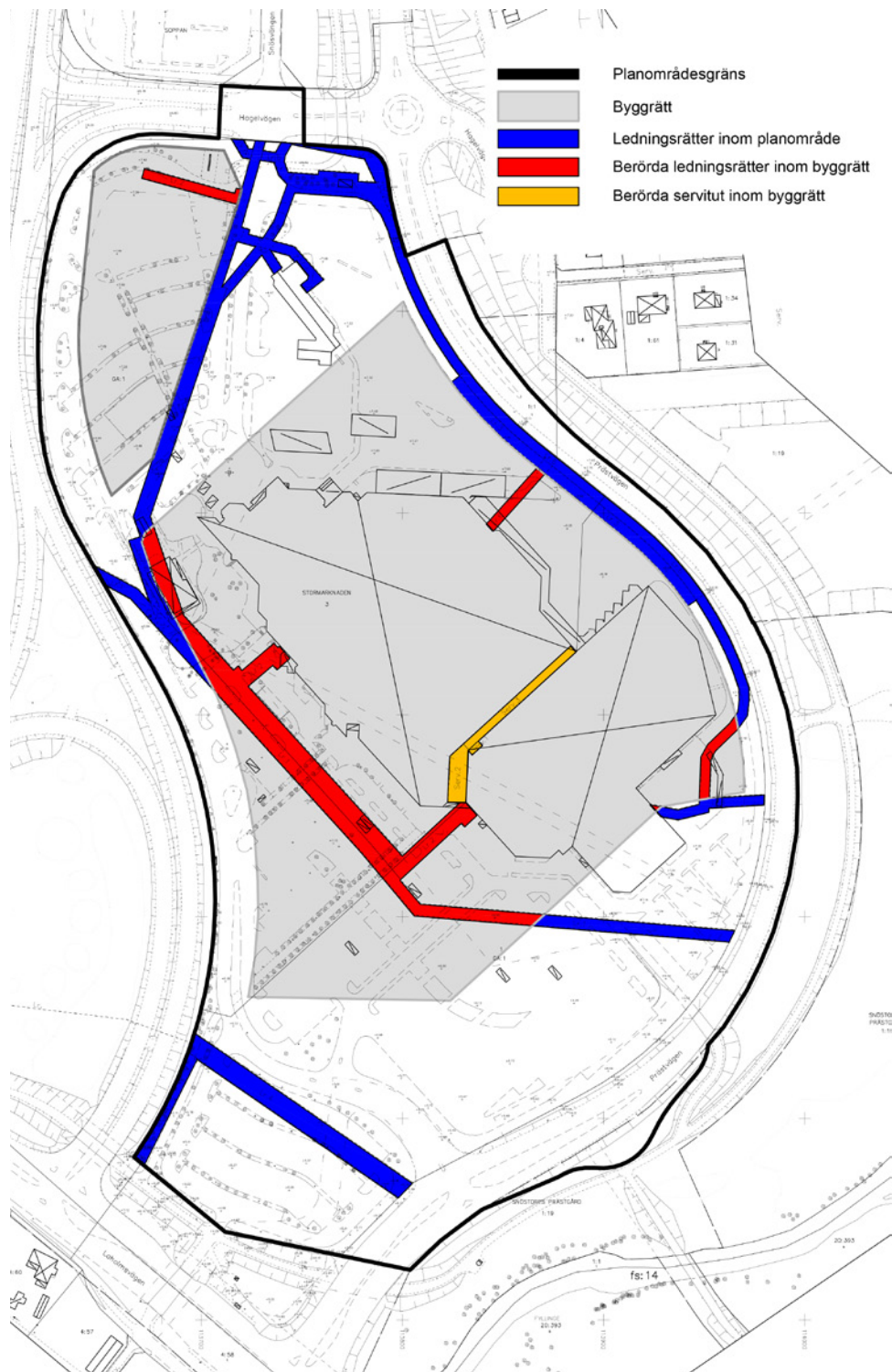
Ekonomiska frågor

Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd markägare.

Kostnad för utbyggnad och upprustning av allmän platsmark regleras i exploateringsavtal.

Flyttning av bl.a. elledningar (högspänning), fjärrvärmeledningar samt rikstelekabel är nödvändiga för att möjliggöra en utbyggnad av handelsområdet. Exploatören ansvarar för att initiera och bekosta flytt av ledningar upplåtna med ledningsrätt.

Planförslaget kommer att föranleda ett antal förrättningsåtgärder



Karta över befintliga ledningsrätter inom planområdet.

i form av fastighetsbildningsåtgärd, ledningsrättsåtgärd samt anläggningsåtgärd. Fastighetsägaren ansvarar för att ansöka om och bekosta förrättningsåtgärd. Ansökan om förrättning bör ske före ansökan om bygglov.

Fastighetsägaren bekostar erforderlig utbyggnad av det interna VA-nätet inom planområdet. Anläggningsavgift avseende VA-anslutningar regleras enligt gällande avgift.

Elanslutning uttages i enlighet med gällande taxa (för tillkommande exploatering).

Plankostnaden regleras i ramavtal med exploatören.

Dagvattenutredning bekostas av berörd markägare som även bekostar utbyggnad av erforderliga dagvattenanläggningar inom planområdet.

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

Om befintlig bensinstation avvecklas ska de som bedriver verksamheten ansvara för att all mark saneras och är klar innan ny byggnation påbörjas. Naturvårdsverkets riktvärden ska följas.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal mellan Halmstads kommun och ägaren till fastigheterna Stormarknaden 1 och 3 ska upprättas och vara godkänt i samband med detaljplanens antagande.

Utbyggnadskostnader för de allmänna anläggningarna

Teknik- och fritidsförvaltningen har beräknat utbyggnadskostnader för de allmänna anläggningarna till 8Mkr.

Övriga frågor inom planområdet

Väghållningsavsvär

I planförslaget föreslås en rondell i korsningen Hagelvägen/Snösvägen. Idag sträcker sig Trafikverkets väghållningsansvar på Hagelvägen fram till den befintliga rondellen (korsningen Hagelvägen/Prästvägen).

Trafikverket och Halmstads kommun är överrens om att kommunens väghållningsansvar utökas på Hagelvägen fram till att omfatta ytan för rondellen.

Enligt bestämmelser i Vägförordningen (2012:707) 2:2 enligt vilken ändring av en kommuns väghållningsområde beslutas av Trafikverket. Innan ett sådant beslut meddelas, ska Trafikverket höra kommunen och länsstyrelsen. Trafikverket upprättar ett ärende för utökat kommunalt väghållningsansvar på Hagelvägen, i vilket Halmstads kommun, Kommunstyrelsen får yttra sig.

Området kan komma att omfattas av en arbetsplan. Arbetsplanen måste i förekommande fall upphävas i pågående planarbete.

Strandskydd

En kommun får enligt plan- och bygglagen i detaljplan bestämma att strandskyddet enligt miljöbalken ska upphävas för ett område om det finns särskilda skäl. Intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen ska, för att strandskyddet ska kunna upphävas, väga tyngre än strandskyddsintresset. När kommunen genom detaljplan upphäver strandskyddet, har länsstyrelsen skyldighet att i samrådet verka för att strandskyddet inte hävs i strid med bestämmelserna i miljöbalken. Länsstyrelsen ska också pröva kommunens beslut att i en detaljplan upphäva strandskyddet om det befaras att strandskyddet upphävs i strid med gällande bestämmelser, MB 7 kap 18c §.

Medverkande tjänstemän

- Sara Jakobsson, Samhällsbyggnadskontoret
- Ulf Holm, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Per-Ola Larsson, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Sofia Warpman, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Peter Svelenius, Byggnadskontoret
- Per-Anders Olsson, Miljö- och hälsoskyddskontoret

Detaljplanen har tagits fram i samarbete med Susanne Klint, arkitekt SAR/MSA, Tyréns AB. Underlag till illustrationskartan är framtaget av WSP.

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Frida Stenberg
planarkitekt

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

tillhörande detaljplan för

STORMARKNADEN 1 OCH 3

HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande KS 2012/0526

Kommunfullmäktige 2013-12-17

Plan 1065 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 granskningstiden kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 11§.

Samråd

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2013-04-16 (PBL 5 kap 12 §) genomförts under tiden 22 april - 24 maj 2013. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida. Berörda har också inbjudits till samrådsmöte den 13 maj 2013 på Quality Hotel Halmstad, Eurostop. Minnesanteckningar från samrådsmötet finns tillgängliga på Samhällsbyggnadskontoret.

Yttranden har inkommit från 18 berörda remissinstanser. Följande 13 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Lantmäterimyndigheten
- Teknik- och fritidsnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Räddningstjänsten

- Byggnadsnämnden
- Hallandstrafiken AB
- Halmstads energi och miljö AB (HEM)
- TeliaSonera SKANOVA AB
- Laholmsbuktens VA-nämnd (LBVA)
- Falkenbergs kommun
- E.ON Gas Sverige AB

Yttranden från sakägare som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Kollektivtrafikens sträckning i norra delen av planområdet.
- GC-väg inom kvartersmark - bör säkerställas.
- Skyddsavstånd/åtgärd till väg E6 och RV 117.
- Upphävande av strandskyddet inom planområdet.
- Dagvattenhantering
- Skyltar
- Parkeringsnorm

Granskning

Granskning har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2013-09-17 § 213 genomförts under tiden 20 september - 18 oktober 2013. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 13 berörda remissinstanser. Följande nio remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Byggnadsnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Teknik- och fritidsförvaltningen och Laholmsbuktens VA (LBVA)
- Hallandstrafiken
- TeliaSonera Skanova
- Halmstads energi och miljö AB (HEM)

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Inkomna synpunkter under samrådet har lett till följande justeringar och kompletteringar i granskningsförslaget:

Kompletterande utredning avseende konsekvensen av kraftiga regn,

exempelvis 100 års regn.

Komplettering med riskutredning avseende skyddsavstånd för farligt gods led.

Komplettering avseende släckvatten.

Justering avseende parkeringsbehovet för bilar och cyklar.

Justering av plankartan som möjliggör att befintlig bensinstation kan ligga kvar.

Därutöver har redaktionella ändringar gjorts.

Inkomna synpunkter under granskningstiden har endast inneburit marginella förtydligande justeringar av planförslaget.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § plan- och bygglagen och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas.

Länsstyrelsens bedömning

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas,
- mellankommunal samordning blir olämplig,
- miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken inte följs,
- strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser,

Däremot kan länsstyrelsen med nuvarande underlag inte ta ställning till om människors hälsa befaras med hänsyn de outredda riskerna kring bensinstationen.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Risker

Sedan samrådet har planen ändrats på så sätt att bensinstation

möjliggörs både i ett nytt läge och i dess befintliga läge. När det gäller avstånd till bensinstationer hänvisar Länsstyrelsen till de riktlinjer som Stockholm tagit fram, men även till Boverkets ”Bättre plats för arbete” där rekommendationer för skyddsavstånd mellan bebyggelse och bensinstation också är 50 m. Risken är störst vid påfyllnad av drivmedelscisternen och därför bör påfyllningsstället inte ligga på närmare avstånd än 50 m från bebyggelsen. WSP påpekar att Stockholms riktlinjer möjliggör närmare byggnation om en riskbedömning görs. Länsstyrelsen anser att kommunen bör göra en bedömning av vilka konsekvenser en brand vid bensinstationen (nuvarande lokalisering) kan få på bebyggelsen och om några skyddsåtgärder (fasadmateriäl, krav på utrymningsvägar m.m.) måste vidtas på bebyggelsen.

I Stockholms riktlinjer beskrivs konsekvenserna i ett dimensionerande fall. ”På ca 30 meters avstånd från branden erhålls en strålning på 16 kW/m² vilket leder till svåra brännskador för människors oskyddade kroppsdelar efter bara 5 sekunder. På ca 45 meters avstånd kan värmestrålningen orsaka andra gradens brännskador på människors oskyddade kroppsdelar efter ca 20 sekunder.”

Med hänsyn till denna typ av konsekvenser och till befintliga riktlinjer så anser Länsstyrelsen att kommunen inte ska tillåta handel, centrumfunktioner och bensinstation på samma yta. En bensinstation bör ligga i en egen byggnad. Den nuvarande lokaliseringen av bensinstationen bör också riskbedömmas med anledning av närheten till handelscentret och hotellet. Länsstyrelsen anser att den nordliga lokaliseringen av bensinstationen är att föredra ur risksynpunkt.

Kommunen bör förtydliga i planbestämmelserna på vilka avstånd bestämmelsen att entréer inte kan placeras mot E6 avser. Bestämmelsen borde inte gälla hela planområdet.

Dagvatten

Inom parkeringen kan mindre åtgärder göra stor skillnad för dagvattenhanteringen. Om refuger och vegetationsplanterad mark mellan parkeringsplatserna utformas som försänkta (istället för som traditionellt upphöjda med kantsten) kan dessa översilas med dagvatten.

Tillgänglighet

Länsstyrelsen anser fortfarande att det är långt till busshållplatserna. Från livsmedelsbutiken inne på Eurostop till busshållplatsen är avståndet för långt. För barn, unga och gamlas skull är tillgången till nära busshållplatser särskilt viktig. Det är positivt om köpcentret förses

med skyltar om när nästa buss går, som beskrivs i trafikutredningen. Planen bör möjliggöra för framtida närmre busshållplatser.

Komplettering av granskningsyttrande

Med anledning av Trafikverkets synpunkter på detaljplanen kompletterar Länsstyrelsen sitt yttrande enligt följande.

Länsstyrelsen befarar att detaljplanen kan komma att prövas även utifrån påverkan på riksintresse och människors hälsa. Bullersituationen för de boende söder om väg 15 är inte tillräckligt utredd.

Det pågår ett ärende där kommunen förelagt Trafikverket att vidta åtgärder för att minska bullernivåerna för boende längs väg 15. Då detaljplanen innebär ytterligare trafikökningar kan det krävas andra / ytterligare åtgärder för att nå en acceptabel boendemiljö.

Kommunen och Trafikverket bör gemensamt komma fram till en godtagbar lösning på hur bullersituationen ska lösas och hur ansvarsfördelningen ska se ut.

Kommentar

Risker

Räddningstjänsten Halmstad är tillsyns- och tillståndsmyndighet enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) över hantering av brandfarlig vara inom Halmstads kommun. 2013-08-22 förnyades den aktuella bensinstationens tillstånd med 6 år (2019-09-01) och 2013-08-20 genomfördes en avsyning (platsbesök) av räddningstjänsten på aktuella anläggningen. I och med tillståndsprövning enligt LBE så kontrolleras hantering huruvida denna är säker. Under denna process kontrolleras säkerheten utifrån gällande nationell lagstiftning och riktlinjer. Tillståndsprövningen är till för att myndigheterna ska kunna kontrollera att det finns förutsättningar att bedriva verksamheten på ett säkert sätt på den tänkta platsen och att skyddet mot brand och explosion är tillräckligt. Tillståndet är tidsbegränsat då lagstiftning och hantering av brandfarliga varor, liksom omgivningen till sådan verksamhet, förändras. Tillståndet kan därav behöva omprövas eller anpassas vid förändringar.

Utgångspunkt för denna bedömning är Handbok - Hantering av brandfarliga vätskor och gaser på bensinstationer utgiven av Myndigheten Samhällsskydd och beredskap (MSB, dåvarande Räddningsverket), vilken har föreskrivningsrätten enligt LBE. Uppfyller hanteringen det som står i denna handbok så behövs ingen särskild riskutredning genomföras av tillståndsinnehavaren utan hanteringen betraktas som säker. Om det anges någonting annat i lokala riktlinjer, t.ex. Stockholms, är inte relevant.

Bensinstationen bedöms uppfylla nationell lagstiftning och riktlinjer och har erhållit förnyade tillstånd varpå den nuvarande lokaliseringen av bensinstationen inte kommer att riskbedömas med anledning av närheten till handelscentret och hotellet. Dock är placeringen inte optimal och därför ser räddningstjänsten att hanteringen på sikt flyttas, vilket möjliggörs i aktuell detaljplan.

Halmstads kommun gör på grundval av ovanstående bedömning att användningen centrum, handel, parkering samt fordonsservice avseende drivmedelsförsörjning kan medges inom aktuell byggrätt. Både befintlig och ny verksamhet hanteras enligt tillståndsprocessen ovan och ingen ytterligare reglering krävs genom planbestämmelser. Skulle en bygglovsansökan inkomma gällande ex. handel inom aktuellt användningsområde med befintlig bensinstation skulle Räddningstjänsten höras och som tillsynsmyndighet behöva tillståndspröva verksamheten - att verksamheten skulle kunna bedrivas likt i nuläget om handel utvecklas inom området är mindre troligt. Utvecklas den befintliga verksamheten har de som bedriver verksamheten fullt ansvar för att marken provtas och eventuellt saneras. Aktuell detaljplan innebär att om bensinstationen läggs ner kan området utvecklas för centrum, handel och parkering.

Bestämmelsen på plankartan avseende entréer mot E6 förtydligas.

Informationen gällande hantering av dagvatten noteras.

Vart framtida livsmedelsbutik placeras inom anläggningen regleras ej i detaljplan. Halmstads kommun noterar att Länsstyrelsen bedömer det som särskilt viktigt med en närhet till busshållplatserna.

Synpunkter på informationsskyltar inne i köpcentret regleras ej i detaljplan. Halmstads kommun noterar dock att Länsstyrelsen tycker att det skulle vara positivt med skyltar inne i köpcentrat vilka redovisar kommande avgång för bussarna. Detaljplanen motverkar inte att busshållplatser i framtiden kan placeras närmre entréer.

Risk att skada riksintresset för kommunikation - RV15 samt påverkan på människors hälsa.

Beräkningar har utförts av vad de bedömda trafikmängdsökningarna mellan 2010 och 2020 betyder för trafikbullernivåerna vid kringliggande bostadsbebyggelse. En ökning på ca 0,5 dBA förväntas vid de närliggande bostäderna i Andersberg, öster om Prästvägen samt söder om RV15. Största delen av denna ökning av bullernivåerna påverkas av tillkommande trafik på vägnätet vilka inte tillkommer på grund utav en vidareutveckling av aktuellt köpcentrum utan på grund av den generella trafikökningen. En ökning av den ekvivalenta ljudnivån om 0,5 dBA innebär en marginell och inte hörbar bullerökning. Om den generella trafikökningen

exkluderas så att endast trafikökningseffekterna av aktuell detaljplan finns kvar, beräknat på samma sätt ökar den ekvivalenta ljudnivån vid husen i Fyllebro med omkring 0,1 dBA.

Ett förtydligande av de bullerberäkningar som gjorts i framtagandet av MKB (2013- 10-24) översändes till Länsstyrelsen 2013-10-24.

En dialog har förts med Länsstyrelsen om påverkan på människors hälsa samt påtaglig skada på riksintresset för kommunikation. Länsstyrelsen har uttryckt att de bullerberäkningar och trafikberäkningar som gjorts verkar ok gällande påvisandet av att aktuell detaljplan ej kommer att innebära en påtaglig skada för riksintresset för kommunikation eller människors hälsa..

Halmstads kommun gör mot bakgrund av ovanstående bedömningen att detaljplanen för Stormarknaden 1 och 3 inte innebär en påtaglig skada för riksintresset för kommunikation då aktuell detaljplan ej bedöms påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av RV15. Halmstads kommun gör även bedömningen att aktuell detaljplan ej innebär en påtaglig påverkan på människors hälsa.

Trafikverket

Buller

I planhandlingarna gör kommunen bedömningen att den ökade trafiken till och från Eurostop får marginell eller försumbar betydelse för kringliggande bostadshus, främst med hänsyn till befintligt buller från väg E6, väg 15 samt Prästvägen.

Trafikverket delar inte kommunens bedömning i denna fråga. Varje ökning av trafik och där tillhörande buller är en ökad störning då bullernivåerna i området söder om väg 15 redan är höga. Redan i dag upplever fastighetsägare söder om väg 15 en störning på grund av vägtrafikbuller och genom föreläggande från Halmstad kommun har Trafikverket krav på att åtgärda bullernivåerna för ett antal fastigheter inom området.

Med hänsyn till nuvarande rättsläge och de höga bullernivåerna i området kan Trafikverket i dagsläget inte acceptera ytterligare en trafikökning till följd av aktuell exploatering. Trafikverket vill att det redovisas förslag på tänkbara åtgärder för att minska bullerstörningen från tillkommande trafik.

Trafikverket bedömer att en ökad trafik till följa av en större exploateringsyta för handel utan samtidig bulleråtgärd kan komma att skada det riksintresse som väg 15 utgör.

Ändrad väghållningsområdesgräns

Trafikverket ser inget hinder mot en ändrad väghållningsområdesgräns för Hagelvägen. En ansökan, med en tydlig specifikation om vilken sträcka som avses ingå i det förändrade väghållningsområdet skickas till Trafikverket. Till ansökan skall en tydlig karta samt aktuell detaljplan bifogas.

