



Munkedals
Kommun

Antagen av Kommunstyrelsen, Munkedals
kommun enl. beslut 2012-12-12, § 160.

Laga kraft, 2013-01-15.

Detaljplan för del av

VÄSSJE 3:1 m.fl. - Stationsområdet

Hällevadsholm, Munkedals kommun, Västra Götalands län

Upprättad 2012-09-27, rev 2012-11-23

PLANBESKRIVNING



Detaljplanen består av:

- Plankarta med planbestämmelser, skala 1:1000 (A1-format), skala 1:2000 (A3-format)

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Illustrationskarta, skala 1:1000 (A1-format), skala 1:2000 (A3-format)
- Planbeskrivning (denna handling)
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Övriga handlingar:

- Geoteknisk utredning, Bohusgeo, daterad 2012-09-14
- Bullerutredning, ÅF, daterad 2011-06-13

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	2
Bakgrund	2
Planförslagets syfte och huvuddrag	2
Planområdet	2
Planprocessen	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	4
Översiktsplan	4
Detaljplaner	5
Planprogram	6
Kulturminnesvårdsprogram	6
Behovsbedömning	7
Övriga kommunala beslut	7
BESTÄMMELSER ENLIGT MILJÖBALKEN	8
Grundläggande hushållningsbestämmelser, 3 kap MB.....	8
Särskilda hushållningsbestämmelser, 4 kap MB.....	8
Miljökvalitetsnormer, 5 kap MB	8
Områdesskydd, 7 kap MB	9
PLANFÖRSLAGET - FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER	10
Natur	10
Bebyggelse.....	14
Fritid och rekreation.....	15
Service.....	16
Trafik.....	16
Teknisk försörjning	18
Hälsa och säkerhet.....	19
MILJÖMÅL	28
GENOMFÖRANDE	29
Organisatoriska frågor	29
Fastighetsrättsliga frågor	30
Ekonomiska frågor.....	32
Tekniska frågor	33
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	33
Fortsatt arbete	33
Preliminär tidplan	34
Revidering	34
Medverkande i planarbetet	35

INLEDNING

Bakgrund

I stationsorten Hällevadsholm, belägen cirka 15 kilometer nordväst om Munkedal, bor cirka 800 personer. Bebyggelsen i samhället är huvudsakligen placerad utmed Bohusbanans sträckning.

Det aktuella området är beläget centralt i Hällevadsholm och omfattas av två gällande detaljplaner vars genomförandetid har gått ut. Munkedals kommun avser planlägga mark för att bland annat möjliggöra boende och lagerverksamhet. En ny detaljplan behöver upprättas. Initiativtagare till planen är Munkedals kommun.

Kommunstyrelsen i Munkedals kommun har 2011-04-13 diskuterat frågan angående boende i Hällevadsholm och beslutat att inleda detaljplanering för bebyggelse i Hällevadsholm.

Planförslagets syfte och huvuddrag

Syftet med planen är bland annat att skapa möjlighet för att uppföra bostäder i centrala Hällevadsholm samt att skapa möjlighet till lagerverksamhet. Planen omfattar också den gamla stationsbyggnaden, en livsmedelbutik samt en mindre park kallad Thorildsplatsen.

Planen ska syfta till att:

- Skapa byggrätt för bostäder i ett centralt läge.
- Skapa möjlighet för lagerverksamhet.
- Säkerställa allmänhetens tillträde till järnvägsplattformen.
- Bekräfta den nuvarande handelsbyggnaden.
- Säkerställa ett mindre park- och naturområde.

Planområdet

Läge, areal och avgränsning

Planområdet, som är cirka 23 500 m² (2,35 ha) stort, utgör den största delen av Hällevadsholm centrum och är lokaliserat norr om Bohusbanans sträckning genom samhället.

I norr avgränsas planområdet av Norra bohusvägen och i söder av Bohusbanan. Öster om planområdet finns en bostadstomt och i väster återfinns ett mindre område med naturmark,

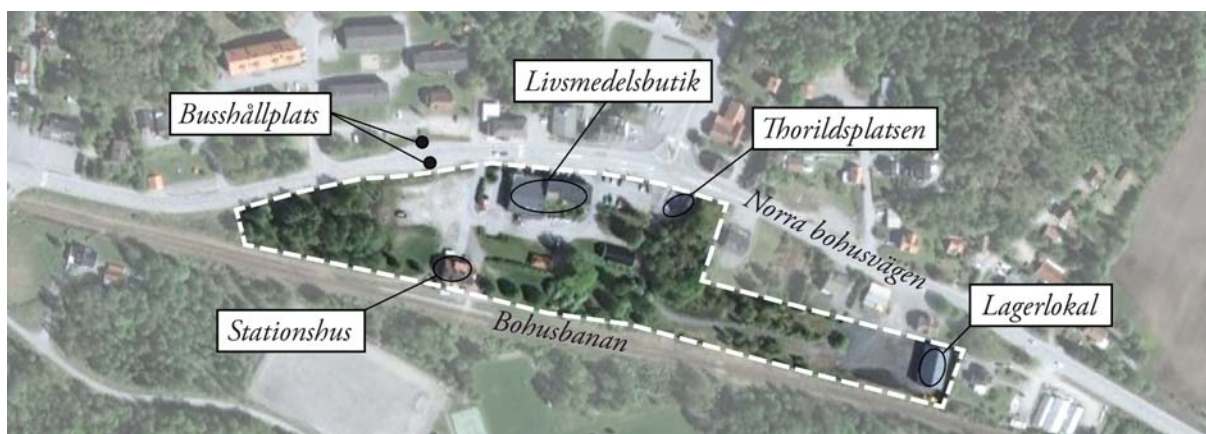


Hällevadsholms läge i Munkedals kommun.



Planområdets läge i Hällevadsholm. Avgränsningen är inte exakt.

I den västra delen av planområdet återfinns naturmark i form av ett område bevuxet med relativt stora träd. Öster om naturområdet finns en öppen grusbelagd yta. Söder om grusytan ligger det gamla stationshuset med tillhörande stationspark. Utmed Norra bohusvägen ligger livsmedelsbutiken Arvidssons med tillhörande varutransports- samt parkeringsytor. I butiksbyggnaden finns även bostadsytor. Direkt öster om Arvidssons parkering finns en liten anlagd park kallad Thorildsplatsen. Den östra delen av planområdet utgörs av naturmark längs Bohusbanan samt en befintlig verksamhetsbyggnad.



Planområdets gräns är markerad med vitstreckad linje. Avgränsningen är inte exakt.

Markägförhållanden

Munkedals kommun är ägare av fastigheterna Vässje 3:1 och Vässje 1:19 som ingår i planområdet. Inom planområdet finns även 3 privatägda fastigheter.

För en fullständig redovisning av ägarförhållanden, servitut och samfälligheter inom och intill planområdet, se tillhörande fastighetsförteckning.