Ny cirkulationsplats, Hagelvägen

Nuvarande korsning på Hagelvägen förslås utformas som cirkulationsplats vilket ej ska innebära någon risk för köer ut på E6:s ramper enligt det trafiktekniska Pm som tagits fram i samband med planen. Med hänseende till korsningens närhet till E6 ramp önskar Trafikverket dialog innan slutgiltig utformning fastslås.

Kommentar

För synpunkter gällande buller se kommentar till Länsstyrelsen.

Enligt bestämmelserna i Vägförordningen (2012:707) 2:2 beslutar Trafikverket om ändring av en kommuns väghållningsområde. Innan ett sådant beslut meddelas, ska Trafikverket höra kommunen och länsstyrelsen. I dialog med Trafikverket under framtagandet av detaljplanen har Trafikverket påtagit sig att upprätta ett ärende för utökat kommunalt väghållningsansvar på Hagelvägen i vilken Halmstads kommun, Kommunstyrelsen får yttra sig.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSE, M FL

Byggnadsnämnden

Byggnadskontoret är fortsatt positivt till planförslaget men framför några kvarstående erinringar:

Totalhöjd är inte lämplig att använda i planbestämmelse. Totalhöjden ska även innefatta installationer och andra byggnad delar som sticker upp över taket. I praktiken ställer begreppet totalhöjd ofta till problem i bygglovprocessen. Totalhöjd bör ersättas med nockhöjd.

Gestaltningsskonceptet och ambitionen om hög kvalité i arkitektur och material bör kopplas till planbestämmelser för att ge bättre förutsättningar för efterlevnad.

Bebyggelsens utbredning bör regleras med planbestämmelse om tillåten byggnadsarea. Bestämmelse om bruttoarea är svår att använda vid detaljplanens framtida användning och ger inte samma bebyggelsereglerande verkan som byggnadsarea.

Kommentar

Totalhöjd - Totalhöjd är mer lämpligt för denna volym och för att undvika svårigheten med att exempelvis avgöra vilken fasad som är beräkningsgrundande.

Gestaltningsskoncept - Detaljplaner ska utformas så att det tydligt framgår hur bebyggelsen och miljön i övrigt regleras. Detaljplanen får dock inte göras mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till syftet med planen. De bestämmelser som används i planen måste alltid ha sin grund i att de ska medverka till att göra planområdet lämpligt för den form av användning eller bebyggelse som planen reglerar.

På grund av detta har dialog förts med exploatör och ett gestaltningsskoncept har tagits fram. Avsikten har ej varit att koppla detta koncept till detaljplanen utan att skapa en samsyn.

Bruttoarea - 2008 gjordes en handelsanalys, på uppdrag av Halmstads kommun, i samband med framtagandet av en kommunal handelspolicy (HUI 2008). Utredningen visar att en utveckling av befintliga handelsområden ger den bästa handelsutvecklingen i Halmstad. Utredningen utgår från att Eurostop byggs ut till som mest 55 000 m² och det är denna detaljplanen har som utgångspunkt. Vid en vidareetablering av handel bedöms en reglering av bruttoarea mer relevant för planens syfte än en reglering av byggnadsarea.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget till ändrad detaljplan.

Efter samrådet har bland annat följande ändringar av planförslaget som har betydelse från miljö- och hälsoskyddssynpunkt gjorts:

Plankartan har justerat så att befintlig bensinstation möjliggörs att ligga kvar.

Planbeskrivningen har kompletterats med avseende på släckvattenhantering. Släckvatten ska omhändertas inom området. Före varje punkt där dagvattenssystemet inom området ansluts till stamledning föreslås att en nedstigningsbrunn med avstängningsmöjlighet i form av slusslucka eller likvärdigt placeras. Nedstigningsbrunnen utfor-

mas med sandfång för att underlätta pumpning av släckvatten. Information om placering samt handhavandeinstruktioner ska delges räddningstjänsten och placeras vid brandförvarstablån till det automatiska brandlarmet.

I yttrandet i samrådsskedet tillstyrkte miljö- och hälsoskyddsnämnden detaljplanen samt framförde att frågan om hur förorenat släckvatten kan omhändertas behöver belysas i detaljplanen. Med den komplettering som gjorts i planbeskrivningen med avseende på förorenat släckvatten bedömer miljö- och hälsoskyddskontoret att detaljplanen kan genomföras utan att störningar för människors hälsa eller miljön uppkommer.

Kommentar

Informationen noteras.

Teknik och fritidsförvaltningen och Laholmsbuktens VA

Teknik- och fritidsförvaltningen tillstyrker det framlagda planförslaget med synpunkter enligt nedan:

Park/Natur

Synpunkt på föreslagen kvartersmark:

Vid utbyggnad av området bör man sträva efter en så hög grönytegrad som möjligt. Förutom att jobba med grönytor och alléer på mark som föreskrivs i planhandlingen bör det finnas en ambition att jobba med gröna tak på planerade byggnader inom området. Med hjälp av gröna tak kan man även fördröja dagvattnet något inom området.

VA-försörjning

I granskningshandlingen under rubrikerna Förutsättningar och Teknisk försörjning, Dricks- och spillvatten står beskrivet:

Befintliga serviser är S200 PVC vg +4,94 samt V250 som leds in i området från öster. Det finns även en befintlig servisavsättning S225 btg vg +2,57 söder om området som idag inte används.

Gällande servisen S200 PVC så gäller vg + 4,94 utloppet i den brunn som servisen mynnar i, och alltså inte höjden vid servicens förbindelsepunkt. Höjden på förbindelsepunkten bör kontrolleras vid projekteringen.

Den sist nämnda servisavsättningen, S225 btg vg +2,57, kan inte erbjudas. Denna ledning är proppad i båda sidor av Laholmsvägen och

ingår alltså inte som drifttagen ledning inom det allmänna VA-nätet.
Inga planer finns att drifttaga nämnda ledning.

Planekonomi

Utbyggnad av cirkulationsplatserna vid Hagelvägen och Prästvågen samt viss omdisponering av Prästvågen mot Laholmsvågen uppskattas till ca 8.0 miljoner kronor.

Genomförande

De kommunaltekniska anordningarna enligt ovan kan efter sedvanligt avrop från Samhållsbyggnadskontoret komma till utförande genom Teknik- och fritidsförvaltningen.

Kommentar

Park och natur - Synpunkterna gållande grönytegrad och gröna tak noteras.

VA-försörjning - Informationen gållande servicens förbindelsepunkt noteras och beaktas vid kommande projektering. Den nämnda ledningen vilken är ur drift föreslås ej användas.

Planekonomi - informationen gållande planekonomin noteras.

Genomförande - informationen noteras.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken är nöjd med att kollektivtrafiken till köpcentrat har fått en ökad prioritering i planeringen av området med hållplatser i nära anslutning till entréerna.

Ändringar som genomförs på busslinjers linjedragning genom planområdet, kommer att påverka hållplatser och annan infrastruktur utanför planområdet. Detta omnåms inte i detaljplanen. För en omlåggning av linjerna, enligt Hallandstrafikens och detaljplanens intentioner måste hållplatser och annan infrastruktur utanför planområdet vara klar till en omlåggning av trafiken.

Hallandstrafiken ser med fördel att samråd med Halmstads kommun och exploatören av Eurostop sker om hur kollektivtrafikåtgärder bäst kan genomföras. Omlåggning av bussarnas körväg bör ske

i samband med existerande tidtabellskifte dvs under andra veckan i december 2014 eller mitten på juni eller augusti 2015.

Den norra hållplatsen på planområdet bör anpassas för att kunna ta emot två stycken boggiebussar med en längd på 15 meter vardera. Vändslingan ska medge en vändradie så att fordonen ska kunna ta sig fram hinderfritt. Hållplatsplattformen ska vara fullt tillgänglighetsanpassad enligt gällande regler.

Kommentar

Den hållplats som Halmstads kommun ser påverkas av aktuellt planförslag är den som är belägen på RV 15. Planförslaget innebär att även linje 20 kommer att stanna vid denna hållplats vilket redogörs för i planbeskrivningen. Enligt Trafikverket finns det planer på, samt ekonomi till, att omforma dessa hållplatser.

Informationen gällande omläggning av bussarnas körväg i samband med existerande tidtabellsskifte noteras. Utformningen av busshållplatsen regleras i exploateringsavtal mellan Halmstads kommun och exploatör. Utformningen utgår från kommunal standard.

Övrig information noteras.

TeliaSonera Skanova

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. (Karta bifogades yttrandet. Bilagan tas dock ej med i denna skrivelse).

Markerade kablar är viktiga för samhällsfunktionen, och även dyra att flytta. Skanova kommer i så fall att kräva full ersättning för detta arbete. Ledningsrätt finns för en av kablarna. Vi har gjort försök att ta den ur drift, men förgäves.

I övrigt har Skanova inget att erinra mot rubricerad detaljplan.

Kommentar

För de kablar som omfattas av ledningsrätt har det upprättats ett avtal mellan Skanova och exploatören. Detta avtal avser att exploatören påtar sig flyttningskostnader och förrättningskostnader i det nya läget. Övriga omfattas inte av detta avtal och de ansvarar Skanova för.

Halmstad energi och miljö AB (HEM)

Halmstads Energi och Miljö AB har följande synpunkter:

Vid framtida utbyggnad inom fastigheten, måste hänsyn tagas till befintlig ledningsrätt, alla eventuella kostnader för flytt eller andra åtgärder bekostas av fastighetsägaren. Det finns en nätstation som är av vikt för fördelning av högspänning på hela Stenamarks och Stormarknads områdena i nordöstra hörnet av Stormarknaden 3.

Halmstad Stadsnät har fiber i området..

Kommentar

De kablar och tillbehör som omfattas av ledningsrätt regleras i exploateringsavtalet. Kostnader för flytt av ledningar till nytt u-område samt förrättningskostnader bekostas av exploatören.

Information gällande befintlig nätstation samt att fiber finns i området noteras.

REMISSINSTANSER UTAN SYNPUKTER

- Lantmäterimyndigheten Halmstads kommun
- Räddningstjänsten
- EON elnät
- EON gas
- Villaägarna södra Halland

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Statoil fuel and retail Sverige AB

Statoil berörs som sakägare till planförslaget genom att bolaget bedriver verksamhet inom det område som förslaget omfattar. Statoil har tidigare i skrivelse den 16 maj 2013 lämnat synpunkter på planförslaget. Halmstad kommun har nu gjort vissa förändringar i planen bl. a. medges numera att statoil kan vara kvar på sin nuvarande plats, vilket Statoil finner tillfredsställande i och för sig. Dock är det inte godtagbart att befintlig tvätthall förlagts till prickad mark.

Statoil är dock fortfarande inte berett att godta planförslaget i dess nuvarande utformning. Såvitt framgår av granskningshandling "Detaljplan för Stormarknaden 1 och 3" kommer det att medges ytterligare en anläggning för fordonsservice avseende

drivmedelsförsörjning. Statoil anser det inte vara rimligt att det finns ytterligare en sådan anläggning inom nu ifrågavarande plan. Det saknas närmare utredning om lämpligheten av ytterligare en anläggning för fordonsservice och drivmedelsförsörjning. Detta särskilt som den miljökonsekvensbeskrivning som gjorts utgått endast från en anläggning avseende fordonsservice och drivmedelsförsörjning. Miljökonsekvensbeskrivningen brister således i nu nämnt avseende.

Statoil har i skrivelsen den 16 maj 2013 redogjort för sin inställning till utredningskravet vid val av plats för verksamhet när det gäller anläggning för bland annat drivmedelsförsörjning.

Mot bakgrund av att den befintliga verksamheten planeras att få vara kvar såvitt framgår av detaljplaneförslaget framstår det som mindre genomtänkt att ha ytterligare en anläggning med fordonsservice och drivmedelsförsörjning. Det måste enligt Statoil framstå som rimligt att behovet väl kan tillgodoses med den befintliga anläggningen. Om den befintliga anläggningen bibehålls torde en plats också ha valts som lämplig med hänsyn till att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Ytterligare en plats med fordonsservice och drivmedelsförsörjning torde medföra en helt onödig miljöpåverkan. Statoil saknar fortfarande en utredning om alternativa platser för nämnda verksamhet och vilka överväganden som funnits bakom beslutet att i planen inta ytterligare en anläggning för fordonsservice och drivmedelsförsörjning. Några tänkbara alternativ för en ytterligare anläggning har inte lämnats i planbeskrivningen.

Statoil motsätter sig således planen i dess nuvarande utformning. Det går inte att på ett tydligt sätt bedöma detaljplanens konsekvenser när det gäller de nu omtalade anläggningarna för fordonsservice och drivmedelsförsörjning.

Kommentar

Den befintliga tvätthallen är en pågående verksamhet vilken kan underhållas, renoveras etc. Begränsningen som aktuell plan innebär är att tvätthallen ej kan utvecklas vidare.

Ett nollalternativ har studerats i MKB för Stormarknaden 1 och 3, i ett så kallat nollalternativ så studerades befintlig bensinstation i nuvarande läge. Ett alternativt läge studerades också i MKB för Stormarknaden 1 och 3.

Bensinstationen inom området är en pågående och relativt nyetablerad verksamhet. Vid avveckling av denna verksamhet har de som bedriver verksamheten fullt ansvar för att marken provtas och eventuellt saneras. Därav bedömer kommunen att det ej innebär en försämring för miljön om bensinstationen skulle flyttas till det alternativa läget.

Vid en eventuell nyetablering av bensinstation inom planområdet skall lossningsplats för tankfordon placeras minst 25 meter från handelsbebyggelsen enligt "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" (Räddningsverket, 2008).

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

Halmstad 4:54, Mikael Jensen, Halmstad 4:60, Daniel Johansson, Halmstad 4:57, Karl-Erik Lovén, Halmstad 4:59, Arne Bengtsson, Elinor Wilhelmsson, Fyllinge 1:9, Marita Andersson

Följande frågor och synpunkter på Eurostops utbyggnad har lämnats:

Ökat buller från vägarna och köpcentret. Det blir fler bilar och parkeringen kommer närmre oss. Risk för ökat buller när fasaden kommer närmre våra fastigheter. De befintliga bullernivåerna har redan nu gett störd sömn och försämrat hälsotillstånd. Bullerökningen som redovisats i detaljplanen, anser vi är för lågt beräknad. Vi får medhåll från Trafikverket i vårt påstående.

Ökad luftförorening. Det kommer att bli mer köbildning med tomgångskörning av bilarna på vägarna och på parkeringsområdet som kommer närmre oss. Kapaciteten i korsningen RV 15/Prästvägen - risk för stopp i trafiken. I detaljplanen finns endast bedömningar av ökade luftföroreningar. Med anledning av nya rön om dålig luftkvalitets inverkan på människans hälsa, efterlyser vi riktiga fältmätningar.

Ökad vibration både under byggnation och av ökad trafik. Vi har redan en pågående vibrationsutredning och konstaterade vibrationsskador på husen. Före en eventuell utbyggnad av Eurostop kräver vi en besiktning av våra fastigheter.

Risk för mer störande ljus från byggnaderna, reklamskyltar och ökad trafik. Då vi redan har störande ljus från stormarknaden idag, befarar vi att problemet blir än mer påtagligt när utbyggnaden skett, eftersom byggnaden då kommer betydligt närmre våra fastigheter.

Utbyggnaden av Eurostop sänker värdet på våra fastigheter. Hur resonerar Halmstad kommun angående detta?

Busstrafiken: Fastigheterna som ligger närmst busshållplatsen vid RV 15, är idag störda av buller och vibrationer från regionsbussarna som stannar ett antal gånger i timmen. Även nedskräpning och förstörelse på våra fastigheter, samt oväsen från av- och påstigande resenärer är idag ett stort problem för oss. Då ni planerar att även lokaltrafiken ska använda sig av denna hållplats, kommer vi få en markant ökning av ovan nämnda problem. Om ert förslag skall genomföras vill vi fastighetsägare närmst hållplatsen, få möjlighet att medverka vid utformningen av denna plats.

Kommentar: Halmstad kommun satsar mycket på nyetablering av olika verksamheter här i området, till exempel åkerier, stora lagerverksamheter och nu senast utbyggnad av Eurostop. Detta skapar många positiva effekter för kommunen. Men det skapar också negativa effekter för oss, så som buller, luftföroreningar och vibrationer, som vi inte tycker Halmstad kommun tar sitt fulla ansvar för. Dessa problem skjuts istället över på oss boende och på Trafikverket. Halmstad kommun skriver att ökningen av trafikbuller och luftföroreningar som kommer att orsakas av utbyggnaden, är försumbar. Då vi redan nu har hälsovådliga nivåer, är även en så kallad "försumbar" ökning för mycket för oss.

Ett förslag från oss är att kommunen och Trafikverket löser detta miljöproblem gemensamt. Vi vill nämligen se en lösning på problemet, i annat fall motsätter vi oss en utbyggnad av Eurostop.

Kommentar

Buller - Enligt den bullerutredning som tagits fram påvisas att den ökning av buller som kan komma ske i framtiden ej påtagligt beror på en utbyggnad av detta köpcentrum. Detta föranleder att den redan befintliga bullerfrågan ej behandlas i detta planarbete. Se även kommentar till Länsstyrelsen.

Trafikverket är huvudman för RV15 vilket innebär att det är de som har ansvar för vägen. Kommunen har genom miljö- och hälsoskyddsnämnden, 2012-07-04, förelagt Trafikverket att vidta skyddsåtgärder med anledning av klagomål på trafikbuller från RV15 och E6:an vid Fyllebro. Kommunen bedömer med andra ord att bullerskyddsåtgärder bör göras för de berörda fastigheterna med anledning av befintligt vägföretag.

Trafikverket har överklagat miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut - 2012-08-13.

Länsstyrelsen har tagit beslut i ärendet 2013-06-05

Luftförorening - I den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram konstateras att luftföroreningshalterna i planområdet är låga och klart underskrider gällande miljö kvalitetsnormer och miljömål.

Parkering planeras ej närmare bebyggelsen vid Fyllebro än i nuläget.

Kapaciteten i korsningarna är utredda i det Trafik PM som tagits fram i detaljplanearbetet (2013-07-23), utifrån dessa beräkningar har två nya cirkulationsplatser planerats i aktuell detaljplan. Dessa påverkar korsningarnas kapacitet positivt.

Störande ljus - Aktuell detaljplan reglerar att det ej får vara blinkande eller bildväxlande skyltar inom området vilka främst ska placeras på fasad. Komplementskyltar medges till en högsta höjd till 3,5 meter, skyltmaster medges ej. Aktuellt detaljplaneförslag innebär en större restriktion än gällande detaljplan avseende skyltning och dess utformning.

Vibrationer/ värdeförändring - Vibrationer och en värdeförändring på era fastigheter är inte något som bedöms påverkas av aktuellt planförslag.

Busstrafik - Vid en omformning av bussbållplatserna på RV 15 är Trafikverket huvudman och det är de som har ansvaret för en eventuell dialog med närboende.

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 finns att tillgå på samhällsbyggnadskontoret.

INKOMNA YTTRANDEN VILKA FRAMFÖRT ERINRINGAR SOM EJ BEAKTATS

Sakägare

Fastighet	Namn	Adress
SOPPAN 1	Max Hamburgerrestauranger gm Patrik Engman	Box 24053 Banérgatan 16, 5tr 104 51 Stockholm
STORMARKNADEN 3	Statoil fuel and retail Sverige AB gm Hellström advokatbyrå AB	Hellström advokatbyrå Kungsgatan 33 Box 7305 103 90 Stockholm
STORMARKNADEN 3	Svenska McDonalds AB gm Kjell-Arne Forsberg	Svenska McDonalds AB 127 85 Skärholmen

Övriga

Fastighet	Namn	Adress
HALMSTAD 4:54	Mikael Jensen	Strandgårdsvägen 1 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:60	Daniel Johansson	Strandgårdsvägen 4 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:57	Karl-Erik Lovén	Strandgårdsvägen 6 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:59	Arne Bengtsson	Strandgårdsvägen 2 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:59	Elinor Wilhelmsson	Strandgårdsvägen 2 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:56	Gabriel Hjertqvist	Strandgårdsvägen 5 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:55	Thomas Kjoller	Strandgårdsvägen 7 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:51	Jasmir Jakupovic	Strandgårdsvägen 17 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:50	Roy Andersson	Strandgårdsvägen 19, Agdeborg 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:22	Lars Wilhelmsson	Gamla Laholmsvägen 10 A 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:22	Suzana Wilhelmsson	Gamla Laholmsvägen 10 A 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:24	Dejan Mistic	Gamla Laholmsvägen 8 302 62 Halmstad

FYLLINGE 1:30	Ismet Ferhatovic	Gamla Laholmsvägen 10 B 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:33	Ramo Besic	Gamla Laholmsvägen 8 A 302 62 Halmstad
FYLLINGE 14:1	Niklas Adolfsson m. familj	Gamla Laholmsvägen 9 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:9	Maritha Andersson	Gamla Laholmsvägen 1 302 62 Halmstad

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Frida Stenberg
planarkitekt

Detaljplan för Stormarknaden 1 och 3, Stenalyckan, Halmstads kommun

Miljökonsekvensbeskrivning

Koncept 2013-03-25

Detaljplan för Stormarknaden 1 och 3, Stenalyckan, Halmstads kommun
Miljökonsekvensbeskrivning

Koncept 2013-03-25

Beställare: Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

Beställarens representant: Sara Jakobsson

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare Erland Kjellson
Handläggare Herman Heijmans
Handläggare Ola Sjöstedt

Uppdragsnr: 103 03 11

Filnamn och sökväg: n:\103\03\1030311\0-mapp\09 beskr-utredn-pm-
kalkyl\mkb eurostop.doc

Tryck: Norconsult AB

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1 Inledning	7
1.1 Förslag till detaljplan	7
1.2 Gällande lagstiftning om MKB till detaljplan	9
1.3 Kommunens behovsbedömning av detaljplanen	9
1.4 Avgränsningar.....	10
1.5 Alternativ.....	12
2 Miljökonsekvenser av nollalternativet	13
3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser av detaljplanen.....	14
3.1 Riksintressen	14
3.2 Naturmiljö	16
3.3 Dagvattenhantering och vattenkvalitet i Fylleån	16
3.4 Trafik	20
3.5 Trafikbuller.....	22
3.6 Luftföroreningshalter	22
3.7 Risker från transporter av farligt gods samt bensinstation ...	23
3.8 Markföroreningar	26
3.9 Konsekvenser under byggtiden.....	26
4 Uppfyllelse av miljömål.....	27
5 Uppföljning	29
Referenser.....	30

Sammanfattning

Eurostop, en del av Stenalyckans handelsområde i Halmstad, avses byggas ut med främst handelsytor, parkeringsytorna omdisponeras och väganslutningarna förändras. Till den detaljplan som upprättas för området har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. MKBn har upprättats med hänsyn till att detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan. Detta gäller framförallt beträffande Fylleån som är belägen öster om planområdet och är markerad som Natura 2000-område, men även med hänsyn till de trafikanknutna effekterna i form av buller, risker m m.