Planprocessen

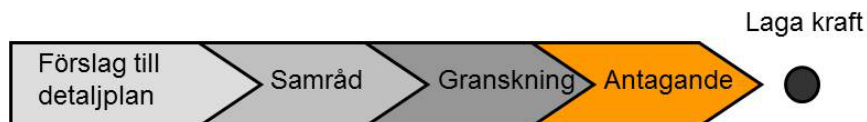
Planbeskrivningen (denna handling) ingår i de planhandlingar som tillhör en detaljplan. Planbeskrivningen innehåller bland annat förutsättningar, förändringar och konsekvenser som planförslaget innebär samt en redovisning av de överväganden som planförslaget baseras på. I dokumentet redovisas även motstående intressen samt överensstämelsen med kommunens översiktsplan. Hur planen är avsedd att genomföras med tanke på organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga frågor behandlas också i planbeskrivningen.

Förslaget till detaljplan ska samrådas och granskas tillsammans med länsstyrelsen, statliga organ och myndigheter, kommunala instanser, sakägare samt övriga som är berörda av de åtgärder som föreslås i planen. Samråd och granskning genomförs med syfte att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och ge möjlighet till insyn och påverkan i planeringsprocessen.

Normalt planförfarande

Planen upprättas i enlighet med plan- och bygglagen (PBL 2010:900) och planarbetet bedrivs med ett så kallat normalt planförfarande, vilket bland annat innebär att förslaget till detaljplan både skickas ut för samråd och ställs ut för granskning innan det kan tas upp för antagande.

Läs mer under rubriken ”fortsatt arbete”.



Det upprättade förslaget till detaljplan har varit föremål för samråd och granskning. Planförslaget har omarbetats med hänsyn till inkomna synpunkter och ska nu antas.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

För Munkedals kommun gäller Översiktsplan 2010, antagen 2010-06-30.

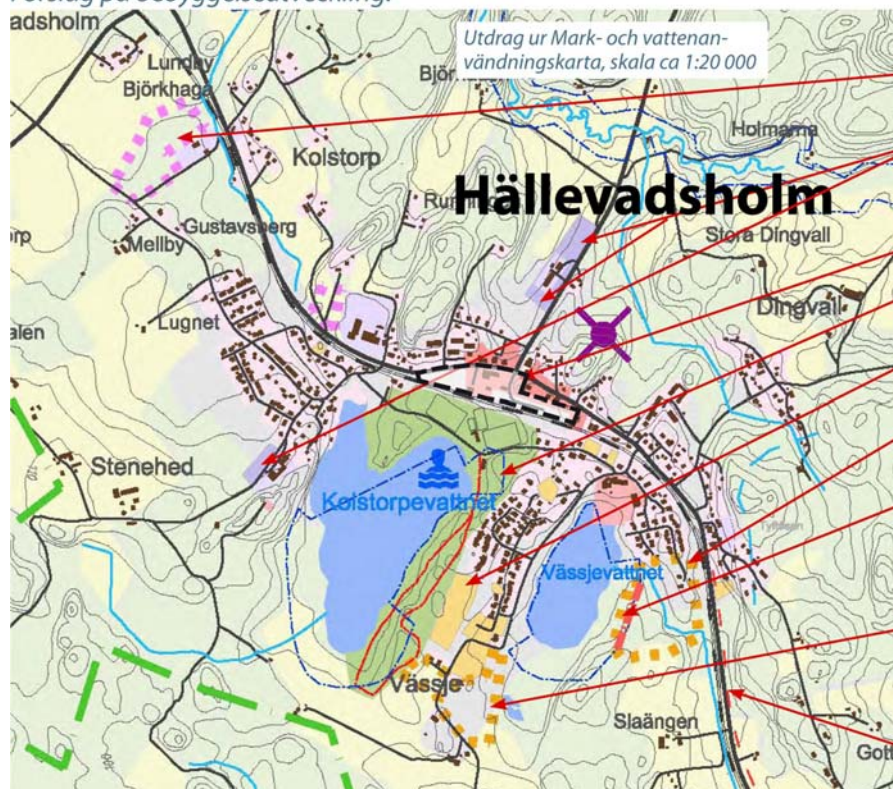
Planområdet ligger inom gränsen för samlad bebyggelse för Hällevadsholms samhälle.

Den generella inställningen, redovisad i översiktsplanen, gällande ny bebyggelse innebär bland annat att bebyggelse huvudsakligen ska lokaliseras till platser som är säkra och har förutsättningar för ett attraktivt boende. Lokaliseringen ska också innebära att samhällstekniska installationer kan samordnas och att transporter minimeras. Detta innebär företrädesvis att ny

bebyggelse placeras inom eller i anslutning till befintliga samhällen.

Inom planområdet pekas Thorildsplatsen ut i de förklaringar och råd som finns i förslaget till bebyggelseutveckling i Hällevadsholm. I övrigt finns inga rekommendationer för planområdet. Längs länsvägg 911 har Länsstyrelsen enligt väglagen beslutat om ett byggnads- och åtgärdsfritt avstånd på 30 meter. Dock gör kommunen en egen bedömning angående avstånd mellan väg och bebyggelse i varje enskild detaljplan.

Förslag på bebyggelseutveckling:



Förklaringar och råd:

- Reservområde för ej miljöstörande verksamhet
- Framtida verksamhetsområden för ej miljöstörande verksamhet. Dp finns.
- Thorildsplatsen
- Friluftsområde (med elljusspår)
- Nya bostäder, Dp finns (m fl gulmarkerade områden)
- Reservområde för bostäder
- Viss strandskyddslättnad i övre delen av slänten får utredas i ev detaljplanen – är ett LIS-område.
- Reservområde för framtida bostadsutbyggnad - kan eventuellt utökas till sydvästra sidan av Kolstorpevattnet
- Ny gc-väg (till Svarteborg)

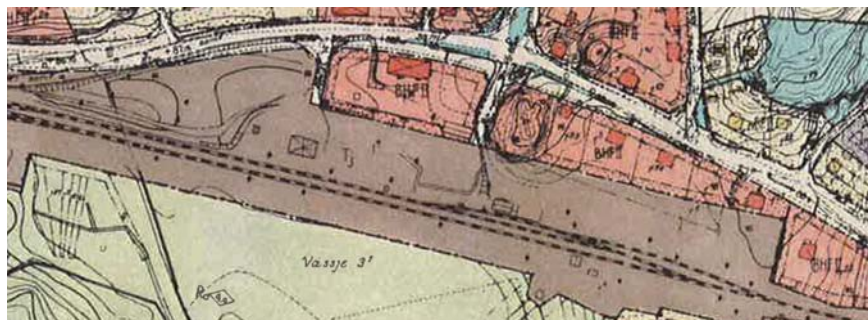
Förslag på bebyggelseutveckling i Hällevadsholm. Utdrag ur Munkedals ÖP 2010. Planområdet är markerat med svartstreckad linje på kartan.

Detaljplaner

Planområdet berörs av två detaljplaner.

Den största delen av det aktuella området omfattas av "Förslag till byggnadsplan för Hällevadsholms stationssamhälle". Planen vann laga kraft i september 1968 och genomförandetiden har gått ut.