Detaljplanen berör områden av riksintresse för dels naturvärden och dels friluftslivet. Ingetdera riksintresset påverkas dock på ett negativt sätt av detaljplanens genomförande. Fylleån, en bit öster om planområdet, ingår i båda riksintressena och utgör även Natura 2000-område – se nedan beträffande dagvattenhantering. Väg E6/E20 som går strax väster om planområdet och är markerad som riksintresse för kommunikationer påverkas inte heller.

Marken inom planområdet är till allra största delen hårdgjord för vägar och parkeringsplatser, och naturmiljö finns i stort sett endast i form av omgivande gräsremsor. En hotad art, stortimjan, växer dock på en av dessa gräsytor och det är önskvärt att denna kan bevaras.

Fylleån är av regeringen godkänd som ett Natura 2000-område enligt EU:s art- och habitatdirektiv. Huvudsyftet med direktivet är att värna om arter och naturtyper som är skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Bland de arter som berörs av direktivet ingår lax. För Fylleån gäller också ramdirektivet för vatten som syftar till att bevara och förbättra vattenmiljön i Europas grund- och ytvatten. Målsättningen är att alla vatten skall ha god status och att vattenkvaliteten inte får försämrats. Baserat på vattendirektivet beslutas om miljökvalitetsnormer (MKN) för olika vattendrag. Vad avser Fylleån, delen mynningen-Brearedssjön, gäller som miljökvalitetsnormer att god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus skall ha uppnåtts till 2015. Enligt vattenmyndigheten uppnås dessa miljökvalitetsnormer redan idag.

I nuläget leds dagvattnet från takavvattningen inom planområdet direkt till Fylleån. Dagvattnet från körvägar, parkeringsytor och bensinstationsområdet leds via slam- och oljeavskiljare och därefter till Fylleån. Den i detaljplanen föreslagna dagvattenhanteringen innebär att dagvattnet från alla vägar och parkeringsytor på samma sätt som i nuläget leds via slam- och oljeavskiljare till Fylleån. För nya

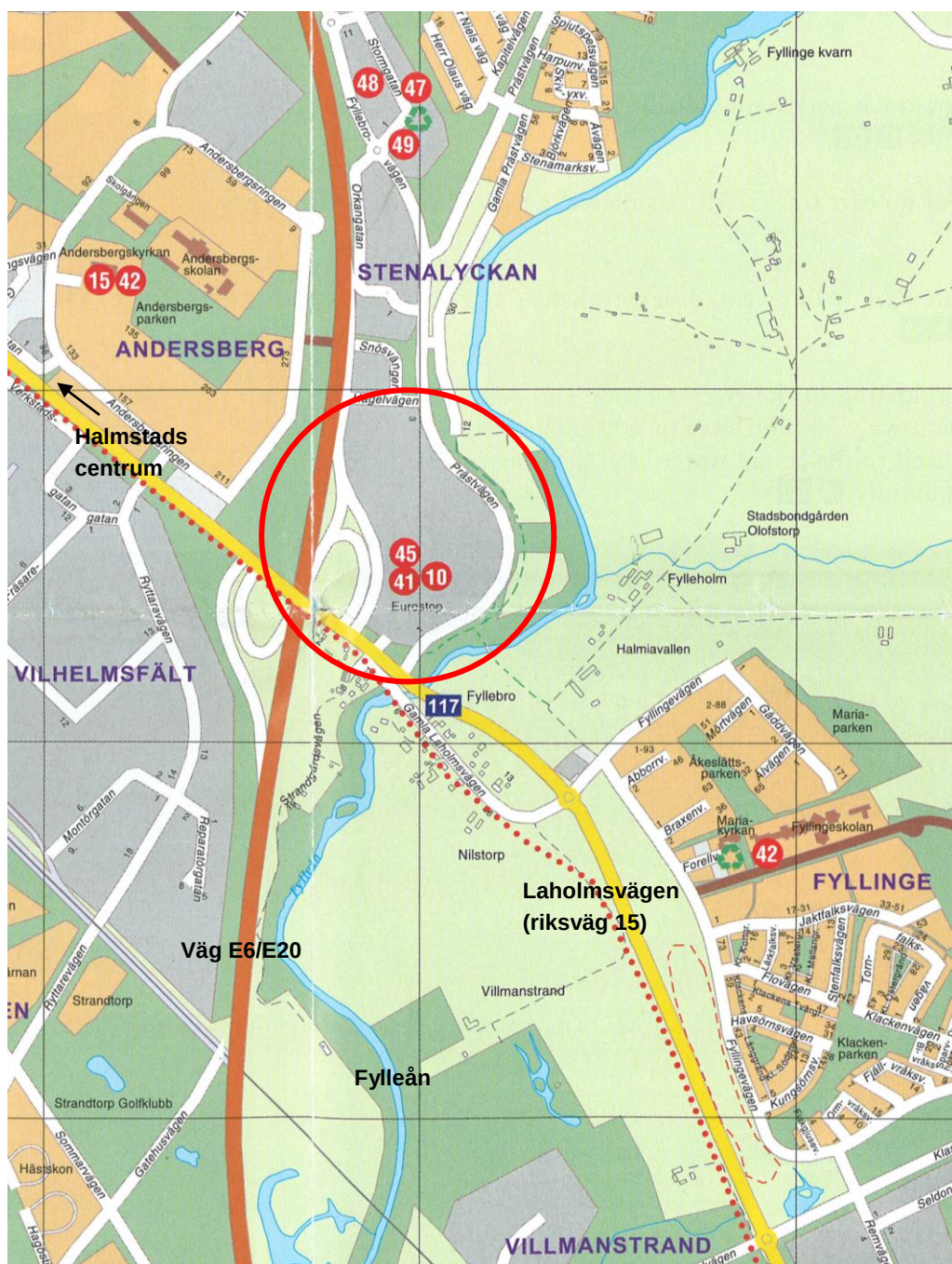
byggnader leds takdagvattnet via någon form av fördröjningsmagasin så att det resulterande utflödet inte blir större än från den hårdgjorda yta som ersätts av byggnader.

Vad gäller konsekvenserna av detaljplanen bedöms dagvattenflödet till Fylleån bli ungefär samma som idag. Med olje- och slamavskiljare för dagvattnet från väg- och parkeringsytorna bedöms tillförseln av föroreningar till Fylleån bli i stort sett oförändrad. Fylleåns vattenkemiska status är enligt vattenmyndighetens bedömningar inte försämrade av miljögifter. Med ovan beskrivna förändringar av dagvattensystemet bedöms detaljplanens genomförande inte försämrade möjligheterna till ett bibehållande av Fylleåns goda vattenstatus.

Den totala byggnadsytan inom planområdet förutsätts öka med drygt 60 % men trafikallsträngen beräknas öka något mindre, ca 35 %, till följd av bl a att de besökande antas stanna längre på det utbyggda Eurostop. Trafikökningarna blir märkbara på de omgivande vägarna och i berörda vägkorsningar, men enligt utförd trafikutredning kommer trafikbelastningsförhållandena att bli tillfredsställande.

Trafiken ger effekter på buller och luftföroreningar. Förändringarna av trafikbullret från den ökade trafiken till och från Eurostop får marginell eller försumbar betydelse för kringliggande bostadshus, främst med hänsyn till det befintliga bullret från väg E6, Laholmsvägen och Prästvägen. Gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet klaras idag med god marginal, detta förändras inte av Eurostops utbyggnad.

De planerade utbyggnaderna inom planområdet ligger på sådana avstånd till trafikled där farligt gods transporteras som rekommenderas av Länsstyrelsen. Inga markföroreningar har upptäckts inom området vilka kräver särskilda åtgärder.



Figur 1.1 Halmstad, Stenalyckan. Översiktskarta med planområdet för Eurostop inringat.

1 Inledning

1.1 Förslag till detaljplan

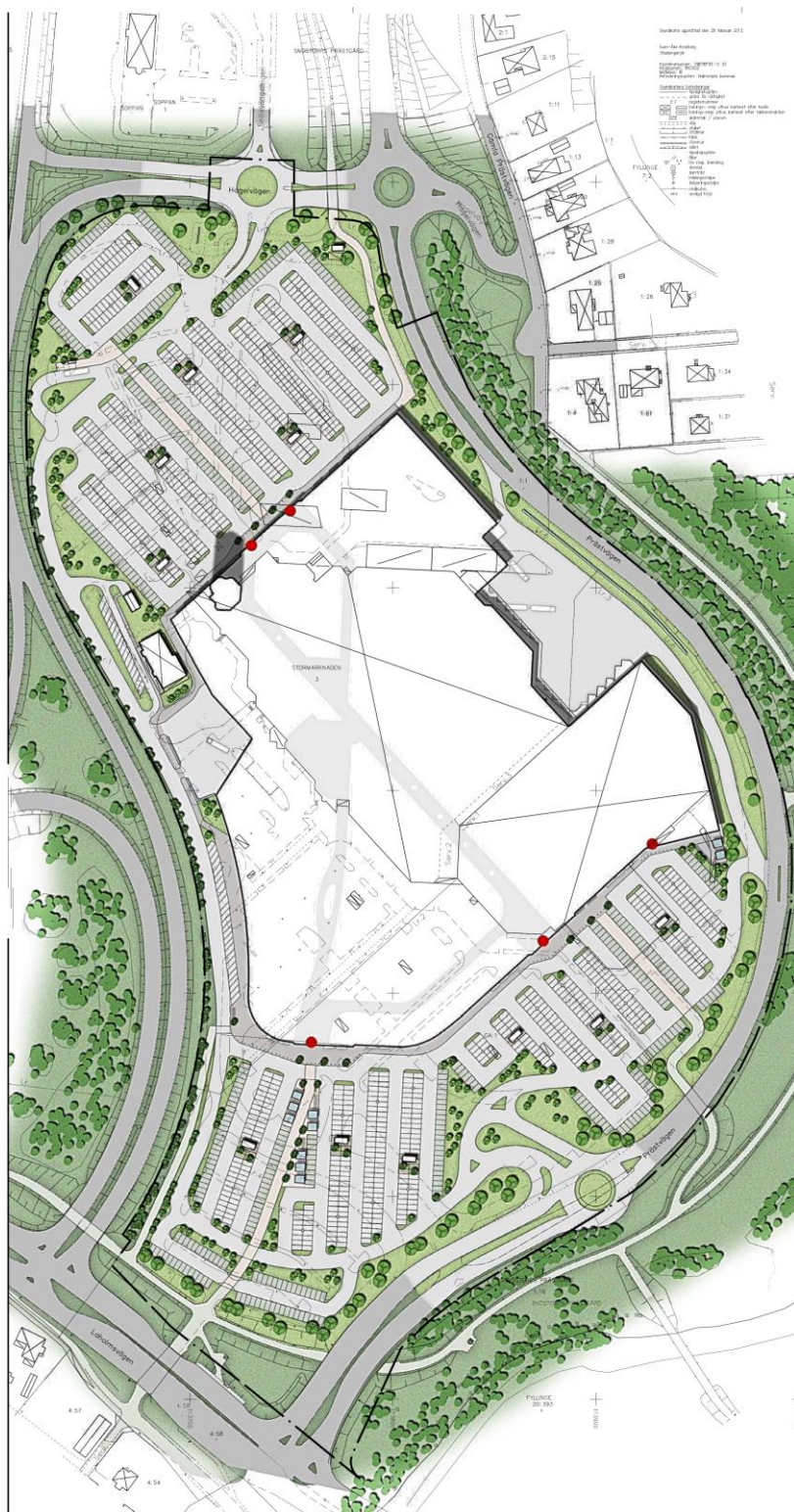
Eurostop, en del Stenalyckans handelsområde i Halmstad (se figur 1.1), avses byggas ut med nya butikslokaler, det inre vägnätet görs då om och befintliga parkeringsytor om disponeras. En ny detaljplan upprättas för Eurostops fastigheter, Stormarknaden 1 och 3. Som en del i detaljplanen har denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. MKBn har upprättats med hänsyn till att detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan, detta gäller framförallt beträffande Fylleån som är belägen öster om planområdet och är markerad som Natura 2000-område, men även med hänsyn till de trafikanknutna effekterna i form av buller, risker m m.

Planområdet avgränsas i väster av väg E6/E20, i norr av Hagelvägen, i öster av Prästvågen och i söder av Laholmsvägen (riksväg 15, före detta väg 117).

Inom området finns idag Eurostops köpcentrum med totalt ca 34.400 m² byggnadsyta, gång- och körvägar samt parkeringsytor. I byggnaderna finns butiker, kontor, ett hotell och restauranger. I den nordligaste delen ligger en bensinstation och bilservice.

Ytterligare ca 21.200 m² ny butiksyta avses byggas ut, se illustrationskarta till detaljplanen i figur 1.2. Ungefär två tredjedelar av dessa ytor redovisas sydväst om befintlig byggnadskropp där det idag ligger parkeringsplatser. Huvuddelen av den övriga utbyggnaden förläggs åt norr och ersätter bensinstation, bilservice och parkering. Befintlig bensinstation försvinner således, men planen ger möjlighet att anlägga bensinstation på annat ställe inom planområdet, en bit från byggnaderna. Totalt kommer att inrymmas ca 1.500 parkeringsplatser inom området.

Dagvattenhanteringen inom området förändras till en del, men den särskilda dagvattenutredning som tagits fram har haft som utgångspunkt att detta inte får medföra någon förändrad påverkan på Fylleån. I en trafikutredning till detaljplanen visas bland annat hur trafikmängder och trafikbelastningar förändras på omgivande gator och vägar samt vilka åtgärder detta kan kräva. Med hänsyn bland annat till den höga grundvattennivån avses inget byggande under mark ske, t ex för källare och garage.



Figur 1.2 Illustrationskarta till detaljplan

1.2 Gällande lagstiftning om MKB till detaljplan

Grundläggande bestämmelser om MKB till detaljplan redovisas i *Plan- och bygglag (PBL)*, 4 kap 34 §. Föreskrifter om tillämpningen redovisas i *Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar*. PBL 4:34, anger, för två olika fall, att bestämmelserna i *Miljöbalken (MB)* om upprättande av miljökonsekvensbeskrivningar skall tillämpas om planen och dess genomförande *kan antas få en betydande miljöpåverkan*.

4 kap. 34 §. Om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan, ska redovisningen enligt 33 § första stycket 4 i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken.

Redovisningen ska också uppfylla kraven i 6 kap. 7 § första och andra styckena miljöbalken, om genomförandet av detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan på grund av att planområdet får tas i anspråk för

1. *industriändamål,*
2. *ett köpcentrum, en parkeringsanläggning eller något annat projekt för sammanhållen bebyggelse,*
3. *en skidbacke, skidlift eller linbana med tillhörande anläggningar,*
4. *en hamn för fritidsbåtar,*
5. *ett hotellkomplex eller en fritidsby med tillhörande anläggningar, utanför sammanhållen bebyggelse,*
6. *en permanent campingplats,*
7. *en nöjespark, eller*
8. *en djurpark.*

Vad avser detaljplanen för Eurostop bedöms, med hänsyn till att detta utgör ett köpcentrum, att en MKB måste upprättas i enlighet med båda styckena i § 34.

1.3 Kommunens behovsbedömning av detaljplanen

Halmstads kommun har genomfört en ”behovsbedömning av miljöbedömning” enligt 4 kap 34 § PBL, 6 kap 11 § MB och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar för att avgöra om detaljplanen för Eurostopområdet kan antas få en betydande miljöpåverkan (*Halmstads kommun, 2013*).

Behovsbedömningen har resulterat i följande ställningstagande:

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

Skäl till bedömningen är att området, som innehåller pågående handelsverksamhet och utgör en del av ett större befintligt handelsområde, ligger i anslutning till Fylleån. Fylleån utgör Natura 2000-område med höga naturvärden. Vid en ökad exploatering på fastigheterna Stormarknaden 1 och 3 får påverkan på naturvärdena gällande dagvatten ej ske.

Väg E6 och Rv 15 omfattas av riksintresse och tillåter trafik med farligt gods. Befintlig trafiksituation är komplicerad. En utveckling mot regionalt handelscentrum medför en ökad trafikmängd. Vid en trafikökning finns risk för kapacitetsbrist på befintligt system.

Avståndet till de närmaste bostäderna uppgår till ca 200 m. Bostadsområdet är redan bullerutsatt av E6:an och Rv, dock finns risk för ökat buller vid en trafiklösning.

Inom området finns en bensinstation med truckstop. Inom denna yta finns risk för förorenad mark.

Länsstyrelsen är enig med kommunens bedömning att planen kan antas få en betydande miljöpåverkan, enligt yttrande från samråd angående avgränsning av MKBn, daterat 2013-03-11. Länsstyrelsen begär en redovisning av de huvudalternativ som övervägts, deras miljöpåverkan samt motiveringen till varför ett visst alternativ har valts. Vidare har Länsstyrelsen förtecknat ett antal miljöfrågor som bör belysas i MKBn; detta har beaktats under Behandlade miljöaspekter i kapitel 1.4 nedan.

1.4 Avgränsningar

Nivåavgränsning

MKBn inriktar sig på de lokala miljöeffekter detaljplanen ger upphov till. Frågan om öppnande av nya eller förändring av befintliga exploateringsområden i kommunen och deras inverkan på miljön i stort, s k systemeffekter, är en fråga som behandlats i förslaget till fördjupad översiktsplan för staden Halmstad (*Halmstads kommun, 2010*). Förslaget inarbetas för närvarande i en kommuntäckande översiktsplan. För det aktuella området anges i nämnda planförslag: ”Eurostop utvecklas inom bef. fastighet. Truckstop flyttar”. I kapitel 2 ”Miljökonsekvenser av

nollalternativet” berörs dock effekter på övergripande nivå genom att en utveckling av handeln i aktuellt läge kontra handel i andra lägen jämförs.

Geografisk avgränsning

Utbyggnaden av Eurostop ger direkta effekter dels inom planområdet och dels på angränsande vägar i form av trafikökningar. Kringliggande bebyggelse kan komma att beröras miljömässigt till följd av trafikökningarna. Omgivande natur, särskilt Fylleån, påverkas inte förutom eventuellt som följd av förändrad dagvattenhantering.

Behandlade miljöaspekter

Bestämmandet av vilka miljöaspekter som skall behandlas i MKBn har utgått dels från kommunens behovsbedömning (se kapitel 1.3) och dels från Länsstyrelsens yttrande från samråd angående avgränsning av MKBn.

Riksintressen, Natura 2000-området Fylleån och hur det berörs av den förändrade dagvattenhanteringen, samt miljö kvalitetsnormer (MKN) för luftföroreningshalter och vattenkvalitet behandlas. Trafikförändringar och deras effekter på bullret och luftföroreningshalterna redovisas liksom risker från transporter av farligt gods, bensinstation och markföroreningar.

Trafikförhållandena i övrigt och trafiklösningar för gång- och cykeltrafiken, busstrafiken och biltrafiken inom och kring planområdet behandlas i den särskilda trafikutredning som tagits fram till detaljplanen.

Vad avser strandskydd belyses i MKBn vilka miljövärden som berörs inom gällande strandskyddsområde, men dispensfrågan i sig behandlas inte. Beträffande naturmiljö behandlas uppgifter om bland annat växtarter inom området, men någon särskild naturinventering bedöms inte motiverad (en sådan kan genomföras tidigast i juni).

Stadsbildsfrågan behandlas i Planbeskrivning. Miljöaspekter som i denna plan bedöms i stort sett sakna aktualitet är kulturmiljö, rekreation och friluftsliv samt vibrationer.

1.5 Alternativ

Vad avser alternativ för etablering av ny handel och utveckling av handeln i Halmstad har flera handelsutredningar utförts. Följande redovisning baseras främst på *Handelsutredning Halmstad (Nordplan, 2010)*.

Eurostop konkurrerar beträffande dagligvaror och volymhandel med övriga Stenalyckan, Flygstaden, ICA Maxi i södra Halmstad, Mellby center i Laholm samt Väla i Helsingborg. Vad avser shopping finns Väla, stadskärnorna i främst Halmstad men även Helsingborg, Falkenberg och Varberg samt på längre håll Kungsmässan i Kungsbacka och Göteborgs city. Slående är att något ”stort” shoppingcenter inte finns mellan Helsingborg och Kungsbacka.

I och med att Halmstad planerar för en kraftig tillväxt i staden – ca 30 % fler bostäder fram till år 2030 – kommer efterfrågan på handel också att öka. Sker inte någon nyetablering i Halmstadsområdet får man räkna med ett ökat utflöde av resor till handel belägen på avsevärda avstånd från Halmstad.

När det gäller etablering av främst volymhandel har inte city i Halmstad setts som ett alternativ i den utförda utredningen. Det förutsätts att city satsar offensivt på butiksutbud, skötsel, tillgänglighet och miljö. Vad avser Flygstaden bedöms i utredningen att någon mer omfattande shoppingutbyggnad inte görs i den närmaste framtiden. Mer aktuellt kan kompletteringar med detaljhandel vara.

Beträffande andra möjligheter att etablera större ytor av sällanköpshandel, volymhandel och viss detaljhandel har kommunen inte utfört någon egentlig alternativstudie. Man har sett positivt på de utbyggnadsplaner som Eurostops fastighetsägare lagt fram. Här finns tillgängliga ytor och en mycket god trafiktillgänglighet. Detta gäller inte bara för den idag dominerande biltrafiken utan även för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Några miljöstörningar av betydelse har inte heller förutsetts.

2 Miljökonsekvenser av nollalternativet

Ett framtida nollalternativ till detaljplanen innebär att exploatering inom planområdet och andra förändringar av detta inte kommer till stånd. Jämfört med nuläget förändras då inte konsekvenserna beträffande naturmiljö, dagvatten, buller m m (i det följande framgår dock att dessa konsekvenser av detaljplanen är små eller försumbara).

Nollalternativet innebär i ett större perspektiv ett ökat utflöde av resor till handel belägen på avsevärda avstånd – Mellbystrand, Väla, Kungsbacka m fl. I och med att reslängderna då ökas och sannolikheten minskar för att resorna görs med kollektivtrafik eller gång- och cykeltrafik kommer trafikarbetet, resursförbrukningen och utsläppen av klimatgaser att bli betydligt större i nollalternativet än vid ett genomförande av detaljplanen.

3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser av detaljplanen

3.1 Riksintressen

Planområdet berörs av riksintressen för såväl naturvården som friluftslivet – se figur 3.1. Följande uppgifter om dessa riksintressen är hämtade ur förslag till fördjupad översiktsplan för staden Halmstad (*Halmstads kommun, 2010*).

Riksintresset för naturvård NN 18, Simlångsdalen-Tönnersjöheden (varav Fylleån berörs här)

Värdeomdöme: Simlångsdalen-Tönnersjöheden har omfattande geovetenskapliga värden där till exempel övergången mellan Fylleåns dalgång och det sydsmländska peneplanet är av stort geomorfologiskt intresse.

Fylleån är med sin genuina stam av lax av stort fiskeribiologiskt värde och ån hyser även en mycket artrik bottenfauna. Laxstammen bedöms ha mycket stort skyddsvärde med få motsvarigheter i landet.

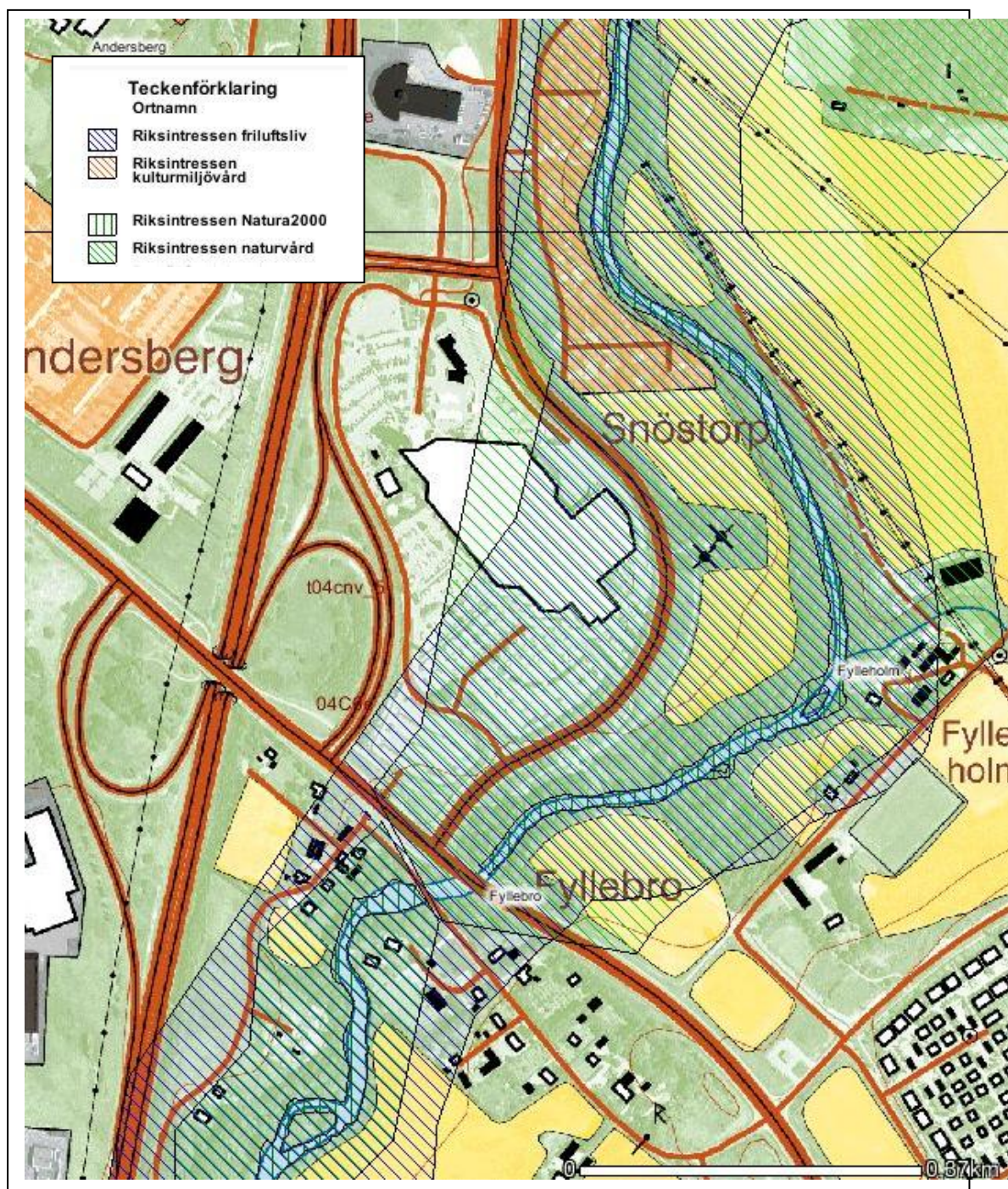
Säkerställande av riksintresset: Fylleån innefattas av landskapsbildsskydd. Standskydd gäller. Fylleån är även Natura 2000-område. Intentionen är att vidareutveckla Fylleån i linje med riksintressets intentioner som rekreationsstråk.

Riksintresset för friluftsliv FN 12, Simlångsdalen-Fylleåns dalgång

Värdeomdöme: Fylleåns dalgång med geologiskt intressant natur och genuin laxstam, värdefullt för fritidsfisket.

Ställningstagande av riksintresset: Fylleåns värde för friluftslivet avses tas tillvara och vidareutvecklas.

Av figur 3.1 framgår att båda riksintressena innefattar omkring hälften av planområdet. Vad avser naturvård bedöms detaljplanen dock inte medföra någon negativ påverkan på riksintresset, se även kapitel 3.2 Naturmiljö. Inte heller påverkas friluftslivet av detaljplanen. Det kan tilläggas, beträffande ovan redovisade intentioner att utveckla Fylleån för friluftslivet och som rekreationsstråk, att förslaget till fördjupad översiktsplan anger att ett nytt rekreationsområde skall utvecklas på östra sidan av Fylleån.



Figur 3.1 Riksstressen för naturvård och friluftsliv samt Natura 2000-område.
Källa: Länsstyrelsens gis-kartor.

Vad avser kommunikationer är den angränsande väg E6/E20 av riksstress. Vägen påverkas inte av detaljplanen.

3.2 Naturmiljö

Inom planområdet finns mycket liten naturmark, det allra mesta av området består av mark som är hårdgjord för vägar och parkeringsplatser eller av byggnader. Gräsremсор med några meters bredd omger dock området längs alla de fyra angränsande vägarna.

Vid gång- och cykelvägen som leder ner till en tunnel under Prästvägen i sydöst finns också gräsbeklädda slänter. Här har den hotade växtarten *stortimjan* påträffats (*Kjell Georgson, muntligt*). Det är troligen en ”gräsfröinkomlig”, som mest förekommer i parker, vägrenar, banvallar och på liknande ytor där grässvålen hålls kort genom klippning eller betning. Växten kan hotas av gödsling, plantering eller igenväxning.

Enligt illustration till detaljplanen behålls gräsremсорna runtom hela området, och planen medför således ingen negativ påverkan på dessa naturmiljöer. Eventuellt kan däremot delar av de ovannämnda slänterna längs gång- och cykelvägen till tunneln under Prästvägen komma att tas i anspråk för parkering. Det är önskvärt att vid projekteringen av området försöka bevara växtlokalen för stortimjan, eventuellt genom att flytta den.

3.3 Dagvattenhantering och vattenkvalitet i Fylleån

Fylleån, ett Natura 2000-område

Fylleån gränsar till planområdets nordvästra del. Ån är här lugnflytande och omges av en lövträdzon med klibbal och knäckepil. Innanför lövträdzonen finns på vissa avsnitt en zon med starrvegetation.

Fylleån är av regeringen godkänd som ett Natura 2000-område enligt EU:s art- och habitatdirektiv. Huvudsyftet med direktivet är att värna om arter och naturtyper som är skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Natura 2000-området i sin helhet omfattas av naturtyperna nr 3130 ”Oligo-mesotrofa sjöar med strandpryl, braxengräs eller annuell vegetation på exponerade stränder”, nr 3210 ”Naturliga större vattendrag av fennoskandisk typ” och 3260 ”Vattendrag med flytbladsvegetation eller akvatiska mossor”. De arter som berörs enligt art- och habitatdirektivet i detta fall är lax (*Salmo salar*) och brynia (*Bryhnia novae-angliae*). De angivna naturtyperna och arterna tillhör inte de särskilt utpekade så kallade ”prioriterade” naturtyperna eller arterna inom direktivet.



Figur 3.2 Fylleån är i sitt nedre lopp lugnflytande och kantas av lövträdsvegetation och ibland bälten med starrvegetation

Vattendirektivet och Fylleåns nuvarande status

Inom EU finns det sedan år 2000 ett gemensamt regelverk, ramdirektivet för vatten, för att bevara och förbättra vattenmiljön i Europas grund- och ytvatten. Målsättningen med EU:s ramdirektiv för vatten är att alla vatten ska ha god status och att vattenkvaliteten inte får försämrats. Arbetet ska vara inriktat på att minska föroreningar, främja hållbar vattenanvändning och förbättra tillståndet för de vattenberoende ekosystemen.

Sveriges reglering av detta arbete sker framförallt inom ramen för *Miljöbalken*, *Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön* och *Naturvårdsverkets föreskrifter om klassgränser* (Naturvårdsverket, 2008). Vattenmyndigheten fastställer bl a miljökvalitetsnormer och åtgärdsplaner för vattenförekomsterna. Enligt EU:s ramdirektiv för vatten (Vattendirektivet) skall alla vatten i Europa ha uppnått s k *God ytvattenstatus* år 2015. Denna status består av dels **Ekologisk status**, dels **Kemisk ytvattenstatus**. **Ekologisk status** graderas i en femgradig skala: **hög**, **god**, **måttlig**, **otillfredsställande** och **dålig status**. **Kemisk ytvattenstatus** klassificeras som **god status** eller **ej god status**.

Vatten som inte har godtagbar status skall åtgärdas, och åtgärdsprogram och förvaltningsplaner skall finnas för varje vattendistrikt. Generellt gäller att vattenförekomst skall uppnå lägst God status/potential senast år 2015 och att ingen vattenförekomsts status får försämrats.

MKN för ytvattnet Fylleån

För Fylleåns nedre del gäller följande miljökvalitetsnormer (delen Mynningen-Brearedssjön) SE 628804-132 692):

- **God ekologisk status till 2015**
- **God kemisk ytvattenstatus 2015 (exklusive kvicksilver)**

Dessa MKN uppnås i dagsläget (2009) i Nissan (Viss, 2012) (bedömningar av Viss redovisas kursivt):

- **God ekologisk status**
God status baserat på näringsämnen (baserat på stationen i Fyllebro och förurning (kalkeffektuppföljningen i Halland)).
- **God kemisk ytvattenstatus (exklusive kvicksilver)**
Den hittills utförda kartläggningen har inte kunnat påvisa att statusen i vattenförekomsten är försämrad till följd av påverkan från miljögifter [...]. Observera att bedömningen är en expertbedömning och behöver utredas i nästa förvaltningscykel. [...] Inom denna vattenförekomsts avrinningsområde finns idag inga kartlagda källor med sådant utsläpp att de bedöms påverka vattenförekomsten negativt avseende miljögifter.

För nedre delen av Fylleån gäller också miljökvalitetsnormer enligt *Förordning om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten*. Förordningen är här tillämplig på kvaliteten på fiskvatten, enligt beslut av Naturvårdsverket (Naturvårdsverket, 2002) Fylleån som laxfiskvatten.

Nuvarande förhållanden beträffande dagvattenhanteringen

I det följande beskrivs det befintliga dagvattensystemet för fastigheterna inom detaljplaneområdet. Beskrivningen av såväl nuvarande förhållanden som konsekvenserna av föreslagna förändringar av dagvattenhanteringen (se följande avsnitt) är baserad på en särskilt framtagna VA-utredning till detaljplanen (WSP Samhällsbyggnad, 2013).

Dagvattnet från området leds via två stamledningar som passerar norr och söder om befintlig byggnad före utlopp i Fylleån. Dagvattnet från större delen av väg- och parkeringsytorna går genom slam- och oljeavskiljare (typ gravitationsavskiljare) innan det leds ut i stamledningen. Även för befintlig bensinstation är avloppet kopplat till oljeavskiljare. Avvattningen av byggnadens tak är påkopplad direkt på stamledningen utan fördröjning.

Föreslagen dagvattenhantering

Vad avser *befintliga och nya vägar och parkeringsytor* föreslås i VA-utredningen att dagvattnet från dessa ytor leds ner i dagvattenbrunnar och sedan via slam- och oljeavskiljare innan utlopp sker till stamledning. Befintligt dagvattensystem bibehålls så långt möjligt.

Vad gäller *befintliga byggnader* föreslås att dagvattenssystemet kvarstår oförändrat, dvs att avvattningen sker direkt till stamledning utan fördröjning.

För *nya byggnader* föreslås att dagvattnet leds till ett nytt rörmagasin eller nya dagvattenkassetter (underjordiskt magasin) för utjämning av flödesvariationerna före utlopp till stamledning. Utjämningsåtgärderna för vattnet från nya tak dimensioneras så att det resulterande flödet ut till stamledning sätts lika med flödet från den idag hårdgjorda yta som ersätts av byggnader. Vattenflödet ut från fastigheten under kritiska perioder (med mycket regn) får således inte öka.

Konsekvenser av den förändrade dagvattenhanteringen för Fylleån

Utflödet av dagvatten från planområdet till Fylleån förblir i huvudsak oförändrat. Teoretiskt kan visserligen en liten ökning av den totala dagvattenvolymen under året beräknas (till följd av att avrinningen är något högre för tak än för hårdgjorda ytor), men föreslagna fördröjningsåtgärder gör att utflödet under kritiska perioder blir samma som idag.

Med olje- och slamavskiljare för dagvattnet från väg- och parkeringsytorna bedöms tillförseln av föroreningar till Fylleån bli i stort sett oförändrad. Vad gäller de typiska föroreningarna från trafikytor kan även hänvisas till ovan redovisade bedömningar av Viss att nuvarande kemiska status i Fylleån inte är försämrade till följd av miljögifter.

Med de ovan beskrivna, föreslagna förändringarna av dagvattenssystemet bedöms detaljplanens genomförande inte försämra möjligheterna till ett bibehållande av Fylleåns goda vattenstatus.

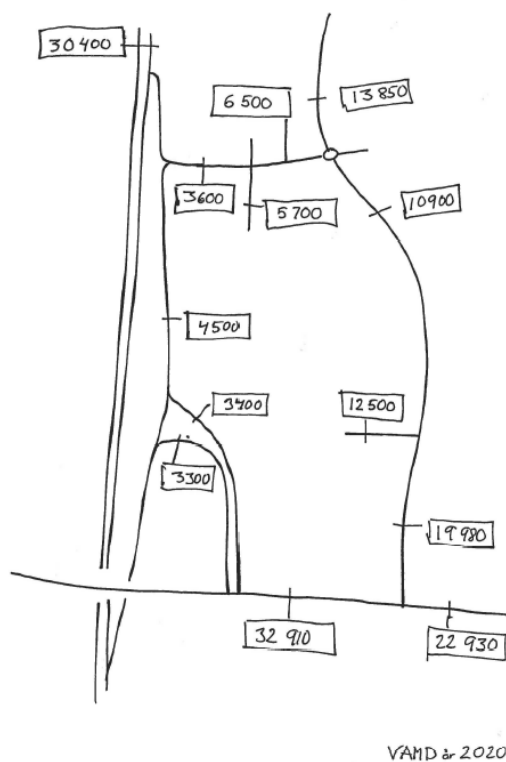
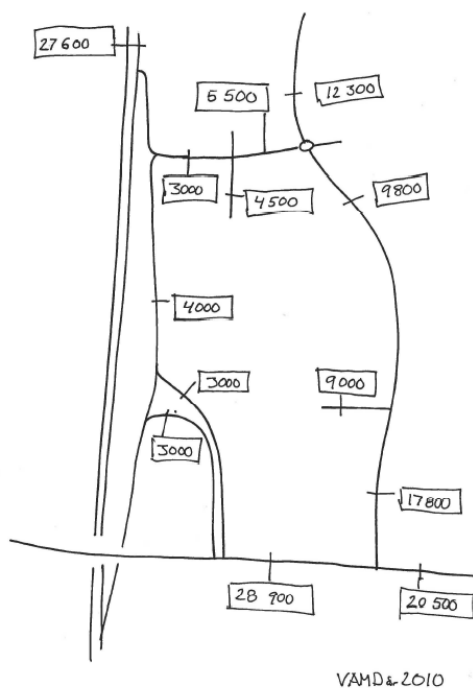
3.4 Trafik

Trafikfrågorna i kvarteret har behandlats i en särskild utredning, *Trafik PM. Detaljplan för Stormarknaden 1 och 3 (WSP Stadsutveckling, 2013)*. Utredningen ger förslag beträffande utformning av vägar inom området och anslutningar till kringliggande vägar, linjesträckningar för busstrafiken samt gång- och cykelvägnät. Vidare behandlas parkering, distributionstrafik och kvarterets framtida trafikallstring och vad denna betyder för trafikbelastningarna i berörda vägkorsningar.

Bedömningar av trafikmängder på vägarna kring planområdet redovisas i figur 3.3, dels för nuläget 2010 (baserat på trafikräkningar i några punkter) och dels för en framtida situation kring 2020 då detaljplanen förutsätts genomförd. Den totala trafikallstringen från kvarteret har i nuläget bedömts till 13.500 fordon/vardagsdygn (siffran avser summa trafik in till och ut från kvarteret på de två väganslutningarna till Prästvågen respektive Hagelvågen). I framtiden har trafikallstringen bedömts öka till totalt 18.200 fordon/vardagsdygn, dvs med ca 35 %. Jämfört med planerad ökning av byggnadsytan med drygt 60 % antas alltså trafikallstringen öka betydligt mindre. Det hänger samman med bl a att vid utbyggnad av ett köpcentrum är det vanligt att besökarna stannar.