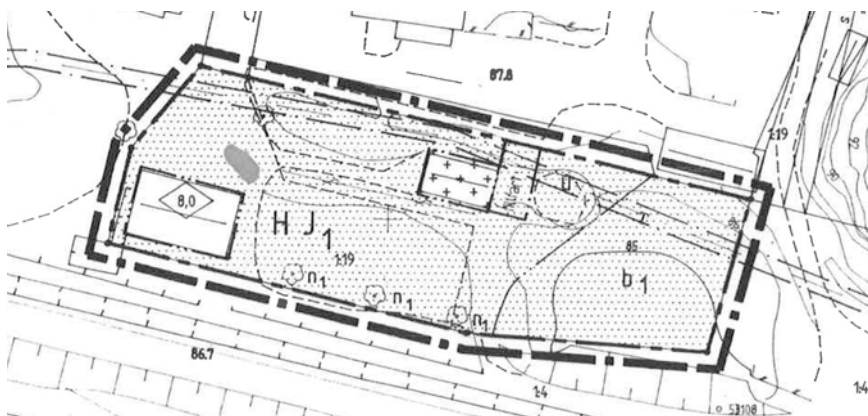
Området intill Bohusbanan innehar användningen "Tj - Område för järnvägändamål". I den norra delen av aktuellt planområde är användningen satt till "BH - Område för bostads- och handelsändamål".



Utdrag ur "Förslag till byggnadsplan för Hällevadsholms stationssamhälle".

Den gamla stationsbyggnaden samt intilliggande mark omfattas av "Detaljplan för del av fastigheten Vässje 1:19". Planen vann laga kraft i oktober 1998 och genomförandetiden har gått ut.

Användningen för området är satt till "HJ₁ - Handels och småindustriändamål. Övernattningsmöjlighet i anslutning till verksamheten medges". Tre träd i stationsparken skyddas från fällning i planen.



Utdrag ur "Detaljplan för del av fastigheten Vässje 1:19".

Planprogram

Kommunen har gjort bedömningen att det inte är nödvändigt att ange förutsättningar och utgångspunkter för planen i ett särskilt planprogram.

Kulturminnesvårdsprogram

Munkedals kommun har ett kulturminnesvårdsprogram från 1994 som redovisar de värdefulla kulturmiljöerna som återfinns i kommunen. I kulturminnesvårdsprogrammet betonas hur framdragandet av järnvägen innebar en stor påverkan på vissa orter i Munkedals kommun, däribland Hällevadsholm. Inga områden inom planområdet omfattas dock av några skydd på grund av höga kulturvärden.

Behovsbedömning

Allmänt

Kommunen ska i ett tidigt skede ta ställning till om genomförandet av planen kan komma att innebära en betydande miljöpåverkan eller ej.

Under framtagandet av planförslaget har en så kallad behovsbedömning utförts för att bedöma om planförslaget kan komma att medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § MB. Om ett genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Innan kommunen tar ställning om eventuell betydande miljöpåverkan ska länsstyrelsen ges tillfälle att yttra sig.

I samrådshandlingen redovisades miljöeffekter vid ett genomförande av planförslaget. Nedan redovisas motivet till bedömningen samt kommunens och länsstyrelsens ställningstagande.

Motiv till bedömningen

Planförslaget bedöms vara förenligt med bestämmelserna i Miljöbalken.

Planförslaget utgör en utveckling och komplettering i anslutning till befintlig bebyggelse och innebär ingen påtaglig skada på natur-, kultur- eller rekreationsvärden i området.

Ett genomförande av förslaget bedöms inte innebära ett överskridande av gällande miljökvalitetsnormer.

Planförslaget överensstämmer med intentionerna i kommunens översiktsplan. Omgivande verksamheter och bostäder bedöms inte medföra betydande påverkan på den planerade bebyggelsen.

Ställningstagande

Kommunen bedömde att projektet inte kommer medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delade kommunens uppfattning. En miljöbedömning ska därför inte genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver inte upprättas.

Övriga kommunala beslut

Kommunstyrelsen i Munkedals kommun har 2011-04-13 diskuterat frågan angående boende i Hällevadsholm och beslutat att inleda detaljplanering för bebyggelse i Hällevadsholm.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2012-05-22 § 34 att tillstryka planförslaget under förutsättning att vissa punkter beaktades i planarbetet.

BESTÄMMELSER ENLIGT MILJÖBALKEN

Grundläggande hushållningsbestämmelser, 3 kap MB

I miljöbalkens tredje kapitel "Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vattenområden" föreskrivs bland annat att områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården, eller friluftslivet så långt som möjligt ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

Planområdet berörs inte av några hushållningsbestämmelser enligt 3 kap MB.

Särskilda hushållningsbestämmelser, 4 kap MB

I miljöbalkens fjärde kapitel "Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet" listas en rad områden som, med hänsyn till sina natur- och kulturvärden i sin helhet är av riksintresse.

Ingrepp i dessa miljöer får göras endast om de inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Planområdet ingår i ett område runt Bullaresjön som omfattas av 4 kap 6 § MB. Bestämmelserna berör reglering av vattenkraftverk, vattenreglering eller vattenöverföring för kraftändamål. Planområdet ligger inom Hällevadsholms tätort och ett genomförande av planförslaget bedöms inte på något sätt påverka riksintresset negativt.

Miljökvalitetsnormer, 5 kap MB

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter i miljöbalken om viss lägsta miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Miljökvalitetsnormerna omfattar bland annat föroreningar i utomhusluft, olika parametrar i vattenförekomster, kemiska föroreningar i fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477)

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft bedöms inte överskridas inom planområdet.

Vattenförekomster (SFS 2004:660)

Cirka 120 meter söder om planområdet återfinns sjöarna Kolstorpevattnet



Hällevadsholm ligger inom det område som omfattas av 4 kap 6 § MB.

och Vässjevattnet som omfattas av miljökvalitetsnormer för vattenförekomster (övriga sjöar). De två sjöarna har inte analyserats och någon redovisning angående aktuell vattenstatus eller mål för vattenstatusen finns inte.

Fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)

Varken Kolstorpevattnet eller Vässjevattnet är utpekade som fisk- eller musselvatten.

Omgivningsbuller (SFS 2004:675)

Det aktuella området omfattas inte av miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller.

Sammanfattning

Det finns idag inga indikationer på att gällande miljökvalitetsnormer överskrids eller riskerar att överskridas inom det aktuella planområdet till följd av ett genomförande av planförslaget.

Områdesskydd, 7 kap, MB

I miljöbalkens sjunde kapitel "Skydd av områden" föreskrivs att diverse olika miljöskyddsområden ska värnas. Exempel på områden som ingår i 7 kap MB är naturreservat, biotopskyddsområden, strandskyddsområden och Natura 2000-områden.

Planområdet berörs inte av några hushållningsbestämmelser enligt 7 kap MB.



Skogsdungen ligger mellan Norra bobusvägen och Bohusbanan i planområdets västra del.