De framtida trafikbelastningarna har analyserats i de tre vägkorsningar som bedömts kunna bli kritiska: kvarterets anslutning till Hagelvågen (denna korsning byggs om till cirkulationsplats), korsningen Hagelvågen-Prästvågen (befintlig cirkulationsplats), samt kvarterets anslutning till Prästvågen (denna, idag signalreglerade korsning byggs om till cirkulationsplats och flyttas någont norrut).

Av dessa korsningar får enligt trafikutredningen anslutningen till Hagelvågen låga till måttliga trafikbelastningar, medan de två övriga korsningarna får höga trafikbelastningar. Dessa mått på de framtida trafikförhållandena gäller dock bara under dimensionerande tidsperioder, främst under del av mest belastad timme en fredagseftermiddag. Några längre fordonsköer beräknas bara uppstå undantagsvis.



Figur 3.3 Trafikmängder, fordon per vardagsdygn.
Källa: WSP Stadsutveckling, 2013.

3.5 Trafikbuller

Beräkningar har utförts av vad de bedömda trafikmängdsökningarna mellan 2010 och 2020 (se kapitel 3.4) betyder för trafikbullernivåerna vid kringliggande bostadsbebyggelse. Sådan bebyggelse finns i Andersberg väster om väg E6 (flerbostadshus), öster om Prästvågen (villabebyggelse), samt söder om Laholmsvågen (enstaka villor).

Den ekvivalenta (genomsnittliga) ljudnivå utomhus beråknas som mest uppgå till 60-65 dBA vid narmast liggande bostadshus i Andersberg. Enligt trafikmångdsbilderna i kapitel 3.4 ökar trafiken på våg E6 här med ca 10 % – motsvarande en ljudnivåökning med 0,5 dBA – men detta har nästan inget att göra med utbyggnaden av Eurostop. Övriga trafikmångdsökningar, i och kring Eurostop, får försumbar påverkan på ljudnivåerna i Andersberg.

Motsvarande gäller för villorna söder om Laholmsvågen där bullret från denna våg är helt dominerande. Villorna öster om Prästvågen skyddas av en drygt 2 m hög bullervall och beråknas i nulåget ha en ekvivalent ljudnivå från Prästvågen om mellan 50 och 55 dBA (till detta kommer ett visst "bakgrundsbuller" från våg E6). Beråknad trafikmångdsökning på Prästvågen medför här en ökning av den ekvivalenta ljudnivå om 0,5 dBA, en marginell och inte hörbar bullerökning.

3.6 Luftföroreningshalter

Erfarenhetsmåssigt bedöms att halterna av luftföroreningar är relativt låga i och kring planområdet (utom alla narmast våg E6; planområdet är belåget på ca 40 m avstånd eller mer till vågmitt E6). En jämförelse har gjorts med det mest störda avsnittet i Halmstad, Viktoriagatan. Jämfört med aktuella vågar narmast planområdet, dvs Prästvågen och Hagelvågen, har Viktoriagatan 2-5 gånger högre trafikmångd, vidare är gatumiljön mycket sämre ventilerad vid Viktoriagatan än kring planområdet.

Vid Viktoriagatan klaras enligt gjorda mätningar gällande miljökvalitetsnormer för luftkvalitet (*Luftkvalitetsförordning*) med viss marginal, och Hallands regionala miljömål för luft har uppnåtts för partiklar och kan vara på våg att uppnås även för kvåvedioxid. Utifrån jämförelsen med Viktoriagatan kan konstateras att luftföroreningshalterna i planområdet är låga och klart underskrider gällande miljökvalitetsnormer och miljömål.

Beräknade trafikmängdsökningar fram till år 2020 är små. Sannolikt kommer utsläppen av luftföroreningar från trafiken att totalt sett minska här till följd av de fortgående förbättringarna av fordonens avgasrening.

3.7 Risker från transporter av farligt gods samt bensinstation

Transporter av farligt gods på väg E6 och riksväg 15

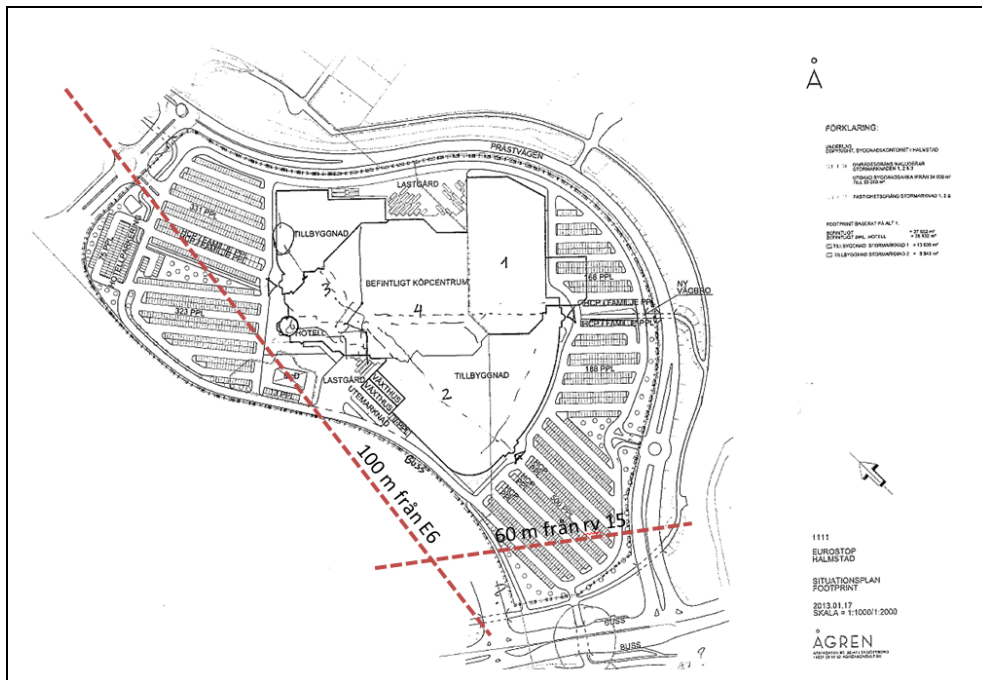
Riskbedömningarna för den planerade tillbyggnaden av stormarknaden har gjorts utifrån skriften *Risikanalys av farligt gods i Hallands län* som Länsstyrelsen i Hallands län tagit fram (*Lst, 2011*).

I denna Risikanalys används begreppet basavstånd. Detta innebär att om byggnation sker på detta (eller större) avstånd så krävs inga särskilda åtgärder utöver vissa baskrav som skall uppfyllas. Handel likställs här med användningsområdet tätort.

	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.		

Figur 3.4. Basavstånd för olika typer av bebyggelse längs olika trafikleder (*Lst, 2011*)

För handel är basavståndet 100 m för områden som anläggs längs E6. Till mindre trafikerade transportleder för farligt gods, till vilken kategori riksväg 15 (tidigare väg 117) räknas, gäller ett avstånd av 60 m, se kolumnen Väg-Hög respektive Väg-Låg i figur 3.4. Aktuella avstånd från E6 och riksväg 15 framgår av figur 3.5.



Figur 3.5. Bild över de planerade tillbyggnaderna inom området. Avstånd 100 m från E6 och 60 m från riksväg 15 är angivna.

Av figur 3.5 framgår att hela den planerade nybyggnationen ligger på ett större avstånd än 100 m från E6 och 60 m från riksväg 15. Endast en befintlig restaurang ligger på något kortare avstånd (ca 90 m från E6 som närmast).

För nybyggnationen inom området innebär detta att baskraven skall var uppfyllda, dessa framgår av figur 3.6 nedan.

Funktionskrav	
Förhindra att vätska rinner in på området <i>Val av barriär kan t.ex. påverkas av områdets utformning, vem som äger marken/befintliga barriärer/skydd.</i>	Vid all byggnation inom 60 meter från led ska området i så stor utsträckning som möjligt, utformas på ett sätt som motverkar spridning av vätska in mot området. Detta kan göras med hjälp av något av nedanstående: • Vall • Plank som är tätt i nedkanten • Dike Alternativt kan funktionen vara uppfylld genom naturliga höjdskillnader.
Minska risk för punktering av tank	Vid all byggnation inom 60 meter från led ska sidoområdet längs med leden utformas på ett sätt som begränsar konsekvensen av ett avåkande fordon (sidoområdet fritt från oeftergivliga och spetsiga föremål). För vägar sammanfaller detta krav delvis med Trafikverkets riktlinjer ur trafiksäkerhetssynpunkt <i>Vägars och gators utformning</i> , (VGU).
Reducera konsekvenser vid utsläpp av giftig gas	Vid all byggnation inom riskutredningsavståndet (150 meter) ska möjligheten att reducera konsekvenser av ett gasutsläpp genom att luftintag placeras högt och på motsatt sida av leden beaktas. Mer specifika krav återfinns i tabell A.4-7 vid byggnation inom reducerat avstånd.

Figur 3.6 Funktionskrav för den planerade nybyggnationen inom planområdet (Lst, 2011)

Då ingen byggnation inom 60 m är aktuell så är det endast kravet att reducera konsekvenserna vid utsläpp av giftig gas som är skall uppfyllas. Detta innebär att möjligheten att placera luftintagen högt och på motsatt sida av väg E6 och riksväg 15 skall beaktas för tillbyggnaderna. Även kraven som anges gälla för byggnation inom 60 m från leden i figur 3.6 är uppfyllda i detta fall.

Risker från bensinstation

Befintlig bensinstation vid Eurostop avses tas bort, men detaljplanen möjliggör etablering av bensinstation på annan plats i kvarteret.

Vid nyetablering av bensinstation anges i *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer (Räddningsverket, 2008)* följande: mellan lossningsplats för tankfordon och plats där människor vistas, t ex bostad, kontor, butiker, restauranger m m, skall avståndet vara minst 25 m. I föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor (*MSB, 2000*) rekommenderas att avståndet mellan byggnad med ovan angivna användningar och brandfarlig vätska i cistern eller lös behållare skall vara minst 50 m (gäller halvstor eller större bensinstation).

3.8 Markföroreningar

På uppdrag av fastighetsägaren har undersökningar utförts av eventuella föroreningar i mark eller grundvatten (*Ramböll, 2012*). Undersökningarna har innefattat arkivstudier och fältundersökningar varvid ett antal prov i jord och i grundvatten har tagits.

Samtliga jordprover visade på föroreningshalter som understiger riktlinjerna för ”mindre känslig markanvändning”, vilket pågående och planerade verksamheter på fastigheten motsvarar. I alla utom ett av de 18 proven understegs också riktlinjerna för ”känslig markanvändning”; det enda överskridandet gällde PAH. I grundvattenproverna understeg föroreningshalterna relevanta riktvärden. Dessa föroreningshalter bedöms inte utgöra några risker för Fylleån.

I rapporten dras slutsatsen att några åtgärder inte är nödvändiga med avseende på de markföroreningshalter som undersökningarna påvisat.

Om det vid byggnadsarbetena upptäcks föroreningar som kan medföra skada eller olägenhet på människors hälsa eller miljön skall tillsynsmyndigheten underrättas.

3.9 Konsekvenser under byggtiden

Byggnadsarbetena kan medföra störningar för omgivningen i form av ökad trafik och ökat buller. Kringliggande bostadsbebyggelse ligger emellertid på sådana avstånd (och vad gäller villorna öster om Prästvägen även i skydd av bullervall) att störningarna för de boende kan bedömas bli små eller mycket små.

I syfte att uppnå acceptabla miljöförhållanden under byggtiden kommer generellt för byggnadsarbetena miljömål och krav på störningsbegränsningar att ställas upp och vara styrande för entreprenörerna.

De last- och arbetsfordon som används måste uppfylla miljökrav för buller, luftföroreningar, däck och smörjmedel. En åtgärdsplan för läckage av t ex oljor bör finnas. Eventuellt länsvatten kan behöva renas med hänsyn till risker för att föroreningar sprids till Fylleån. Krav avseende hantering av förorenade massor har redovisats i kapitel 3.8.

4 Uppfyllelse av miljömål

De nationella miljökvalitetsmålen redovisas nedan (*Prop. 2009/10:155*).

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

Genomförandet av detaljplanen bedöms ge effekter främst med avseende på följande miljökvalitetsmål.

1. Begränsad klimatpåverkan. Utbyggnaden av Eurostops köpcentrum innebär jämfört med om motsvarande ökade handel skulle ske i annat köpcentrum sannolikt lägre resavstånd för besökarna och större andelar som använder sig av buss eller går eller cyklar, och som resultat av detta lägre trafikarbete med personbil och lägre utsläpp av klimatgaser

2. Frisk luft. Analogt med de lägre klimatgasutsläppen för Eurostop jämfört med alternativa köpcentrum erhålls en minskning av trafikens utsläpp av luftföroreningar. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft beräknas komma att klaras med stor marginal.

8. Levande sjöar och vattendrag. Med det system för omhändertagande och rening av dagvatten som föreslås i särskild dagvattenutredning till detaljplanen bedöms transporterna av föroreningar till Fylleån bli ungefär oförändrade. Genomförandet av detaljplanen försämrar därmed inte förutsättningarna för att Fylleån skall bevara god ekologisk och kemisk status.

15. *God bebyggd miljö*. Detta är en samlingsterm för ett avsevärt antal önskvärda kvaliteter inom bebyggelseområden. Från preciseringarna av gällande miljökvalitetsmål i *Prop 2009/10:155* citeras och kommenteras här den mest relevanta punkten om vad kvalitetsmålet innebär:

- *Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.*

Kommentar: Detta delmål uppnås vad gäller luftföroreningar, radonhalter och vibrationer. Vad gäller bullret från trafiken är viss närliggande bostadsbebyggelse störd av buller, men ett genomförande av detaljplanen medför endast marginell eller försumbar påverkan på ljudnivåerna vid denna bebyggelse.

5 Uppföljning

Löpande uppföljning sker av trafikmängder, Fylleåns biologiska och kemiska vattenkvalitet m m. Återkommande beräkningar av trafikbullernivåer görs också.

Någon ytterligare uppföljning av miljöförhållandena i planområdet bedöms inte motiverad.

Norconsult AB
Väg och Bana

Erland Kjellson
erland.kjellson@norconsult.com

Referenser

Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön: SFS 2004:660.

Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar: SFS 1998:905.

Förordning om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten: SFS 2001:554.

Halmstads kommun, 2010: Förslag till fördjupad översiktsplan för staden Halmstad 2030. Samrådshandling maj 2010.

Halmstads kommun, 2013: Behovsbedömning av miljöbedömning tillhörande detaljplan för Stormarknaden 1 och 3.

Kjell Georgson, muntligt: Samtal 2013-03-24.

Lst, 2011: Riskanalys av farligt gods i Hallands län. Meddelande 2011:19.

Luftkvalitetsförordning: SFS 2010:477.

Länsstyrelsens giskartor: www.gis.lst.se/lanskartor. Kartdatabas över skyddade områden, riksintressen m m.

Miljöbalk (MB): SFS 1998:808.

MSB, 2000: Hantering av brandfarliga vätskor. F d Sprängämnesinspektionens föreskrifter SÄIFS 2000:2 med ändringar i SÄIFS 2000:5.

Naturvårdsverket, 2002: Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. NFS 2002:6.

Naturvårdsverket, 2008: Naturvårdsverkets föreskrifter om klassgränser. NFS:2008:1.

Nordplan, 2010: Handelsutredning Halmstad. 2010-01-14.

Plan- och bygglagen (PBL): SFS 2010:900.

Prop 2009/10:155: Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete.

Ramböll, 2012: Soil and groundwater assessment. Eurostop Halmstad. 2012-06-29.

Räddningsverket, 2008: Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer. Handbok. Maj 2008.

Viss, 2012: Fylleån (Mynningen-Brearedssjön), Vatteninformationssystem Sverige.

WSP Samhällsbyggnad, 2013: VA-utredning, Detaljplan för Stenalyckans industri- och serviceområde Snöstorp, Halmstad. 2013-03-20.

WSP Stadsutveckling, 2013: Trafik PM. Detaljplan för Stormarknaden 1 och 3. 2013-03-27.



Norconsult AB

Theres Svensson gata 11

Box 8774, 402 76 Göteborg

031 – 50 70 00, fax 031-50 70 10

www.norconsult.se

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande detaljplan för

STORMARKNADEN 1 OCH 3

EUROSTOP, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande KS 2012/0526

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2013-09-17

Plan 1065 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 beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2013-04-16 (PBL 5 kap 12 §) genomförts under tiden 22 april - 24 maj 2013. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Samtliga yttranden har inkommit från 19 berörda remissinstanser. Följande 13 remissinstanser har inkommit med erinringar mot planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Lantmäterimyndigheten
- Teknik- och fritidsnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Räddningstjänsten
- Byggnadsnämnden

- Hallandstrafiken
- Halmstads energi och miljö AB
- Scanova
- LBVA
- Falkenbergs kommun
- E.ON Gas Sverige AB

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Kollektivtrafikens sträckning i norra delen av planområdet.
- GC-väg inom kvartersmark - bör säkerställas.
- Skyddsavstånd/åtgärd till väg E6 och RV 117.
- Upphävande av strandskyddet inom planområdet.
- Dagvattenhantering
- Skyltar
- Parkeringsnorm

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Plankartan:

- Planområdet har justerats mot vägområden bl a så att föreslagna cirkulationsplatser rymms.
- Kartan har kompletterats med parkering inom mark som endast får bebyggas med mindre byggnader (kryss-/prickmark).
- Kartan har justerat så att befintlig bensinstation möjliggörs att ligga kvar.
- Kartan har kompletterats i enlighet med riskutredningen avseende farligt gods.
- U-områden har justerats.
- Byggrätter har justerats.
- Kartan har kompletterats med bestämmelser gällande gc- samt kollektivtrafik.
- Kartan justeras gällande bestämmelse om skyltning.

Illustrationskartan:

- Kollektivtrafikstäckningen i den norra delen av planområdet har justerats.

Planbeskrivningen:

- Texten har kompletterats med riskutredning avseende skyddsavstånd till farligt gods led.
- Texten har kompletterats med en sammanfattning avseende handelsutredningen.

- Texten har justerats avseende parkeringsbehovet för bilar och cyklar.
- Texten har kompletterats gällande släckvatten.

Utöver detta har redaktionella ändringar gjorts.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens bedömning

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

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

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

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Kollektivtrafik och tillgänglighet

Det är av stort allmänt intresse att en handelsanläggning av denna storlek är tillgänglig med buss, bil och cykel. Kommunen bör säkerställa att de ideer om utformning av gc-vägar och busstrafiken som föreslås inom kvartersmarken säkerställs. Avståndet mellan köpcentrumets entréer och busshållplatserna kan vara en avgörande faktor för huruvida de besökande väljer att åka kollektivt eller om de tar bilen. Med planförslaget kommer avståndet att öka något jämfört med idag. Kommunen bör studera möjligheterna att förlägga busshållplatserna närmare entréerna.

Planbestämmelser

Planbestämmelsema kring begränsningar av markens bebyggande bör ses över med anledning av definitionema i nya PBL. Parkeringsplatser räknas som anläggning som ingår i ”bebyggelse” och är därför inte förenlig med den föreslagna kryssmarken. Se PBL kunskapsbanken för exempel på utformning av bestämmelsema.

Trafik

I den södra delen av planområdet bör planområdet utformas så att god sikt säkerställs i korsningen. Som planförslaget ser ut nu är det möjligt att uppföra mindre byggnader mycket nära korsningen.

Risker

I Länsstyrelsens "Riskanalys av farligt gods i Hallands län" behandlas inte handelsområden. Det innebär att Länsstyrelsens riktlinjer inte kan användas rakt av i detta fall. Handelsområden kännetecknas av kort vistelsetid för enskilda besökare, men med besökstoppar med mycket hög personintensitet. Planområdet inkluderar en bensinstation och omgärdas av två farligt godsleder samt påfartsrampen från väg E6. En samlad bedömning av dessa risker bör göras i en riskutredning. I riskutredningen ska samtliga risker för området analyseras. En fördjupad riskanalys av farligt gods bör göras och presentera individ- och samhällsrisk för området. Utifrån detta bör man värdera riskerna och ange vilka riskreducerande åtgärder som etableringen kräver för att risknivån ska anses acceptabel. Osäkerheter i bedömningen bör också redovisas. I samband med etableringen finns ingen möjlighet för truckstoppet att finnas kvar. Kommunen bör samtidigt kunna erbjuda en annan möjlighet för dem i behov av uppställningsplats och vila, så att inte olämpliga och osäkra platser börjar användas istället.

Strandskydd

I planbeskrivningen står att ansökan om upphävande av strandskyddet kommer lämnas till Länsstyrelsen. I lagändringen 2009 är det kommunens sak att upphäva strandskyddet i samband med planläggning. Vilka särskilda skäl som åberopas samt en beskrivning av platsens värde för växt- och djurlivet samt friluftslivet ska finnas med.

Förorenad mark

Länsstyrelsen anser att marken kan vara lämplig för planändamålet med hänsyn till förorenad mark, under förutsättning att bensinstationen ansvarar för att inte efterlämna några föroreningar på platsen. Marken bör provtas under cisternerna. Om det under schaktarbetets gång skulle indikera på en föroreningssituation bör fler prover tas.