Längs med Bohusbanan i planområdets östra återfinns naturmark.

PLANFÖRSLAGET – FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Mark, vegetation och terräng

Förutsättningar

En relativt stor del av planområdet är i dagsläget ianspråktaget av byggnader, vägar och parkeringsytor. I väster ligger dock en skogsdunge och i planens östra del återfinns oexploaterad naturmark intill järnvägsspåret. Främst växer björkträd och diverse sly inom planområdet. Direkt öster om det gamla stationshuset finns dock en mindre stationspark som bland annat innehåller 3 större lindar som är hamlade. Väster om stationshuset finns ytterligare 2 hamlade lindar.



I stationsparken växer 3 hamlade lindar.

Planområdet är relativt plant förutom en mindre höjd som reser sig intill Thorildsplatsen centralt i området. Den mindre höjden reser sig till +96 m.ö.h. Marknivån inom planområdet ligger generellt på en nivå från cirka +85 upp till +88 m.ö.h.

Planförslaget

Grönområdet längst i väster föreslås få användningen ”NATUR - Naturområde”. En relativt stor del av den befintliga skogsdungen föreslås i planen bli kvartersmark vilket innebär att en större del av vegetationen kan komma att avverkas för att uppföra bostadsbyggnader med tillhörande gård.

De 5 lindarna intill stationshuset skyddas med bestämmelsen "n₁ - Trädet får inte fällas förutom vid röta eller annan risk för trädras. Vid fällning ska träd av samma art återplanteras". Marklov krävs vid fällning eller schaktning i närheten av dessa träd. Innebörden av ordet nära är i detta fall respektive träds stamdiameter i brösthöjd multiplicerat med 15.

Den mindre höjd som finns intill Thorildsparken föreslås få användningen "NATUR - Naturområde" och Thorildsplatsen föreslås få användningen "PARK – Anlagd park".

Naturmarken i den östra delen av området, vilket ligger som järnvägsändamål i gällande detaljplan, föreslås bli föremål för lagerverksamhet vilket innebär att marken kan komma att exploateras och trädavverkning, med syfte att skapa en ändamålsenlig lagerfastighet, kan bli aktuell.

Geoteknik/risk för bergas

Förutsättningar

Bohusgeo har, på uppdrag av Munkedals kommun, utfört en geoteknisk undersökning och utredning ("*Geotekniskt PM - Vässje 3:1 m.fl. Hällevadsholm, 2012-09-14*") för hela planområdet. Utredningen har därmed utökats sedan samrådet och behandlar nu inte bara den västra delen av planområdetundersökningsområdet. Utredningen bifogas planhandlingarna. Utredningen syftar till att redovisa de geotekniska förhållandena inom planområdet samt att preliminärt bestämma grundläggningsmetod för den planerade bebyggelsen i den västra delen av planområdet.

Det undersökta området är cirka 320 x 80 meter. Markytans nivå varierar mellan cirka +88 och cirka +90 i den östra delen, mellan cirka +85 och +95 i den mellersta delen, där ett höjdparti som utgörs av berg i dagen är lokaliserat, samt mellan cirka +84 och +89 m.ö.h. i den västra delen. Markytans lutning är relativt liten utom i anslutning till bergspartiet, där lutningen uppgår till cirka 1:1.

3 olika områden inom och i anslutning till planområdet har undersökts. I två av dessa har släntstabiliteten undersökts och i ett har grundläggningsförutsättningarna studerats.

Det totala sonderingsdjupet varierar mellan cirka 3-18 meter. Jordlagren bedöms, under det cirka 0,3 meter tjocka vegetationslagret, bestå av fyllning, lera (med friktionsjordskikt) eller gyttjig silt samt friktionsjord vilande på berg.



Centralt i området återfinns en mindre höjd i anslutning till Thorildsplatsen.

Fyllningen utgörs i huvudsak av sand, silt och torrskorpelera och har i regel cirka 1-2 meters tjocklek. Silten är mycket tjälskjutande och starkt flytbenägen.

Gyttjig silt förekommer främst i den mellersta delen. Leran som innehåller skikt av lerig silt och troligen sand och grus finns till mellan cirka 3-15 meters djup. Den sammanlagda mäktigheten lera bedöms variera mellan cirka 1-6 meter. Lera saknas helt i områdets östra del.

Grundvattennivån har uppmätts till cirka +84,2–+84,4 m.ö.h., d.v.s. mellan cirka 2,3–2,5 meter under markytan.

Släntstabiliteten inom planområdet har beräknats i 2 sektioner. Resultaten visar att de säkerhetsfaktorer som räknats fram ligger inom det rekommenderade intervallet. Släntstabiliteten bedöms därför under nuvarande förhållanden vara tillfredställande och den planerade bebyggelsen bedöms kunna utföras utan att släntstabiliteten blir otillfredsställande. Sektion D, som löper genom planområdets västra del, har en något låg säkerhet. En förändring av marknivån söder om området skulle eventuellt kunna leda till sekundära skred inom planområdet. Det aktuella området söder om planområdet består av en befintlig grusplan där Munkedals kommun är markägare. Inga markförändringar ska göras i detta område. Marknivån kommer därför att förbli oförändrad och det finns därför ingen risk för skred som skulle kunna innebära sekundära skred inom planområdets västra delar.

Varken den gyttjiga silten eller leran inom planområdet bedöms kunna påföras någon belastning utan att långtidssättningar uppkommer. Bohusgeo bedömer därför preliminärt att den planerade byggnaden bör grundläggas med spetsbärande pålar och golvet göras fribärande. Uppfyllnader under och intill byggnaden kommer att medföra marksättningar som i sin tur ger påhängslaster på pålarna. Eventuellt kan byggnaden grundläggas direkt i mark, speciellt om den förses med källare och om nivåsättningen görs så att uppfyllnader kan undvikas. Den gyttjiga silten bör då schaktas ur och ersättas med friktionsjord som packas. En viss kompensation med lättfyllning kan komma att fordras även i detta fall. Lämplig grundläggningsmetod bestäms definitivt när byggnadens läge, utformning och nivåsättning studerats.

Vid schaktning för va-ledningar bedöms en släntlutning av 2:1 erfordras av ett maximalt schaktningsdjup på 2 meter.

För att inte minska grundvattenbildningen, erhålla viss rening av dagvattnet, inte påverka omkringliggande vegetation med mera, bör infiltration övervägas.

Bergpartiet inom planområdet reser sig cirka 5 meter över omgivande mark och bergssidorna lutar mellan cirka 1:1 och cirka 1:5. Med ledning av besök på platsen bedömer Bohusgeo att risk för bergras eller blocknedfall som kan påverka detaljplaneområdet inte föreligger.

I samband med exploateringen bör markradonmätningar utföras, speciellt om friktionsjord finns i schaktbotten. Eventuell förekomst av föroreningar inom utfyllda partier bör undersökas.



Bergsslänt i anslutning till Thorildsplatsen.



Bergsslänt i anslutning till Thorildsplatsen.

Planförslaget

För att möjliggöra en attraktiv bostadsgård kommer ett större antal träd att behöva avverkas i planområdets västra del. På grund av att marken ligger lägre ju längre västerut man rör sig kommer marken behöva fyllas upp 0,5-1,0 meter.

För att åstadkomma en effektiv lagerfastighet kan markarbeten komma att krävas i planområdets östra del. Då marken i denna del av området är relativt plan bör större markåtgärder dock kunna undvikas.

En allmän bestämmelse som innebär att marklov krävs för uppfyllnader eller schaktning som avviker mer än 0,5 meter från grundkartans angivna nivå inför i planen.



I planområdets östra del planeras bostäder att uppföras.



Det gamla stationshuset används idag för diverse verksamheter.

Bebyggelse

Omgivande bebyggelse

Planområdet utgör den största delen av Hällevadsholms samhälle som ligger utmed sträckningen av Norra bohusvägen samt Bohusbanan.

Bebyggelsen i Hällevadsholm består främst av småhus men runt centrum finns även ett antal flerbostadshus i 2-4 våningar. Byggnaderna ligger relativt nära Norra bohusvägen.

Bostäder

Förutsättningar

Inom planområdet finns det idag ett fåtal bostäder i byggnaden som även inrymmer Arvidssons livs. Bostäderna ligger på andra våningen.

Planförslaget

Användningen för området innehållande den befintliga butiksbyggnaden föreslås till "HB – Handel och bostäder". Därmed tillåts bostäder även fortsättningsvis i handelsbyggnaden. Den största tillåtna sammanlagda byggnadsarean för huvudbyggnader och komplementbyggnader föreslås till 1250 m² respektive 250 m² vilket innebär att en utbyggnad av handel och bostadsbyggnader tillåts.

På den befintliga grusytan direkt väster om Arvidssons livs föreslås marken få användningen "B – Bostäder" vilket möjliggör att bostäder i ett centralt läge i Hällevadsholm kan uppföras. Den största tillåtna sammanlagda byggnadsarean för huvudbyggnader och komplementbyggnader föreslås till 600 m² respektive 100 m². Utöver detta kan uthus och garage uppföras i den södra delen av fastigheten som ligger 15-30 meter från Bohusbanan. Stängselkrav införs längs med järnvägen.

Byggnadshöjden för både bostadsbyggnaderna i väster och butiksbyggnaden sätts till 10,0 meter. Utöver den angivna byggnadshöjden får takkupor uppföras på huvudbyggnad till maximalt 1/3 av fasadlängden på respektive långsida. Högsta tillåtna byggnadshöjd för komplementbyggnader är 3,0 meter. Vind på komplementbyggnad får inte inredas. Högsta tillåtna takvinkel för huvudbyggnad och komplementbyggnad inom planområdet är 38° respektive 23°.

Minsta tillåtna avstånd mellan huvudbyggnad och fastighetsgräns är 4,5 meter. Komplementbyggnad sammanbyggd med huvudbyggnad ska placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns. Friliggande komplementbyggnad ska placeras minst 1,5 meter från fastighetsgräns. Dessa bestämmelser gäller inom hela planområdet.



I den östra delen av planområdet finns en lagerbyggnad. Foto taget västerifrån.

Verksamheter

Förutsättningar

Inom planområdet finns verksamheter i form av en livsmedelsbutik, en lagerbyggnad i öster samt den gamla stationsbyggnaden som används till diverse aktiviteter.

Planförslaget

Planförslaget innebär att den befintliga livsmedelsbutiken, som innehåller bostadsytor, får användningen "HB – Handel och bostäder". Läs mer under rubriken "Bostäder" ovan.

Planen möjliggör lagerverksamhet i planområdets östra del. Användningen för området sätts till "U – Lager". Den högsta tillåtna nockhöjden sätts till 8,0 meter. Byggnader får inte uppföras i det område som ligger närmast Bohusbanan. Avståndet mellan bebyggelse och spårmitt regleras till minst cirka 18 meter, det avstånd som idag finns mellan den befintliga verksamhetsbyggnaden och järnvägen. Stängselkrav införs även längs med järnvägen.

Fastigheten som innehåller den gamla stationsbyggnaden samt området norr om detta föreslås få användningen "HJ₁ – Handel och småindustri". Den bebyggelsebara marken regleras till de befintliga byggnaderna som återfinns inom området. Järnvägsstationen beläggs med en verksamhetsbestämmelse som innebär att det befintliga karaktärsdraget i form av tvåfärgad tegelfasad ska beaktas vid en eventuell ändring av byggnaden. Byggnadshöjden sätts till maximalt 8,0 meter.

Högsta tillåtna takvinkel för huvudbyggnad och komplementbyggnad är 38° respektive 30°.

Tillgänglighet

Inom området finns det god möjlighet att uppnå god tillgänglighet till allmänna platser, verksamheter och bostäder då det inte förekommer några större höjdskillnader inom planområdet. Det enda område där större höjdskillnader återfinns är på den höjd som återfinns intill Thorildsplatsen, här är tillgängligheten begränsad.

Friytor och rekreation

Inom planområdet finns en mindre anlagd park kallad Thorildsplatsen. Platsen ligger direkt öster om kundparkeringen för Arvidssons livsmedelsbutik och i nära anslutning till Norra bohusvägen. Thorildsplatsen föreslås få användningen "PARK – Anlagd park".



Arvidssons livsmedelsbutik. På övervåningen återfinns bostäder.



Thorildsplatsen intill Norra bohusvägen. Mötesplatsen i Hällevadsholms centrum.

I övrigt finns inga rekreativsvärden inom planområdet. I nära anslutning till planområdet finns dock tillgång till fina strövområden och närhet till vacker natur i anslutning till Kolstorpsvattnet och Vässjevattnet.

Service

I Hällevadsholm finns offentlig service i form av skola (årskurs 0-5), förskola, fritids, skolbibliotek, postutdelning samt servicehus.

Kommersiell service finns bland annat i form av ett fåtal butiker och Arvidssons livsmedelsbutik.

Trafik

Vägar, gång- och cykelvägar

Förutsättningar

Inom planområdet finns två mindre vägar som ansluter till Norra bohusvägen i norr. Skyltad hastighet på den del av Norra bohusvägen som passerar förbi planområdet är 50 km/h.

Den mindre väg som leder fram till stationshuset är en statlig länsväg (lv 909). Den väg som passerar förbi Thorildsplatsen är en enskild väg. Båda vägarna har en hastighetsbegränsning på 50 km/h men den faktiska hastigheten bedöms vara lägre.

Inga separata gång- och cykelvägar finns inom planområdet.

Planförslaget

De befintliga vägarna bekräftas i planförslaget, de får beteckningen "LOKALVÄG". Den enskilda vägen som passerar förbi Thorildsplatsen ska försörja det planerade lagerområdet i öster. I anslutning till den statliga

vägen norr om stationshuset planeras en vändplats för busstrafiken som trafikerar Hällevadsholms station. Den befintliga vägen fungerar även som infart till det planerade bostadsområdet.