Dagvatten

Vid en eventuell olycka med utsläpp som följd finns risk att föroreningar når Fylleån. Dagvattensystemet bör utformas så att risken för utsläpp till Fylleån minimeras och sanering av dagvattnet möjliggörs. Dagvattenmagasinen har inte säkerställts genom planbestämmelse. Länsstyrelsen tycker det är föredömligt att kommunen redovisat var

vattnet tar vägen vid häftigare regn som dagvattenssystemet inte klarar av att hantera och hur lutningen på ytorna bör utformas.

Övriga synpunkter

Utnyttja byggnaden för solceller

Byggnaden är stor och det finns god potential att utnyttja taket för solceller. Det finns även solceller som fungerar som fasadmateriäl som kan utnyttjas eftersom byggnaden byggs ut åt sydväst. Användningen av solceller är inte möjlig att reglera genom detaljplanen men kommunen kan genom information och inspiration visa vilken potential byggnaden har. Kanske kan en satsning som signalerar hållbarhet vara en del av marknadsföringen och generera fler besökare.

Kommentar

Synpunkterna gällande säkerställande av gc-vägar och busstrafik inom kvartersmark noteras.

Placeringen av den norra busshållplatsens läge har bearbetats i dialog med Hallandstrafiken. Illustrationskartan har justerats. Detta säkerställs genom planbestämmelse.

Plankartan bearbetas gällande synpunkten om att parkering ej är förenligt med kryssmark.

En riskutredning gällande närheten till vägar med farligt gods har tagits fram i samband med framtagandet av granskningshandlingen. Planbeskrivningen har kompletterats med text och plankartan försetts med bestämmelse avseende säkerhetsbärande åtgärd vid påfartsramp från väg 117 till väg E6.

Ett alternativt läge för truckstop behandlas som ett separat ärende.

Texten om strandskyddet har kompletterats. Platsens värde för djur- och naturliv framgår i planbeskrivningen.

Bensinstationen inom området är en pågående och relativt nyetablerad verksamhet. Vid avveckling av denna verksamhet har de som bedriver verksamheten fullt ansvar för att marken provtas och eventuellt saneras. Därav bedömer kommunen att det ej finns ett behov av en utökad provtagning i detta detaljplaneskede.

Dagvattenmagasinen säkerställs på plankartan med bestämmelse.

Övriga synpunkter noteras

Trafikverket

Allmänna synpunkter på utveckling av Eurostop ur persontransportvinkel

I diskussioner inför arbetet med planförslaget har redovisats en handelsutredning, där bl a utbyggnadens påverkan på detaljhandeln i centrum har bedömts. Enligt resonemangen i handelsutredningen skulle en utbyggnad av Eurostop främst konkurrera med andra stora centra längs E6, som t ex Väla cirka 80 km längre söderut. För att centrum inte ska påverkas negativt diskuteras i handelsutredningen behovet av aktiviteter för att stärka centrum. Utbyggnadsförslag för centrum saknas dock i huvudsak.

Enligt Trafikverkets bedömning är upptagningsområdena för såväl Eurostop som centrum i huvudsak boende eller semestrande i Halmstad och de till Halmstad gränsande kommunerna. Befolkningstillväxt och kanske en så småningom ökande handel som ger underlag bör finnas med i bilden.

Med ett fokus på att öka kollektivtrafik, gång- och cykelandelarna samt minska privatbilsandelarna av persontransporterna enligt de nationella mål som har satts upp finns all anledning att vara särskilt uppmärksam på detaljhandelns utveckling och lokalisering. I andra städer där externhandeln har tillåtits att växa stort har det fått oönskade effekter på centrumhandel och småcentra och lett till bland annat ett ökat bilberoende och en högre bilandel för resandet i respektive stad.

Åtkomsten till handel med gång, cykel och kollektivtrafik är ojämförligt bäst i Halmstad centrum. För Halmstad torde en utredning av hur centrumhandeln kan utvecklas vara angelägen för att slippa de problem som andra städer har drabbats av.

I takt med att järnväg, regionbuss och stadsbuss får hållplats vid järnvägsstationen blir den en av Halmstads mest centrala platser utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Att på sikt utveckla området runt stationen för detaljhandel och annan service skulle utöka möjligheterna att nå handel och service med gång, cykel och kollektivtrafik och underlätta för många, samtidigt som bilandelen av persontransporterna sannolikt skulle kunna minskas. En sådan utveckling skulle stämma med de nationella riktlinjerna för transportutvecklingen. Trafikverket ser det som angeläget att möjligheter till att bidra till en sådan utveckling tas tillvara.

Trafikgenerering och angöring

Med hjälp av Trafikverkets trafikgenereringsmodell har trafikalstringen till Eurostopområdet uppskattats. Rätt stora osäkerheter finns för denna

typ av uppskattningar. Sammantaget bedöms antalet resor per dygn öka från cirka 21.000 till cirka 33.000 på grund av utbyggnaden. Enligt modellen bedöms i bägge fallen drygt hälften komma med egen bil och resten fördelas på kollektivtrafik, cykel och till fots. En bedömning med hänsyn till de lokala förhållandena kan vara att bilandelen kan ha underskattats. Bedömningarna av fordon till området stämmer hyggligt med de fordonsmängder som redovisas i planförslaget. I planförslaget redovisas inte kunder som kommer med andra trafikslag. I trafikverkets trafikgenereringsmodell är den gruppen som framgår betydande. (I planförslagets trafikutredning redovisas 45.000 fordon per dygn på E6, enligt Trafikverkets mätning 2010 var det 25.000, även viss trafik på väg 15 är överskattad.)

Anslutningarna till områden med motorfordon är via väg 15 (117), via väg 25 och området Stenalyckan samt genom särskild underfart under E6 i norra kanten av området via områdena Andersberg mm. Infarterna från väg 15 förutsätts fortsätta att vara signalreglerade samt med en rondell längs Prästvägen på östra sidan av området som leder in till det södra parkeringsområdet. Infarten till parkeringsområdet i norra delen av området föreslås också få en ny rondell strax väster om den befintliga rondellen i korsningen mellan Prästvägen och den statliga väg som mynnar i norra påfarten till E6.

För kollektivtrafik föreslås dels att busshållplatser ska (som idag) finnas på väg 15 tillsammans med gång- och cykelport under väg 15. Avståndet från busshållplats till ingången till Eurostop blir då cirka 250 meter. Vidare föreslås att linjerna 30 och 31 får dras dels under E6 i norra kanten av området och dels via parkeringsinfarten i norra delen till särskild vändslinga i parkeringsområdet.

Trafikkonsekvenser med hänsyn till Trafikverkets vägnät

Trots den ökade belastningen bedömer Trafikverket att anslutningarna till väg 15 har tillräcklig kapacitet och säkerhet genom de körfält och den signalreglering som finns. Ett riskmoment är dock att parkeringsanläggningen och infarterna till dessa inte tillräckligt snabbt sväljer trafiken och att det därför kan uppstå köande trafik på väg 15 respektive på påfarten till E6. Det behövs därför en särskild bedömning av högtrafikanstormningen och att infarterna är tillräckligt utformade för att svälja trafiken utan köbildning.

Infartsrondellen till parkeringen i norra kanten ligger på statligt vägområde. Ett genomförande skulle kräva avtal och särskild utformningsgranskning. Ett rimligare alternativ är att kommunen övertar vägsträckan mellan påfartsrampen och Prästvägen och att

kommunen på så sätt kan ta ett samlat ansvar för de två intilliggande rondellerna och för de eventuella förändringar som kan behöva göras i framtiden.

Övriga synpunkter på planförslaget.

I illustrationen till planförslaget redovisas en intern körväg mellan det södra och det norra parkeringsområdet. Trafikverket ser det som angeläget att den vägen regleras i planförslaget och genomförandet för att minska risken att fordon får åka ut på det allmänna vägnätet om endera parkeringen skulle vara full. Sådana risker kan också minskas genom s. k. intelligenta informationssystem som anger antalet lediga platser.

Kollektivtrafiken till området är hygglig även om gångavstånden från hållplats till entré är påtagliga och bussarna 30 och 31 föreslås att göra en extra slinga in i området, med risk för konflikter med privatfordonen. Kan en bättre lösning för buss 30 och 31 hittas skulle det vara en fördel. Idealet är att kollektivtrafiken har gena sträckningar och stannar utanför ingången till centrat.

För gång och cykel – som i trafikgenereringsmodellen är betydande till området – finns ett gång och cykelnät. Attraktiviteten för detta kan ökas väsentligt såväl inom som utanför planområdet. Inom planområdet är det väsentligt att gång och cykel ges egen avgränsad och markerad plats och inte tvingas gå på gata mellan parkerande fordon.

En av angöringsvägarna till Eurostop går genom området Stenalyckan. Stenalyckan har blivit ett handelsområde men utformades ursprungligen för annan verksamhet. En ökad trafik genom området på grund av utbyggnaden av Eurostopanläggningen torde öka trafikproblemen i Stenalyckanområdet. Vägnätet i Stenalyckanområdet är kommunalt. Trafikverket rekommenderar dock att vägnätet i Stenalyckanområdet ses över som en del i planering för en utbyggnad av Eurostopanläggningen. Ett nytt läge för en ny truckstoppanläggning får diskuteras särskilt.

Kommentar

Utvecklingen av handeln i centrum behandlas separat och ingår inte i detta uppdrag. Dock beskrivs de övergripande planerna i planbeskrivningen på hur handeln i kommunen planeras att utvecklas. Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av tidigare utförda handelsutredningar.

Uppgifter om befolkningstillväxt, ökad handel osv framgår i handelsutredningen.

Handelsutvecklingen i centrum behandlas separat.

Eurostop betraktas som ett halvexternt köpcentrum med hög tillgänglighet via superstråket, tre busslinjer samt andra gc-stråk från bla de närbelägna bostadsområden men även från de centrala delarna av kommunen.

I beräkningar gällande biltrafiken har siffror från teknik och-fritidsförvaltningens trafikeräkningar på aktuella vägar använts. Dessa siffror är något högre än Trafikverkets egna beräkningar på samma sträckor. De redovisade beräkningarna kan med andra ord ses som ett extremt läge vilket detaljplanen tar höjd för.

Hållplatsläge för linjerna 30 och 31 utreds vidare. Ambitionen är att skapa ett effektivt och "nära" kollektivtrafiksystem.

Risk för köbildning vid angöring till parkeringen beskrivs i planbeskrivningen och har utretts i det Trafik PM som framtagits under arbetet med detaljplanen.

Synpunkten och ett eventuellt övertagande av planerad cirkulationsplats behandlas i kommande granskningsskede i dialog med Trafikverket.

Hållplatsläget i norr ses över och placeras närmre entréen. Med den nya placeringen korsar ej kollektivtrafikresenärerna någon bilväg. I planförslaget eftersträvas även en god balans mellan antalet parkeringsplatser på den norra respektive södra sidan.

Gång- och cykel inom kvartersmark säkerställas på plankartan genom planbestämmelse.

Stenalyckan behandlas inte i detta ärende.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSER, M FL

Lantmäterimyndigheten

Generella fastighetsrättsliga aspekter

Den gemensamma fastighetsgränsen mellan vad som idag utgör Stormarknaden 1 och 3 tillkom vid avstyckning år 1990. Gränsen anpassades, på del av sträckan, efter den då pågående byggnationen av varuhuset. Sedan år 1996 gäller officiälservitut avseende utrymningsvägar på ömse sidor av gränsen för de båda fastigheterna. Oaktat en eventuell ändring av detaljplanen gäller att i den mån utrymningsvägarnas lägen ändras i förhållande till innehålllet i servituten, eller om byggnadernas konstruktion förändras i förhållande till fastighetsgränsen, kan fastighetsbildning komma att erfordras för att anpassa/justera

fastighetsindelningen och servituten efter rådande markförhållanden.

Utöver dessa förhållanden som berör gränsen inom den befintliga byggnaden och som råder i dagsläget, redovisar planförslaget en tänkt utbyggnad över den aktuella gränsen i dess vidare sträckning sydväst ut via den befintliga parkeringen. En justering av gränsen i denna del synes nödvändig såvida inte utbyggnaden istället anpassas efter gränsen.

På sätt som redovisas i planbeskrivningen kan fastighetsbildningen ske som fastighetsreglering alternativt sammanläggning. Sammanläggning kan emellertid enbart ske i det fall båda fastigheterna har samma lagfarna ägare. Lösningen där båda fastigheterna slås ihop till en måste samtidigt betraktas som den mest lämpliga då nybyggnation inte bör ske över fastighetsgräns.

Planbeskrivning|Genomförandefrågor|Ledningsrätt/Gemensamhetsanläggning

Föreslagna områden där marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar behöver framgå av plankartan på ett tydligare sätt.

Kartskissen som illustrerar ledningsrätter och servitut föreslås förtydligas med varierande färgsättning.

Det bör förtydligas att upphävande av gemensamhetsanläggningen Stormarknaden ga:1 kan komma att tillåtas endast i det fall delägande fastigheter först reglerats ihop eller sammanlagts till en fastighet.

Kommentar

Synpunkter gällande fastighetsgränser finns redogjort för i detaljplanens genomförandebeskrivning.

Plankartan förtydligas och kompletteras med fler "u" för u-områden.

Illustration i planbeskrivningen avseende ledningsrätter förtydligas.

Genomförandebeskrivningen kompletteras avseende upphävande av ga.

Teknik- och fritidsnämnden

Kvartersgränsen i södra delen av planområdet föreslås justeras.

Kvartersgränsen i norra delen av planområdet föreslås justeras efter detaljstudie och utrymmesbehov för cirkulationsplats.

Kvarterstränsgränsen utmed Prästvägen föreslås justeras efter detaljstudie och utrymmesbehov för cirkulationsplats.

Kommentar

Synpunkterna noteras och kommande detaljplaneförslag justeras efter dessa.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avge följande yttrande:

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker detaljplanen.
2. Hur förorenat släckvatten kan omhändertas behöver belysas i detaljplanen.

I den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för detaljplanen visas att detaljplanen kan genomföras utan att störningar för människors hälsa eller miljön uppkommer. Bland annat medför planen inga ökade utsläpp till Fylleån eller någon ökad bullerbelastning till näraliggande bostadsbebyggelse. Planen kan därför tillstyrkas. Frågan om hur förorenat släckvatten kan omhändertas behöver dock belysas i detaljplanen.

Kommentar

Dagvattenutredningen kompletteras i kommande detaljplaneskede gällande hur förorenat släckvatten kan omhändertas.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har följande att erinra:

För hantering av risker gällande farligt gods bör dokumentet Riskanalys av farligt gods i Hallands län - Meddelande 2011:19 utfärdad av Länsstyrelsen Hallands Län användas. Yttre riskbedömningsområde är 150 meter enligt detta dokument. Inom dessa 150 meter bör aktuella åtgärder genomföras.

Enligt detta dokument är Rv. 15 (väg 117) att betrakta som Väg – Låg och E6/E20, inklusive av- och påfarter, att betrakta som Väg – Hög. Aktuell typbebyggelse är Tätort. Detta innebär bland annat att i båda fallen ska 30 meter från farligt godsleden vara bebyggelsefri.

Avvikelser från detta dokument bör resultera i att egen riskanalys utförs som validerar avvikelserna.

Observera att placeringen av Statoil och Truck-stop i dagsläget resulterar i att farligt godstransporter hamnar inom fastigheterna.

Statoil Detaljist AB ansöker om förnyat tillstånd för hantering av brandfarlig vara vid aktuell fastighet. De kommer, under förutsättning att de uppfyller säkerhetskraven, beviljas tillstånd avseende placering som råder vid dagens datum.

Det finns i dagsläget 3 stycken brandposter inom fastigheten samlade vid den nordöstliga sidan av byggnaden. Det bör kontrolleras om dessa påverkas av nybyggnationen samt om dessa är att anse som tillräckliga vad gäller bland annat avstånd.

Kommentar

En riskutredning gällande närheten till vägar med farligt gods har tagits fram i samband med framtagandet av granskningshandlingen. Planbeskrivningen har kompletterats med text avseende skyddsavstånd. Plankartan har justerats avseende behov av nödvändiga åtgärder.

Brandposterna kommer vid en brand och vid behov kompletteras med räddningstjänstens vattenenhet.

Övriga synpunkter och information noteras.

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden beslutar att yttra sig till kommunstyrelsen i ärendet KS 20 12/0576, gällande samråd för detaljplan enligt följande:

En sammanslagning eller annan fastighetsreglering krävs för att det nu aktuella området ska kunna bebyggas i enlighet med förslaget till detaljplan.

Gestaltningskonceptet och ambitionen om hög kvalité i arkitektur och material bör kopplas till planbestämmelser för att ge bättre förutsättningar för efterlevnad.

Totalhöjd bör i detaljplanen ersättas med antingen byggnadshöjd eller nockhöjd för att inte försvåra framtida bygglovhandläggning.

Bebyggelsens utbredning bör regleras med planbestämmelse om tillåten byggnadsarea. Bestämmelse om bruttoarea är svårare att använda vid detaljplanens framtida användning och ger inte samma

bebyggelsereglerande verkan. För att möta framtida behov bör detaljplanen ge byggrätt för parkeringshus eller parkeringsdäck i anslutning till någon av entréerna.

Kommentar

Synpunkter gällande fastighetsgränser finns redogjort för i detaljplanens genomförandebeskrivning.

Totalhöjd är mer lämpligt för denna volym och för att undvika svårigheten med att exempelvis avgöra vilken fasad som är beräkningsgrundande.

Synpunkte noteras anseende bestämmelseformulering för byggrätt.

Parkering medges även inom byggrätten.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

Hallandstrafiken

Syftet med detaljplanen är att utöka byggrätten för anläggningen Eurostop i Halmstad med handelsändamål och därtill hörande verksamheter. Hallandstrafiken anser att planförslaget inte är tillräckligt bra för kollektivtrafikens resenärer. Närmaste busshållplatsen kommer att hamna 120 m från entrén jämfört med idag då närmaste hållplats är lokaliserad 60 m från entrén. Placeringen av hållplatsen som är inritad på den norra delen av planområdet ligger fel enligt Hallandstrafiken. En bättre placering enligt Hallandstrafiken är att bussen vänder först i den föreslagna vändplatsen för att därefter stanna vid en hållplats på den södra sidan av gatan för att minska det fysiska såväl som mentala avståndet till den norra entrén. Detta ökar även trafiksäkerheten då kollektivtrafikens resenärer inte kommer att ha ett behov av att korsa gatan.

En omläggning av trafik kommer att ske i samband med ombyggnaden, nya hållplatser kommer att behöva anläggas och andra flyttas. De hållplatser som påverkas direkt av förändringar är Ö Andersberg (slopas), Smörblomman (nybyggnation), Stormgatan N (anpassas till ändhållplats). Kostnader för anläggning och avveckling av dessa hållplatser bör inte belasta Hallandstrafiken eller Halmstads kommun. Även hållplatserna Fyllebro och Stenalyckan behöver förbättras och ges en högre standard. Utöver detta ser Hallandstrafiken att det behövs en snabbare körväg mellan Andersbergsringen och Laholmsvägen för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Kommentar

Placeringen av den norra busshållplatsens läge har bearbetats i samarbete med Hallandstrafiken.

Övriga synpunkter noteras.

Halmstads energi och miljö AB

Vid framtida utbyggnad inom fastigheten, måste hänsyn tagas till befintlig ledningsrätt, alla eventuella kostnader för flytt eller andra åtgärder bekostas av fastighetsägaren. Det finns en nätstation som är av vikt för fördelning av högspänning på hela Stenamarks och Stormarknads områdena i nordöstra hörnet av Stormarknaden 3.

Halmstad Stadsnät har fiber i området.

Kommentar

Vid eventuell flytt av ledningar med ledningsrätt bekostas detta av fastighetsägaren.

Övrig information noteras.

Skanova

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se gulmarkerat i bifogad karta.

Markerade kablar är viktiga för samhällsfunktionen, och även dyra att flytta. Skanova kommer i så fall att kräva full ersättning för detta arbete. Ledningsrätt finns för en av kablarna. Vi har gjort försök att ta den ur drift, men förgäves.

I övrigt har Skanova inget att erinra mot rubricerad detaljplan.

Kommentar

Vid eventuell flytt av ledningar med ledningsrätt bekostas detta av fastighetsägaren.

Övrig information noteras.

Laholmsbuktens VA

Det befintliga allmänna dagvattenssystemet i området är inte dimensionerat för ytterligare flöden. Om expansion ska ske enligt

detaljplanen är omhändertagande och fördröjning av dagvatten inom fastigheten Stormarknaden 1 och 3 nödvändig.

- Dagvattnet ska regleras så att inget ökat flöde sker till fastighetens förbindelsepunkter efter det att expansionen utförts. Det förslag som framgår av VA-utredningen med två fördröjningsmagasin som, inom fastigheten, begränsar flödet till den södra förbindelsepunkten till 250 l/s och flödet till den norra förbindelsepunkten till 130 l/s förordas av Laholmsbuktens VA.