I anslutning till vändplatsen planeras en 4 meter bred allmän gång- och cykelväg, med användningsbeteckningen "GC-VÄG", som ansluter till perrongen. På detta sätt säkerställs allmänhetens tillträde till perrongen.

In/utfarter, varumottagning och parkering

Förutsättningar

Infart till planområdet sker från Norra bohusvägen. Arvidssons livsmedelsbutik har två in/utfarter öster om livsmedelsbutiken. Parkering i anslutning till livsmedelsbutiken sker på parkeringsytor väster, norr och öster om butiksbyggnaden. Det finns möjlighet att köra runt byggnaden om man väljer att parkera nära ingången, på den norra sidan av byggnaden. Varumottagning sker främst på den södra sidan av byggnaden. Sammanlagt finns cirka 40 parkeringsplatser.

Ingen allmän parkering finns inom planområdet.

Planförslaget

I anslutning till den planerade vändplatsen vid stationen föreslås att en mindre allmän pendelparkering, med användningsbeteckningen "P-PLATS - Pendelparkering" anläggs. Parkeringen kommer att rymma cirka 6 platser och kommer att underlätta arbetspendlingen mot exempelvis Munkedal och Uddevalla med tåget som stannar vid Hällevadsholms station.

Utfartsförbud läggs in mot Norra Bohusvägen längs med den planerade bostadsfastigheten samt på ett avsnitt framför livsmedelsbutiken.

Kollektivtrafik

Förutsättningar

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns en tågstation och en busshållplats. Tågstationen trafikeras av persontågstrafik. 10 tågpassager sker per dag.

Busshållplatsen trafikeras av linje 883 som kör mellan Holkekärr och Munkedal. Bussen använder i dagsläget den befintliga grusplanen där bostäder planeras som vändplats. I planförslaget har en vändplan för bussen placerats inom allmän platsmark – "LOKALVÄG".



Tåget anländer till Hällevadsholms station på Bohusbanan.

Teknisk försörjning

VA och dagvatten

Förutsättningar

Planområdet ligger inom det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp och fastigheterna inom området är anslutna till det kommunala Va-systemet.

Kommunala Va-ledningar återfinns främst i den västra delen av planområdet.

I dagsläget rinner dagvatten under Bohusbanan vid två olika punkter inom planområdet för att sedan rinna ned mot Kolstorpsvattnet.

Planförslaget

För att genomföra planförslaget måste ett antal åtgärder på det kommunala Va-systemet genomföras. Befintliga Va-ledningar kommer i konflikt med det planerade bostadshuset. Ledningarna måste dras om inom den allmänna platsmarken. En förbindelse-punkt för Va- och dagvatten kommer att anordnas.

Även vissa åtgärder på dagvattensystemet inom planområdet är nödvändiga. En del dagvattenbrunnar kan komma att flyttas. I gränsen mellan bostadsfastigheten och naturmarken i väster planeras ett öppet dike som för vidare vattnet mot den befintliga stentrumma som för dagvattnet under järnvägen.

Vid en utbyggnad av planförslaget kommer dagvattenavrinningen att öka något då den hårdgjorda ytan ökar. Detta leder till en snabbare vattenavrinning och ökade flöden. Det finns möjlighet att anordna en fördröjningsdamm sydväst om planområdet, söder om banvallen och väster om den befintliga grusplanen. Detta för att fördröja vattnet som genereras bland annat från planområdet innan det når recipienten Kolstorpsvattnet. Ingen dagvattenutredning har utförts för att beräkna nuvarande och kommande vattenflöden till följd av ett genomförande av planförslaget. Ett avtal i samband med markanvisning kan styra att en dagvattenutredning ska genomföras för att undersöka om en fördröjningsdamm är nödvändig.

Ett mindre u-område (område där marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar) läggs in i den nordöstra delen av den planerade bostadstomten.

El, tele och datakommunikation

Planområdet är anslutet till el-, tele- och datakommunikationssystem.

Hälsa och säkerhet

Buller

Förutsättningar

Planområdet är lokaliserat mellan Norra bohusvägen och Bohusbanan.

Riksdagen fastslog i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53 riktvärden för buller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt nedan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad redovisas i nedanstående tabell.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
<u>Utomhus (frifältsvärden)</u>		
Vid fasad	55	
På uteplats		70
<i>Med nattetid avses tiden mellan 22,00 - 06,00</i>		

Ekvivalentnivån är ett sammanvägt värde över en längre tid, oftast ett dygn, och maximalnivån redovisar förhållandena vid en enstaka fordonspassage.

ÅF har, på uppdrag av Munkedals kommun, upprättat en bullerutredning för planområdets västra del. Utredningen redovisas i rapport daterad 2011-06-13. Utredningen bifogas planhandlingarna.

I utredningen redovisas buller från både Norra bohusvägen (buller från vägtrafik) och Bohusbanan (buller från tågtrafik). Utredningen har även beräknat hur ljudsituationen skulle se ut om godstågstrafik skulle startas på Bohusbanan. Ett scenario med 1 godstågstransport/dygn har simulerats.

Beräkningarna för vägtrafiken är gjorda med värden för ett prognostiserat trafikflöde för år 2020. Norra bohusvägen beräknas då trafikeras av cirka 1200 fordon per dygn, varav cirka 110 av dessa utgörs av tung trafik. Hastigheten på vägen är 50 km/h. Största tillåtna hastighet på Bohusbanan är för aktuellt område 85/90 km/h. Endast persontågstrafik trafikerar Hällevadsholm i dagsläget. 10 passager sker per dygn.

Dygnssekivalent ljudnivå $L_{eq(24)}$ dB(A)

70 <		
65 <		<= 70
60 <		<= 65
55 <		<= 60
50 <		<= 55
45 <		<= 50
		<= 45

Färgfältet redovisar ljudnivå inklusive ljudreflex i fasad

Observera att färgfälten och det redovisade fasadvärdet inte överensstämmer. Detta beror på att det är två olika sorters ljudnivå som redovisas. Färgfältet redovisar ett värde som innefattar ljudreflexer från fasad medans värdet på fasaden är ett så kallat frifältsvärde där ljudreflexer inte medräknas.

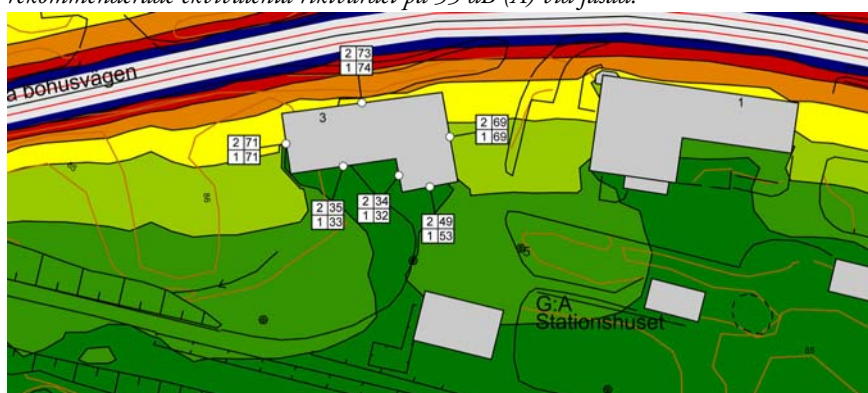
Maximal ljudnivå L_{Fmax} dB(A)

85 <		
80 <		<= 85
75 <		<= 80
70 <		<= 75
65 <		<= 70
60 <		<= 65
		<= 60

Färgfältet redovisar ljudnivå inklusive ljudreflex i fasad



Beräkningsresultatet visar ljudutbredningen med ekvivalenta värden från både väg- och tågtrafik på två meters höjd över marken och med platsspecifika värden vid fasad för respektive våningstal. Resultatet visar att bullret från väg- och tågtrafiken understiger det rekommenderade ekvivalenta riktvärdet på 55 dB (A) vid fasad.



Beräkningsresultatet visar ljudutbredningen med maximala värden från vägtrafik på två meters höjd över marken och med platsspecifika värden vid fasad för respektive våningstal. Resultatet visar att bullret från Norra bohusvägen överstiger det rekommenderade maximala riktvärdet på 70 dB(A) för uteplats vid fasad norr om den planerade byggnaden.



Beräkningsresultatet visar ljudutbredningen med maximala värden från tågtrafik på två meters höjd över marken och med platsspecifika värden vid fasad för respektive våningstal. Resultatet visar att bullret från Bohusbanan delvis överstiger det rekommenderade maximala riktvärdet för uteplats vid fasad. Dock sker tågpassagera sällan och enstaka överskridanden kan accepteras.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att den dygnsekvivalenta ljudnivån vid den planerade bebyggelsen inte överskrider det rekommenderade riktvärdet på 55 dB(A) vid någon fasad. Detta gäller även efter en sammanvägning av trafikbuller från både väg- och tågtrafik. Den ekvivalenta ljudnivån för fasaden mot Bohusbanan understiger 40 dB(A).

En fördubbling av tågtrafiken beräknas innebära att den dygnsekvivalenta ljudnivån ökar med cirka 3 dB(A). Detta innebär att riktvärdet på 55 dB(A) vid fasad klaras även med en fördubbling av tågtrafiken.

Den maximala ljudnivån har som högst beräknats till nivåer i intervallet 73-74 dB(A) mot Norra bohusvägen och i intervallet 70-72 dB(A) mot Bohusbanan. Detta innebär att de rekommenderade riktvärdena för uteplats överskrids. Enligt ljudklassningsstandarden för bostäder kan enstaka överskridanden per timma för uteplats vid fasad accepteras. Praxis är att acceptera tre överskridanden under maximal trafiktimme dag- och kvällstid. Med 10 tågpassager per dygn på Bohusbanan bedöms antalet passager inte överstiga tre stycken per timma. Riktvärdet för uteplats bör således klaras vid den södra fasaden som exponeras för tågtrafik.

Det bör påpekas att beräkningarna för tågbuller har gjorts under förutsättning att tågen passerar förbi de planerade bostäderna i 85 km/h vilket i dagsläget inte sker. Eftersom planområdet ligger i direkt anslutning till Hällevadsholms station stannar tågen till vid stationen och passerar alltså de planerade bostäderna med kraftigt reducerad hastighet.

Med eventuell godstågstrafik beräknas både ekvivalent och maximal ljudnivå öka. En godstågspassage beräknas ge en ekvivalent ljudnivå på ca 45 dBA och maximala ljudnivåer i intervallet 80-82 dBA vid fasad.

Fönster och fasader kan enligt utredningen utformas på ett sådant sätt att alla riktvärden inomhus klaras.

För en mer utförlig redovisning av bullersituationen hänvisas till framtagna bullerrapport av ÅF, daterad 2011-06-13.

Planförslaget

Planförslaget har utformats för att undvika de områden närmast Norra bohusvägen där bullernivån enligt bullerutredningen ligger över 55 dB (A).

Den mark som enligt bullerutredningen har redovisade värden över 55 dB(A) har prickats för att undvika byggnation i det bullerstörda läget. Byggrätten skiljer sig placeringsmässigt mot den redovisade byggnaden i bullerutredningen. Byggrätten har i planförslaget flyttats något söderut för att minska bullernivåerna något för den norra fasaden. Några avsteg ifrån

riktvärdet på 55 dB(A) vid fasad är alltså inte nödvändiga på grund av planens utformning.

Dock innebär inte placeringen av byggrätten att byggnadernas placering tvingas långt söderut för att komma längre från vägen och närmare järnvägen, även om tågbullret visar på en bullersituation med glesare trafik än den trafik som återfinns på Norra bohusvägen. Detta kan motiveras med att den marginella minskning av buller på byggnadernas norra fasad som en flytt av byggrätten söderut skulle innebära medför att den, från vägbuller skyddade gård som planeras söder om byggnaden minskar på motsvarande sätt. Den attraktiva innergården i söderläge med mycket höga kvalitéer prioriteras till förmån för att minska bullerstörningarna från norr, som med planens utformning inte överstiger gällande riktvärden.

Planen tillåter ingen bostadsbebyggelse inom 30 meter från järnvägens spårmitt, dock tillåts att komplementbyggnader får uppföras för att minska buller från tågtrafiken på Bohusbanan.

I övrigt ska Boverkets byggregler (BBR) samt SS25268:2007 följas vid byggnation, detta bevakas i bygglovskedet.

Vibrationer

Förutsättningar

Grundläggning av det föreslagna bostadshuset bör ske med hjälp av stödpålning på grund av den geotekniska situationen. Stödpålning är erfarenhetsmässigt mindre känsligt för vibrationer och med tanke på den begränsade tågtrafiken förbi området bedöms inte vibrationsstörningar utgöra något hinder för planens genomförande. Någon vibrationsutredning har dock inte genomförts.

Kommunens ställningstagande innebär att stödpålning tillsammans med en planbestämmelse som reglerar att riktvärdet på 0,4 mm/s inte får överskridas vid byggnation av bostadsbebyggelse är fullt tillräckligt för att säkerställa en acceptabel boendemiljö med tanke på vibrationer.

Planförslaget

Planbestämmelsen ”nya bostadsbyggnader ska utföras så att vibrationer inte överskrider 0,4 mm/s” har införts på planakartan.

Radon

I planen har en bestämmelse införts som innebär att byggnader där människor vistas stadigvarande ska utföras radonskyddade, om inte utredning visar att enklare utförande kan accepteras.