Konsekvensen av kraftiga regn, exempelvis 100 års regn, är inte färdigutredd. Det har dock konstaterats att vatten i första hand kommer att samlas i befintliga lågpunkter vid bl.a. GC-tunneln under RV 15 samt GC-tunneln under Prästvägen.

- För att undvika framtida dagvattenproblem, vid större regn, måste en övergripande dagvattenutredning genomföras.

Kommentar

Frågan är utredd i den VA-utredning (2013 WSP) som gjorts i samband med framtagandet av samrådshandling.

Falkenbergs kommun

Falkenbergs kommun noterar att det är en stor expansion av handelsområdet. I Falkenberg pågår planarbete för handel i halvexternt läge och det kan vara intressant att diskutera gemensamma frågeställningar.

I övrigt har kommunen inga ytterligare synpunkter i detta skede.

Kommentar

Informationen noteras.

E.ON Gas Sverige AB

E.ON Gas Sverige AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har inget att erinra i ärendet.

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

Kommentar

Synpunkten noteras.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

Fatighetsnämnden
E.ON Elnät Sverige AB
Swedegas
Villaägarna
Hylte kommun
Laholms kommun

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Stormarknaden 1 och 3, Fastighetsbolaget ES Örebro AB och Fastighets AB Stenalyckan

I egenskap av fastighetsägare till Stormarknaden 1 och 3 vill vi framföra följande synpunkter på samrådshandlingen:

1. Bilparkeringsbehov: Kravet på antalet parkeringsplatser för bilar behöver ses över och reduceras något. Vi avser att anlägga det för handelsplatsen erforderliga antalet parkeringsplatser. Kommunens äldre parkeringsnorm, menar vi som kommersiella aktörer med erfarenhet från flera jämförbara projekt, är för högt. Vi avser dessutom att anlägga ett stort antal cykelparkeringar samt ordna gena och säkra gångförbindelser mellan busshållplatser och centrumentréer för att kunna välkomna alla kundgrupper.
2. Skyltar: Restriktionerna kring skyltning behöver ses över och möjliggöra för en attraktiv och tydlig skyltning för projektets varumärke och enskilda hyresgäster. Det finns ett behov av i första hand tre kategorier av skyltar som det inte möjliggörs för i samrådshandlingen nämligen:
 - a. De största aktörernas konceptskyltar i form av stortavlor. I första hand gäller detta samtliga livsmedelsaktörer i Sverige som har behov av sitt standardkoncept för skyltning på parkering.
 - b. Skyltning för de aktörer som är mest beroende av spontana stopp från E6. I dagsläget rör detta Statoil och McDonalds och behovet av mycket synliga skyltmaster från E6 behöver säkerställas för dem och eventuellt

andra aktörer inom dessa segment för framtiden. Dessa skyltar finns redan idag men kan göras effektivare och mer attraktiva.

c. Profilskapande skyltar för hänvisning och igenkänning på parkeringsområdet, vid entréer och infarter. Detta handlar om att ge hela handelsplatsen en stark och attraktiv identitet med skyltar som till exempel (1) hälsar välkommen och välkommen åter, (2) hjälper kunder att orientera sig på parkeringen (hitta tillbaka till rätt p-plats och kundvagnsgarage), (3) hänvisning till olika delar inom området för biltrafikanter som informationsskyltar och (4) andra trivselskapande profilerande skyltar för att stärka trivselfaktorn och platsens identitet.

3. Byggrätten inom område G1 avsett för fordonsservice behöver utökas något för att inrymma de marknadsledande koncepten inom detta segment. De föreslagna 1000 m² BTA föreslås utökas till 1500 m².

4. Det finns ett behov av viss flexibilitet avseende den stora byggrättens placering inom område CHP. Förhandlingar med enskilda aktörer inom projektet kan göra att den yttre byggrättsgränsen mot de två parkeringsytorna kan komma att behöva flyttas 10-20 m jämfört med förslaget i illustrationskartan. Konsekvensen i ett sådant fall blir endast att byggnadskroppen dras in i motsvarande mån på andra sidan byggnaden. Den totala byggrätten gäller men med en något större flexibilitet för byggnadsutformningen. Detta bedöms endast mycket marginellt påverka trafik, parkering, markutformning mm.

5. De ledningsstråk som föreslås inom kvartersmarken bör lokaliseras så att framtida drift och underhåll av desamma inte äventyrar handelsplatsens verksamhet.

Kommentar

1. Bilparkering – Halmstads kommun utreder inför kommande handling om det i detta enskilda fall är motiverat att använda sig av en annan p-norm än den antagna p-normen för Halmstads kommun år 1995.

2. a. Ett gestaltningskoncept som bl a behandlar skyltar, har tagits fram för planområde tillsammans med Eurocommercial. Kommunen anser inte att skyltningen ska riskera att bli alltför dominant och utspridd inom planområde. Av den anledningen anser man det vara rätt att bestämmelse avseende skyltar ska vara kvar dock läggs justeras bestämmelsen så att storskyltar medges; ”Skyltar ska placeras på fasad, ej över byggnads takfot. Bildväxlande och blinkande skyltar tillåts ej. Komplementskyltar så som exempelvis stortavlor får placeras med

överkanten högst 3,5 meter över marken. Skyltmaster tillåts ej

b. Samtliga aktörer har möjlighet till skyltning på fasaderna. Storskyltar medges i kommande handling.

c. Synpunkten noteras

3. Byggrätten för det nordliga läget för fordonsservice kan utökas till 1500 m². Det innebär att den andra byggrätten minskar då den totala exploateringen inom fastigheterna är begränsad till 55 000 m².

4. Byggrätten justeras.

5. Synpunkten noteras och bearbetas i kommande handling. Ledningsstråken har justerats i samband med justering av byggrätten.

Stormarknaden 3, McDonalds AB

Svenska McDonald's AB har tagit del av rubricerad samrådshandling. Vi vill anföra följande:

Vi öppnade vår restaurang vid Eurostop, Halmstad i maj 1993. Alltsedan vi öppnade restaurangen har försäljningen varit bra. Vi har på grund av denna goda försäljningsutveckling idag en kapacitetsbrist. Restaurangen är idag på 350 m² och har cirka 95 sittplatser. Vi har idag ett 60-tal anställda. Vi har tidigare framfört önskemål till fastighetsägaren om att få bygga ut restaurangen och fått en positiv respons. I våra planer finns att bygga ut byggnaden med sittplatser men också med kyl-, frys-, samt lagerutrymmen. För att öka kapaciteten och kunna öka sortimentet med nya produkter behöver vi också bygga ut köket. Vi är därför förvånade när vi i detaljplaneförslaget ser att en utbyggnad inte är möjlig utan att vi istället blir omkringbyggda av en lastgård samt av köpcentrals fasad.

Vi har följande synpunkter på planförslaget:

- I det nu liggande planförslaget finns det ingen möjlighet att bygga ut restaurangen framåt med flera sittplatser. Framför oss finns en lastgård som dels tar bort visibiliteten för restaurangen dels omöjliggör en utbyggnad.
- I planförslaget finns det ingen möjlighet att bygga ut restaurangen bakåt för en utökning av lagerutrymmen. Snett bakom restaurangen finns prickmark som omöjliggör en utbyggnad.

- Direkt öster om restaurangen ligger fasaden till köpcentrat. Restaurangbyggnaden ligger helt inklämd mellan lastintaget och fasaden till köpcentrat. Vi kommer att ha en byggnad alldeles utanför restaurangens fönster vilket ger en mycket ogästvänlig utsikt för våra gäster.
- Det finns ingen möjlighet att utveckla Drive-Thru funktionen. Vi vill öka kapaciteten i funktionen med en dubbel beställningspunkt. Detta är idag standard på våra restauranger.
- Det finns ingen markerad plats för en ny skyltmast. Den nuvarande kommer enligt förslaget att försvinna.
- Restaurangen har ingen synlighet från den nordliga entrén vilket gör att potentiella gäster lätt kan missa restaurangen
- Restaurangen vänder baksidan mot parkeringen och ingången. Framsidan göms bakom köpcentrats byggnader.
- Om den planerade utvecklingen kan genomföras räknar vi med att inom något år kunna ha ett 100-tal anställda.

Med hänvisning till ovanstående kan vi konstatera att vi inte kan utveckla vår verksamhet på det sätt som vi önskar göra. Vi måste därför avstyrka planförslaget.

Kommentar

Illustrationskartan har ingen juridisk verkan. Den byggrätt som restaurangen tillhör begränsar ej möjligheten för McDonalds att i framtiden bygga ut, dock ej i västlig riktning.

Samtliga näringsidkare har möjlighet att placera sin skylt på fasaden. Storskyltar medges i kommande handling.

Övriga synpunkter noteras.

Stormarknaden 3, Statoil

Statoil berörs såsom sakägare av planförslaget genom att de bedriver verksamhet inom det område som förslaget omfattar. Verksamheten berörs på sätt som kommer att redogöras för nedan.

Inställning till förslaget

Statoil motsätter sig att föreslagen detaljplan antas och yrkar att förslaget inte ska fastställas.

Skäl för inställning

Som skäl för sin inställning anför Statoil följande:

Val av plats och redovisning av alternativ lokalisering

Enligt Miljöbalken (MB) 6:2 ska det för en verksamhet eller åtgärd som tas i anspråk ett mark- eller vattenområde väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Denna regel får största betydelsen när en verksamhet ännu inte påbörjats eller en anläggning planeras, men den kan också tillämpas när t.ex. en befintlig verksamhet ändras.

Det har bedömts att det avseende detaljplanen måste upprättas en miljökonsekvensbeskrivning enligt Plan- och bygglagen (PBL) 4:34, vilket innebär att redovisningen i fråga om miljökonsekvensbeskrivningen ska ha det innehåll som följer av MB 6:12 och 13 första stycket.

Enligt MB 6:12 ska i miljökonsekvensbeskrivningen den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivas och bedömas. Vidare ska rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd också identifieras, beskrivas och bedömas. I en punktlista i andra stycket i MB 6:12 anges närmare vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla. Enligt den åttonde punkten ska miljökonsekvensbeskrivningen innehålla en sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes. Enligt den tionde punkten i denna uppräkningslista anges att det ska finnas en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i de övriga punkterna.

Statoil är av uppfattningen att utredning av alternativa platser för verksamheten eller alternativ på utformningen av verksamheten inte genomförts i tillräcklig utsträckning. Av planbeskrivningen framgår att yta för etablering för fordonsservice avseende drivmedel ska vara belägen på en annan plats än den på vilken Statoil idag bedriver sin verksamhet. Mot bakgrund av bestämmelsen i MB 2:6 ställer Statoil sig frågande till varför ytan för etablering för fordonsservice avseende drivmedel ska flyttas till en annan plats än den nuvarande. Med tanke på vilken typ av verksamhet det rör sig om borde minsta intrång för människors hälsa och miljön uppnås om samma plats fortsatte att användas för ändamålet. En förflyttning torde ju rimligtvis medföra i vart fall viss

ytterligare miljöpåverkan i jämförelse med om verksamheten behövs på samma ställe som tidigare. Rimligtvis borde det i vart fall ha övervägts på ett mer grundläggande sätt och redogjorts för mer tydligt om sådan verksamhet skulle vara kvar på befintlig plats eller flyttas. Om förflyttning bedömts vara nödvändig borde flera alternativa platser ha utretts ingående. Det framgår inte av redovisningen om några alternativa platser, inbegripet den nu befintliga platsen, utöver den som valts enligt planbeskrivningen överhuvudtaget har övervägts. Det innebär att, även för det fall alternativa platser eller alternativ på utformningen faktiskt har utretts, redogörelsen för detta är bristfällig.

Vidare ifrågasätter Statoil om de risker det innebär att anlägga fordonsservice avseende drivmedel på den föreslagna platsen har utretts tillräckligt med beaktande av att det rör sig om miljöfarlig verksamhet.

Hänsyn till enskilda och allmänna intressen

I PBL 2:1 anges att vid prövning av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Enligt Europakonventionen, som är del av svensk lag, gäller den s.k. proportionalitetsprincipen. Denna princip innebär att det alltid ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av ett beslut i en fråga och de konsekvenser som beslutet får för motstående enskilda intressen.

Statoil hyr inom det av planbeskrivningen angivna området en plats på vilken Statoil bedriver verksamhet i form av en bensinstation. Verksamheten omfattar bl.a. försäljning av drivmedel.

I den föreslagna planen finns en yta som är angiven för etablering för fordonsservice avseende drivmedel. Statoil har dock inte blivit erbjuden att nyttja denna yta. Även för det fall Statoil skulle erbjudas denna yta skulle Statoil inte kunna bedriva verksamheten på denna plats vilket också framgår av handlingarna. Detta eftersom angiven yta inte är tillräckligt stor för Statoils verksamhet.

Genomförande av detaljplanen skulle mot bakgrund av det anförda innebära att Statoil inte kan fortsätta bedriva sin verksamhet. Detta skulle medföra omfattande ekonomisk skada för Statoil.

Bristande redovisning i planbeskrivningen

Enligt PBL 4:34 (p. 4) ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av bl.a. de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser. Vidare bör beskrivningen inför samrådet innehålla de viktigaste åtgärderna

och konsekvenserna för fastighetsägare och andra - i vissa fall genom angivande av olika tänkbara alternativ (prop. 2009/10: 170). Statoil gör gällande att planbeskrivningen brister i nu nämnt hänseende.

Kommentar

Ett nollalternativ redovisas i den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkterna gällande alternativ lokalisering av Statoil noteras och bearbetas i kommande detaljplanearbete. Plankartan justeras så att möjlighet till fortsatt verksamhet i befintligt läge medges.

Övriga synpunkter noteras.

Soppan 1, Max hamburgare

Vi från Max Hamburgare med Organisations nr 556188-7562 har tagit del av samrådshandlingar såsom fastighetsägare till Soppan 1 Max tycker att plan förslaget med mer handel på området är bra Max Hamburgare förutsätter att planen tar hänsyn till Max då vår verksamhet på området är omfattande och viktigt för vårt företag. Vi förutsätter därför att man i arbetet beaktar så att vår verksamhet ej äventyras ,vad gäller skydds avstånd, buller, visibilitet, tillgänglighet eller annan möjlig påverkan.

Kommentar

Planförslaget ger inte någon negativ påverkan för er. Förslaget kommer medföra en förbättring avseende tillgängligheten, med en ny cirkulationsplats, med en ökad trafiksäkerhet.

SYNPUNKTER FRÅN ÖVRIGA

Gamla Laholmsvägen 1, Maritha Andersson

Med anledning av Eurostops utbyggnad kommer trafiken öka avsevärt på Laholmsvägen vilken redan nu är mycket hårt trafikerad. Därför måste bullernivån, som redan nu är alldeles för hög för de boende runt omkring, åtgärdas snarast.

Kommentar

Enligt den bullerutredning som tagits fram påvisas att den ökning av buller som kan komma ske i framtiden ej påtagligt beror på en utbyggnad av detta köpcentrum.

Detta föranleder att den redan befintliga bullerfrågan ej behandlas i detta planarbete.

Fyllinge 14:1, Niklas Adolfsson m. familj

Med anledning av detaljplan för ”stormarknaden 1 och 3 Eurostop”
Idag är tydligen sista dag för att inkomma med yttrande ang. detaljplan mm. trots att vissa bl.a. vårt hushåll endast fått information under denna veckan. Det som vi har störst anledning att överklaga är den planerade stängning av biltrafik under Laholmsvägen (förlängningen av Strandgårdsvägen mot Eurostops parkering). Påverkan för vår del är den ökade trafiken på Gamla Laholmsvägen där den faktiska hastigheten inte är ”30”. Vi har tidigare bett om permanenta farthinder/gupp men fått avslag!? Blomlådor har vi också provat men med tanke på alla utfarter från tomterna blev detta en större trafikfara. Rondellen (Laholmsvägen) som vi skall använda som utfart har vi en mycket dold sikt av trafiken som kommer från city, vilket innebär att vi använder genomfarten mot Eurostops parkering, som ni vill stänga om vi inte skall söderut på Laholmsvägen. Vid 8- och 16-tiden när trafiken på Laholmsvägen är som tätast kan det ta uppåt 2-3 minuter innan det går att ta sig ut i rondellen och då många gånger med en irriterad rivstart!? Vi motsätter oss även den planerade mängden parkeringsplatser som planeras i förhållande till köpcentrumets storlek! Hur tänkte ni när ni beslutade om kommande ”diskussionsmöte” kl. 15:00 en vardag då de flesta är på sitt arbete, och i rådhuset? 17:00 på Eurostop hade varit en tid då de flesta kunnat komma!

Kommentar

En dialog förs i det kommande detaljplanearbetet med boende i Fyllebro gällande tunneln under RV117. På plankartan har plangränsen justeras och utfartsförbudet tagits bort. Eftersom fastigheterna Stormarknaden 1 och 3 är i privat ägo kan ej kommunen påverka kommande trafikföring inom kvartersmarken, men möjligheten att ta sig genom tunneln har genom detaljplanen skapats.”

Övriga synpunkter noteras.

Fyllinge 1:22, Suzana Wilhelmsson

Jag tycker vi i Fyllebro skulle ha fått lämna våra åsikter i ett tidigare skede. Om man har för avsikt att stänga underfarten av väg 117 för biltrafik har vi följande åsikter:

1. I de fall biltrafiken avstängs kommer vi på Gamla Laholmsvägen att få en betydande ökning av biltrafiken. Idag är Gamla Laholmsvägen en lugn och fridsam gata. 8 hushåll väster om oss kommer att bli

tvingade att köra österut för att nå väg 117, dessutom har vi den s.k ”duvföreningen” som har en mycket kraftig trafik inte minst sedan dom har inrättat någon sorts Albansk Förening.

2. Detta innebär att cyklister och gångtrafikanter kommer att leva farligt. Gamla Laholmsvägen har varken cykelbanor eller trottoarer, vägen är väldigt smal, delvis igenvuxen eftersom ingen underhåll sker av träd och buskar. Ska vi våga släppa barn på denna väg? I de fall ni stänger av underfarten för biltrafik är det ett absolut krav att Cykelbanor och trottoarer anläggs.

3. Alternativ kan man låta biltrafiken vara kvar på underfarten men omedelbart efter passage av densamme göra en ny vägsträckning fram till stoppljuset vid väg 117. Vi hoppas att ni verkligen tar tag med kraft i dessa frågor!

Dessutom, upphävandet av strandskyddet för Stormarknaden går bra, men vi små märkägare får inte gehör för våra avstyckningsmöjligheter. Varför?

I övrigt har vi inga synpunkter på utbyggnaden!

Kommentar

En dialog förs i det kommande detaljplanearbetet med boende i Fyllebro gällande tunneln under RV117. Plankartan har justerats och utfartsförbudet tagits bort. Eftersom fastigheterna Stormarknaden 1 och 3 är i privat ägo kan ej kommunen påverka kommande trafikföring inom kvartersmarken, men möjligheten att ta sig genom tunneln har genom detaljplanen skapats.

Den delen av strandskyddet som ingår i gällande detaljplan är upphävt sedan tidigare. Strandskyddet återinträder dock vid ny detaljplan varför ett nytt upphävande måste ske. En kommun får enligt plan- och bygglagen i detaljplan bestämma att strandskyddet enligt miljöbalken ska upphävas för ett område om det finns särskilda skäl. Intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen ska, för att strandskyddet ska kunna upphävas, väga tyngre än strandskyddsintresset. Länsstyrelsen har skyldighet att i samrådet verka för att strandskyddet inte hävs i strid med bestämmelserna i miljöbalken. Länsstyrelsen ska också pröva kommunens beslut att i en detaljplan upphäva strandskyddet om det befaras att strandskyddet upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Miljöbalken 18c §, Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser:

- 1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,*
- 2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,*
- 3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,*
- 4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,*
- 5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller*
- 6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.*

Övriga synpunkter noteras.

Halmstad 4:54 m.fl., Mikael Jensen m.fl.

- Vi ifrågasätter om utbyggnaden behöver vara så stor som planerad?!
- Byggnadernas och parkeringarnas dimensioner och utförande.
- Ökat buller från vägar och köpcentrummet. Det blir fler bilar och parkeringen kommer närmare oss. Risk för ökat buller när fasaden kommer närmare våra fastigheter. De befintliga bullernivåerna har redan nu gett störd sömn och försämrat hälsotillstånd.
- Ökad luftförorening. Mer köbildning med tomgångskörning av bilarna på vägarna och på parkeringsområdet som kommer närmare oss. Kapaciteten i korsningen väg 117/Prästvagen - risk för stopp i trafiken.
- Ökad vibration både under byggnation och av ökad trafik. Vi har redan en pågående vibrationsutredning och konstaterade vibrationsskador på husen.
- Risk för mer störande ljus från byggnaderna, reklamskyltar och ökad trafik.
- Utbyggnaden av Eurostop sänker värdet på våra fastigheter. Ersättning?
- Busstrafiken? Var ska den gå och hur frekvent? Stadstrafikens bussar, ska de stanna på Laholmsvägen? Resultatet blir definitivt

ökat buller och vibrationer av bussarna, nackdel med av- och påstigande folk - nedskräpning, förstörelse och oväsen.

- Vi motsätter oss en stängning av vägtunneln för biltrafik!
- Blir svårare för oss att komma ut på väg 117, redan svårt nu som det är i den hårt trafikerade rondellen vid Fyllinge.
- Blir betydligt längre avstånd och omväg för alla boende i området.
- En stängning av tunneln ger ökad trafik för boende längs Gamla Laholmsvägen.
- Nackdel med att stänga tunnel om trafiken någon gång behöver ledas om vid till exempel olycka på Laholmsvägen (väg 117), för boende söderut.
- Uttryckningsfordon tar sig fortare fram om tunneln hålls öppen.
- Man kan sätta upp fler varnings- och vägskyltar. Vaghinder kan sättas upp som tvingar biltrafik att ta hänsyn till gångtrafikanter.

Kommentar

Enligt den bullerutredning som tagits fram påvisas att den ökning av buller som kan komma ske i framtiden ej påtagligt beror på en utbyggnad av detta köpcentrum. Detta föranleder att den redan befintliga bullerfrågan ej behandlas i detta planarbete.

I den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram konstateras att luftföroreningshalterna i planområdet är låga och klart underskrider gällande miljö kvalitetsnormer och miljömål.

Skyltning får endast ske på byggnadens fasad och bildväxlande och blinkande skyltar tillåts ej. Storskyltar medges i kommande handling med en begränsning gällande höjd till 3,5 meter över marken.

Området trafikeras i nuläget endast av regionbussar utmed RV 117. Efter ett genomförande av aktuell detaljplan förväntas även linje 20 stanna vid denna hållplats. I maxtimmen (kl:16.00) förväntas då området passeras av totalt 28 bussar i båda riktningarna.

En dialog har förts med boende i Fyllebro gällande tunneln under RV117. Samrådet har påvisat att det ej finns ett behov av att hindra biltrafiken i tunneln under RV117. I kommande detaljplanearbete justeras plangränsen och utfartsförbudet

tas bort. Eftersom fastigheterna Stormmarknaden 1 och 3 är i privat ägo kan ej kommunen påverka kommande trafikförläggning inom kvartersmarken, men möjligheten att ta sig genom tunneln har genom detaljplanen skapats.

Övriga synpunkter noteras.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

Minnesanteckningarna från samrådsmötet bilägges denna samrådsredogörelse.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- Konsekvensen av kraftiga regn, exempelvis 100 års. Ytterligare utredning.
- Reglering av byggrätt och höjd anges på plankaratan i BTA och totalhöjd. (Ej byggnadsarea och takfotshöjd)
- Provtagning under cisternerna vid befintlig bensinstation.

SAKÄGARE

Fastighet	Namn	Adress
SOPPAN 1	Max Hamburgerrestauranger genom Patrik Engman	Box 24053 Banérgatan 16, 5tr 104 51 Stockholm
STORMARKNADEN 1 OCH 3	Fastighetsbolaget ES Örebro AB och Fastighets AB Stenalyckan genom Martin Björn	Eurocommercial Properties Sweden AB Kungsgatan 48 111 35 Stockholm
STORMARKNADEN 3	Statoil fuel and retail Sverige AB genom Hellström advokatbyrå AB	Hellström advokatbyrå Kungsgatan 33 Box 7305 103 90 Stockholm
STORMARKNADEN 3	Svenska McDonalds AB genom Kjell-Arne Forsberg	Svenska McDonalds AB 127 85 Skärholmen

UTAN BESVÄRSRÄTT

Fastighet	Namn	Adress
HALMSTAD 4:54	Mikael Jensen	Strandgårdsvägen 1 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:60	Daniel Johansson	Strandgårdsvägen 4 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:57	Karl-Erik Lovén	Strandgårdsvägen 6 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:59	Arne Bengtsson	Strandgårdsvägen 2 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:56	Gabriel Hjertqvist	Strandgårdsvägen 5 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:55	Thomas Kjöllér	Strandgårdsvägen 7 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:51	Jasmir Jakupovic	Strandgårdsvägen 17 302 62 Halmstad
HALMSTAD 4:50	Roy Andersson	Strandgårdsvägen 19, Agdeborg 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:22	Lars Wilhelmsson	Gamla Laholmsvägen 10 A 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:22	Suzana Wilhelmsson	Gamla Laholmsvägen 10 A 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:24	Dejan Misic	Gamla Laholmsvägen 8 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:30	Ismet Ferhatovic	Gamla Laholmsvägen 10 B 302 62 Halmstad
FYLLINGE 1:33	Ramo Besic	Gamla Laholmsvägen 8 A 302 62 Halmstad
FYLLINGE 14:1	Niklas Adolfsson m. familj	Gamla Laholmsvägen 9 302 62 Halmstad
	Maritha Andersson	Gamla Laholmsvägen 1 302 62 Halmstad

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Frida Stenberg
planarkitekt

SAMRÅDSHANDLING

Plan 1065 K
Detaljplan för
STORMARKNADEN 1 och 3
Eurostop, Halmstad

MINNESANTECKNINGAR FRÅN SAMRÅDSMÖTE

Datum och tid: 2013-05-14, kl.18.00
Plats: Quality Hotel Halmstad, Eurostop
Samrådsunderlag: Planförslag godkänt för samråd av kommunstyrelsens
samhällsbyggnadsutskott KSU 2013-04-16 § 94.

NÄRVARANDE

Boende:	Namn	
Halmstads kommun:	Sven-Olof Nilsson	Planstrateg
	Frida Stenberg	Samhällsbyggnadskontoret
	Sara Jakobsson	Planarkitekt
	Sabina Andersson	Samhällsbyggnadskontoret
		Exploateringsingenjör
		Samhällsbyggnadskontoret
Konsult	Lars Kiesel	Trafikstrateg
		Samhällsbyggnadskontoret
		WSP Stadsutveckling

MÖTESANTECKNINGAR

Sven-Olof Nilsson hälsade alla välkomna och redogjorde för de praktiska mötesarrangemangen.

Frida Stenberg presenterade uppdraget och styrande dokument samt informerade om planprocessen enligt PBL.
Därefter redovisade Frida Stenberg planförslaget för Stormarknaden 1 och 3 med tillhörande utredningar.

FÖLJANDE SYNPUNKTER FRAMFÖRDES:

Ska macken ligga kvar och räcker parkeringsplatserna till om man bygger ut?
Bensinstationen kommer inte att ligga kvar i befintligt läge om exploatören tar hela byggrätten i anspråk. Planförslaget möjliggör ett nytt läge för bensinstation inom planområdet, men detaljplanen styr inte över om en ny mack kommer att uppföras där. Antalet parkeringsplatser utgår från en parkeringsnorm.

Ska man bygga i två plan?

Byggrätten räcker inte till för att uppföra allt i två plan, men det är möjligt att gå upp i två plan för enstaka butiker. Eurocommercial kommenterade att de inte avser att uppföra i två plan, såttillvida inte en specifik intressent efterfrågar det.

Trafiksituationen vid Fyllebro diskuterades. Bullret från väg 117. Vi bor i Fyllebro och kör genom gångtunneln under väg 117, men det ser ut som att gångtunneln leder ut på parkeringsplatsen. Kan man fortfarande köra bil genom denna gångtunnel?

I denna detaljplan tas möjligheten till biltrafik genom gångtunneln bort. Redan i tidigare gällande detaljplan föreslogs gångtunneln utgå som bilväg och att biltrafik endast skulle tillåtas som en temporär lösning.

Kommer ni att göra något åt cykelvägarna på Stenalyckan?

Stenalyckan är inte anpassat för gång-och cykeltrafik. Men Stenalyckan ingår inte i planområdet och kommer därför inte att åtgärdas i denna detaljplan.

Har ni butiker som är intresserade av att flytta till Eurostop? Det framfördes önskemål om IKEA.

Eurocommercial kommenterade att det finns stort intresse att etablera sig på Eurostop, både från nationella och lokala intressenter.

Flera lokaler står tomma på Stenalyckan, har ni ändå ett stort intresse? – *Eurocommercial kommenterade att det är en annan inriktning på butikerna på Stenalyckan.*

Vill återvända till bullerfrågan. Det framfördes att Trafikverket borde varit här ikväll. Det finns inte en chans att som boende på Fyllebro njuta av utemiljön. Trafiken och bullret kommer att öka när ni bygger.

Halmstads kommun har fört en dialog med Trafikverket inom ramen för planarbetet och Trafikverket är även remissinstans i samrådet.

Kommer lastbilsparkeringen att vara kvar?

Kommunen har utrett en alternativ lokalisering av truckstop vid norra infarten. Fastighetsägaren för diskussioner om lastbilsparkeringen på Eurostop med Statoil.

Återvänder till biltrafik genom viadukten, vi är så få som kör där och borde kunna få fortsätta köra där. Vi vill ha kvar denna utfart.

Syftet med att ta bort biltrafiken från gångtunneln är för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister. Kollektivtrafiken/busstrafiken kommer att öka till och från busshållplatsen vid RV117 och då kommer konflikten mellan gc-trafiken och biltrafiken genom viadukten att bli större.

Kommer rastplatsen inom området att vara kvar?

Detta är inget som regleras i detaljplanen. Fastighetsägarens tanke är en total ombyggnation och då kommer rastplatsen sannolikt att försvinna. Eurostop konceptet var vid anläggandet inriktat på att vara ett serviceställe för resande längs vägarna. Med denna ombyggnad ska det bli mer renodlad inriktning som

handelscentrum.

Fråga om strandskyddet på Fyllebro upphävs genom detaljplanen eftersom önskemål fanns om att stycka av den egna tomten. Anser att det är "lättare" för kommunen att få strandskyddet upphävt.

Kommunen kommer att ansöka om upphävande av strandskyddet inom planområdet. Planområdet omfattar endast fastigheterna Stormarknaden 1 och 3 och del av två kommunägda fastigheter som innehåller vägmark. Vid ansökan om upphävande av strandskydd åberopar man de särskilda skäl som regleras i Miljöbalken och dessa är desamma för kommunen såväl som privata fastighetsägare.

Fyllebro är inte detaljplanelagt.

Det skulle vara enklare att ta sig mellan Fyllebro och Östra stranden, idag utgör järnvägen en barriär.

Detta är något man kommer att titta på i planeringen av Södra infarten.

Finns det tankar på rondell ute på väg 117 i korsningen med Prästvägen?
Nej, det finns inga planer på det i den här detaljplanen.

De nya påfartsramperna till E6:an diskuterades samt tillhörande rondell.

Vid pennan
/ Sara Jakobsson

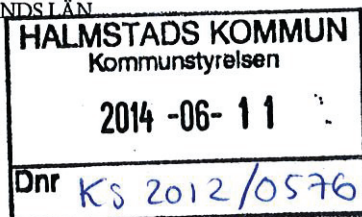
Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström

Frida Stenberg



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDSLÄN



MEDDELANDE

2014-06-05

403-4591-14

Mark- o miljödomstolen
Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg

Överklagande av länsstyrelsens beslut att avslå besvär över antagande av förslag till detaljplan för Stormarknaden 1 och 3, Eurostop, Halmstads kommun

Länsstyrelsens beslut den 12 maj 2014 har överklagats. Överklagandet har kommit in i rätt tid.

Överklagandet samt övriga handlingar i ärendet översändes för vidare handläggning.

Anna Nilsson

Lena du Rietz

Kopia

Mikael Jensen, Strandgårdsvägen 1, 302 62 Halmstad
Karl-Erik Lovén, Strandgårdsvägen 6, 302 62 Halmstad
Daniel Johansson, Strandgårdsvägen 4, 302 62 Halmstad
Arne Bengtsson, Strandgårdsvägen 2, 302 62 Halmstad
Kommunfullmäktige i Halmstads kommun
Kommunstyrelsen i Halmstads kommun + kopia av överklagandet
Byggnadskontoret i Halmstads kommun
Planmappen
Planarkivet

Postadress
301 86 HALMSTAD

Besöksadress
Slottsgatan 2

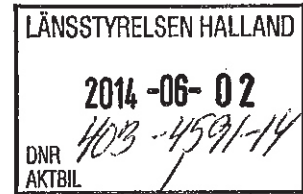
E-post
halland@lansstyrelsen.se

Telefon
010-224 30 00

Kontakta i detta ärende: Länsstyrelsen, Samhällsbyggnadsenheten

Till

**Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg**



Halmstad den 1 juni 2014

**Överklagande av Länsstyrelsens i Hallands läns beslut 2014-05-12,
403-87-14, att fastställa detaljplan för Stormarknad 1 och 3, Eurostop,
Halmstad kommun.**

Undertecknande överklagar ovan fattade beslut. Vi, som är närboende grannar till Eurostop, vill att följande skall beaktas:

Trafikökning och buller

Efter en utbyggnad av Eurostop beräknas antalet besökare öka från dagens 3 miljoner till 4,5 miljoner per år. Antalet butiker skall öka från 30 till 80. Detta kommer medföra en betydande ökning av trafik på RV15, med tillhörande köbildning, samt en stor andel ökad tung trafik med varuleveranser. Att en så stor utbyggnad av Eurostop endast skulle ge en ökning av ljudnivån vid våra fastigheter med 0,1 dBA, finner vi orimligt. I vårt tidigare överklagande av kommunfullmäktiges beslut, har vi förklarat situationen angående bland annat parkeringen mer detaljerat (se bilaga 1, gul markering).

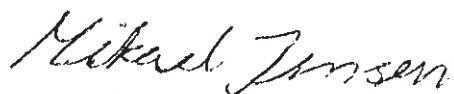
Luftkvalitén

Mätningar på luftkvalitén har inte gjorts i vårt område. Vi anser att man i länsstyrelsens beslut jämfört Viktoriagatan med felaktiga vägar (Prästvägen och Hagelvägen) i området. RV15 är den väg som ligger närmast våra fastigheter och planområdet, därför är den vägen mest relevant att jämföra med. Nämnas kan att Viktoriagatan endast har en bråkdel av den tunga trafiken som RV15 har utför våra fastigheter.

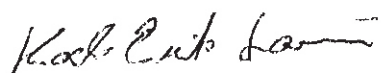
En utbyggnad av Eurostop ger minskat avstånd till de parkerade bilarna samt ökad trafik med köbildning på RV15, vilket kommer att ge oss boende sämre luftkvalité.

I länsstyrelsens beslut saknas det enligt oss förståelse för att Eurostops utbyggnad kommer att försämra vår boendemiljö samt sänka värdet på våra fastigheter. För att motverka detta krävs betydande skyddsåtgärder mot buller, störande ljus samt oönskad insyn. Utan adekvata skyddsåtgärder motsätter vi oss en utbyggnad av Eurostop.

/

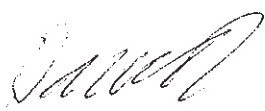

Mikael Jensen

Halmstad 4:54



Karl-Erik Lovén

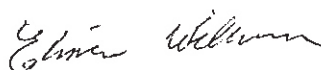
Halmstad 4:57

 
Daniel Johansson

Halmstad 4:60



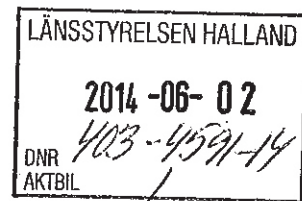
Arne Bengtsson



Elinor Wilhelmsson

Halmstad 4:59

Till
Kommunstyrelsen
Box 153
301 05 Halmstad



Halmstad den 7 januari 2014

Överklagande av Kommunfullmäktiges beslut 2013-12-17 om att anta förslaget till detaljplanen för STORMARKNADEN 1 och 3, Eurostop, Halmstad.

Undertecknande överklagar ovan fattade beslut. Vi, som är närboende grannar till Eurostop, anser att kommunen inte tagit hänsyn till våra tidigare inskickade synpunkter (se bilaga 1). Följande punkter vill vi att kommunen ska beakta:

- Vi motsätter oss kommunens bedömning att vi inte ska ha besvärsmått i ärendet, då de menar att vi inte är "rågrannar" till området på grund av att RV15 löper mellan våra fastigheter och Eurostop. Eftersom **majoriteten** av trafiken **till och från** Eurostop går förbi våra fastigheter på RV15, är vi i allra högsta grad berörda utav en eventuell utbyggnad av Eurostop och mer utsatta, än om vi bara hade varit en "rågranne". Därför anser vi oss vara berättigade till besvärsmått i ärendet.
- Vid en utbyggnad av Eurostop kommer många av dagens parkeringsplatser att försvinna. Det i dag utnyttjade södra parkeringsområdet (~~se bilaga 2~~) kommer då att bli det nya, fullt utnyttjade och belastade parkeringsområdet. Konsekvensen blir att bilarna kommer ca 120 m närmare oss, vilket ger oss ökad belastning av avgaser, buller och störande ljus. Då byggnadsfasaden av Eurostop kommer ca 100 m närmare oss, blir resultatet att ljudet studsar mot fasaden och upplevs mer störande, belysningen på fasaden kommer också att bli mer störande.
- Vi liksom Trafikverket anser att kommunens bullerutredning är undermålig. I kommunens utredning har det inte tagits hänsyn till att bilarna på parkeringen kommer närmare oss, att fasaden kommer närmare, samt att trafikflödet på RV15 ökar till en följd av utbyggnaden av Eurostop.
- Det finns inte några riktiga mätningar på luftkvaliteten i området. Det har från kommunens sida endast gjorts ett antagande om att luftkvaliteten i området är godtagbar. Då vårt område redan idag är ett av de mest trafiktäta i kommunen, ser vi negativt på att bilarna på parkeringen kommer att öka i antal och att de kommer närmare oss.

- I detta ärende har vi redan i ett tidigt skede framfört att det finns ett behov av **skyddsåtgärder** för oss boende, om en utbyggnad ska ske. Främst för att skydda vår hälsa, men även för att få behålla värdet på våra fastigheter. Kommunens svar till detta är att de inte anser sig ha något ansvar, vilket vi ifrågasätter. Om vår kommun inte vill ta ansvar för de negativa miljöeffekterna som skapas av utbyggnader och nyetableringar, så anser vi att vår kommun inte heller bör ge tillstånd till sådana. För det är väl inte meningen att kommuninvånarna skall offras för näringslivets utveckling?!

Om inte kommunen kan medverka till att vi får en framtidssäkrad skyddsåtgärd, mot Eurostop och RV15, motsätter vi oss en utbyggnad av Eurostop.

/

Mikael Jensen

Halmstad 4:54

Karl-Erik Lovén

Halmstad 4:57

Daniel Johansson

Halmstad 4:60

Arne Bengtsson

Elinor Wilhelmsson

Halmstad 4:59

Till
Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg

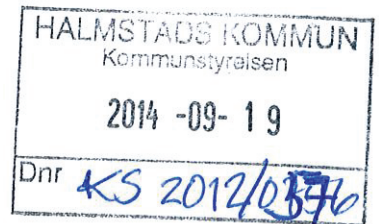
P2210-14

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2014-08-25

Akt. P 2210-14

Aktbil. 4



Halmstad den 21 augusti 2014

Återtagande av överklagan mot att fastställa detaljplan för Stormarknad 1 och 3, Eurostop, Halmstad kommun. Ärendenummer P2210-14.

Då fastighetsbolaget ES Örebro AB har erbjudit att bekosta en åtgärd, som förbättrar vår boendemiljö, drar vi nedanstående fastighetsägare härmed tillbaka vår överklagan.

/

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

BEVIS 17.9.2014

☒ Beslutet ☐ Domen

☐ Utslaget

har vunnit laga kraft /pa

Halmstad 4:54

Mikael Jensen
Mikael Jensen

Karl-Erik Lovén
Karl-Erik Lovén

Halmstad 4:57

Daniel Johansson
Daniel Johansson

Halmstad 4:60

Arne Bengtsson
Arne Bengtsson

Elinor Wilhelmsson
Elinor Wilhelmsson

Halmstad 4:59

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

SLUTLIGT BESLUT 2014-08-25

Målet avskrivs från vidare handläggning.

Överklagande, se bilaga DV430

Överklagande senast 2014-09-15

Gunn Bengtsson

Halmstad kn dnr: KS 2012/0576

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT



1(1)

Datum
2014-09-24

Dnr KS 2012/0576

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 17 december 2013, § 126 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **STORMARKNADEN 1 och 3, Eurostop, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1065 K. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 19 december 2013.

Länsstyrelsen har den 7 januari 2014 beslutat att någon överprövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen inte ska ske.

Länsstyrelsen har genom beslut den 12 maj 2014 avslagit överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsens beslut har överklagats till Mark- och miljödomstolen. Ett återtagande av överklagan gjordes av fastighetsägarna. Genom det vann detaljplanen **laga kraft den 17 september 2014** genom beslut från Mark- och miljödomstolen.

Samhällsbyggnadskontoret den 24 september 2014.

Ann-Britt Thörner

Sändlista

Länsstyrelsen
Alla Byggnadskontoret
SHBK Plan och Mex
Fastighetskontoret
Teknik- och fritidsförvaltningen
LBVA