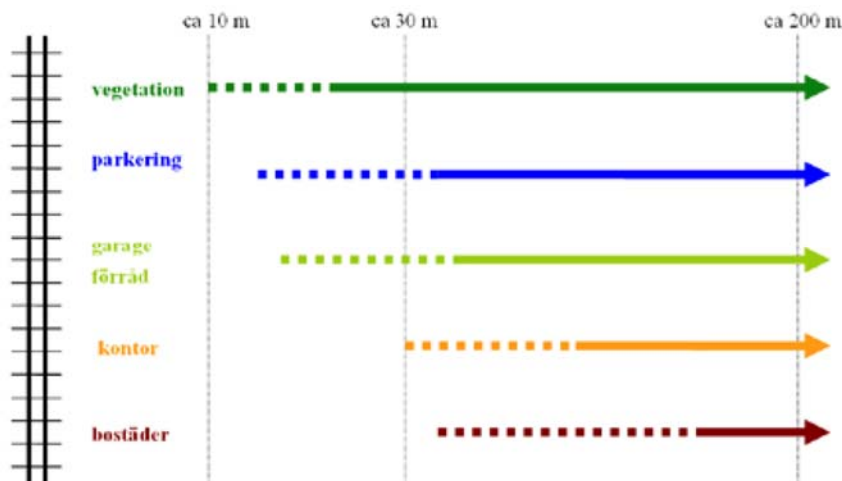
Skyddsavstånd/Byggnadsfritt avstånd

Förutsättningar

Planområdet är placerat i anslutning till Bohusbana samt Norra bohusvägen.

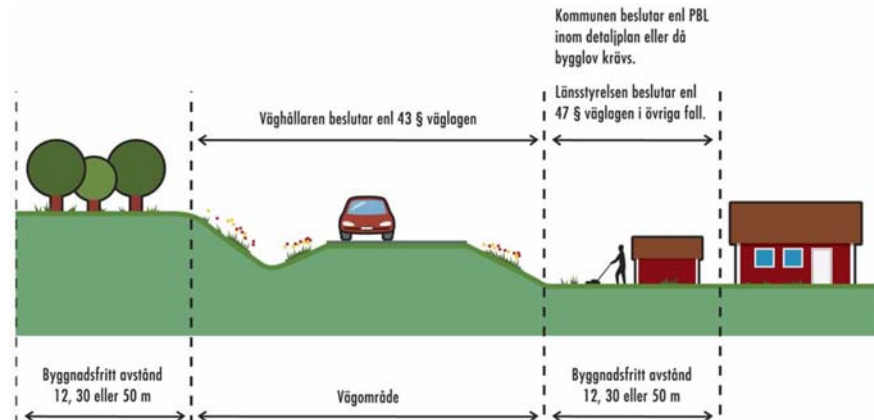
Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (spårmittpå närmsta spår). Det ger ett skyddsavstånd för farligt gods vid urspårning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser. Ett sådant avstånd medger även komplettering av riskreducerande åtgärder om risksituationen förändras. Det ger också viss bullerreduktion och möjliggör viss utveckling av järnvägsanläggningen.

Inom 30 meter från järnvägen kan dock viss verksamhet som inte är störningskänslig finnas eller där människor endast tillfälligtvis uppehåller sig, till exempel parkeringar, trafikanläggningar, garage, förråd och vegetation.



Redovisning av generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. Utdrag ur "Järnvägen i samhällsplaneringen" utgiven av Banverket (Trafikverket) i juni 2009.

Enligt Munkedals översiktsplan ska den statliga länsvägen 911 (Norra bohusvägen), som avgränsar planområdet i norr, ha ett byggnadsfritt avstånd från väg på 30 meter. Inom det byggnads- och åtgärdsfria avståndet krävs i normalfallet länsstyrelsens tillstånd, dock inte inom detaljplanerat område eller beträffande åtgärd som kräver bygglov där kommunen är beslutande. Vid upprättandet av en detaljplan gör alltså kommunen en egen bedömning av vad som är ett lämpligt avstånd mellan väg och bebyggelse.



Sektion som visar byggnadsfritt område intill väg. Kommunen gör vid detaljplanering en bedömning av vilket avstånd mellan vägområdet och bebyggelse som är lämpligt. Utdrag ur "Vägnätets myndighetsutövning, Stöd för kommuners och länsstyrelser fysiska samhällsplanering. Publikation 2006:27".

Planförslaget

Planförslaget innebär att bostäder tillåts i planområdets västra och mittersta del. Bostadsfastigheten i väster ligger på ett avstånd av cirka 15 meter från järnvägens spårmitt. På ett avstånd av 15-30 meter från spårmitt plusprickas marken, d.v.s. endast uthus och garage tillåts uppföras. Detta innebär att markanvändningen närmast järnvägen kommer att upptas av uthus och garage, vilket innebär att människor endast kommer vistas tillfälligt i området. Bostadshus kan enligt planen inte placeras närmare spårmitt än 30 meter. Stängselkyldighet införs längs med den planerade bostadsfastigheten.

I anslutning till den befintliga stationen tillåts ingen ny bebyggelse.

I områdets östra del tillåts lagerverksamhet. Området prickmarkeras så att ingen bebyggelse tillåts på ett avstånd inom 18 meter från spårmitt. En befintlig lagerbyggnad finns idag på ett avstånd cirka 18 meter från järnvägsmitt. Ingen ny bebyggelse tillåts alltså närmare än detta avstånd. Stängselkyldighet införs längs med Bohusbanan vid det planerade lagerområdet.

Avståndet mellan länsväg 911 till föreslagen bostadsbebyggelse regleras till minst 10 meter från vägbanan (exklusive bussficka) med hjälp av prickmark, d.v.s. mark som inte får bebyggas. Den föreslagna byggnaden är placerad centralt i Hällevadsholm inom ett detaljplanerat område. Hastigheten på den del av vägen som passerar planområdet är sänkt till 50 km/h. Planförslagets placering av byggnaden överensstämmer med den befintliga bebyggelsestrukturen i centrala Hällevadsholm där byggnaderna längs Norra bohusvägen generellt ligger på ett avstånd av 5-15 meter från vägen. Därför bedöms inte ett byggnadsfritt avstånd på 30 meter i detta fall som rimligt.

Sammanfattningsvis tillåter planförslaget ingen bebyggelse alls inom ett avstånd av 15 meter från spårmit. Endast uthus och garage samt lagerbyggnader tillåts inom ett avstånd på 15-30 meter från spårmit. Bostäder måste uppföras på ett avstånd av minst 30 meter från spårmit. Bebyggelse tillåts på ett avstånd av minst 10 meter från Norra bohusvägens körbana.

Farligt gods/Risker med tågtrafiken

Planområdet ligger direkt norr om Bohusbanan vilket innebär att tågtrafiken kan utgöra en risk för människor inom planområdet.

I det PM som länsstyrelsen i Västra Götalands län tillsammans med Trafikverket har upprättat angående dimensionerande trafik och riskbedömning för Norra Bohusbanan (2012-05-10) anges att det på aktuell sträcka bör förutsättas att en dygnstrafik med tio persontåg och ett godståg sker. I dagsläget sker inga godstransporter genom Hällevadsholm på Bohusbanan. Bohusbanan ska dock i likhet med annan järnväg vara tillgänglig för transporter av farligt gods. Alternativa spår till Bohusbanan saknas.

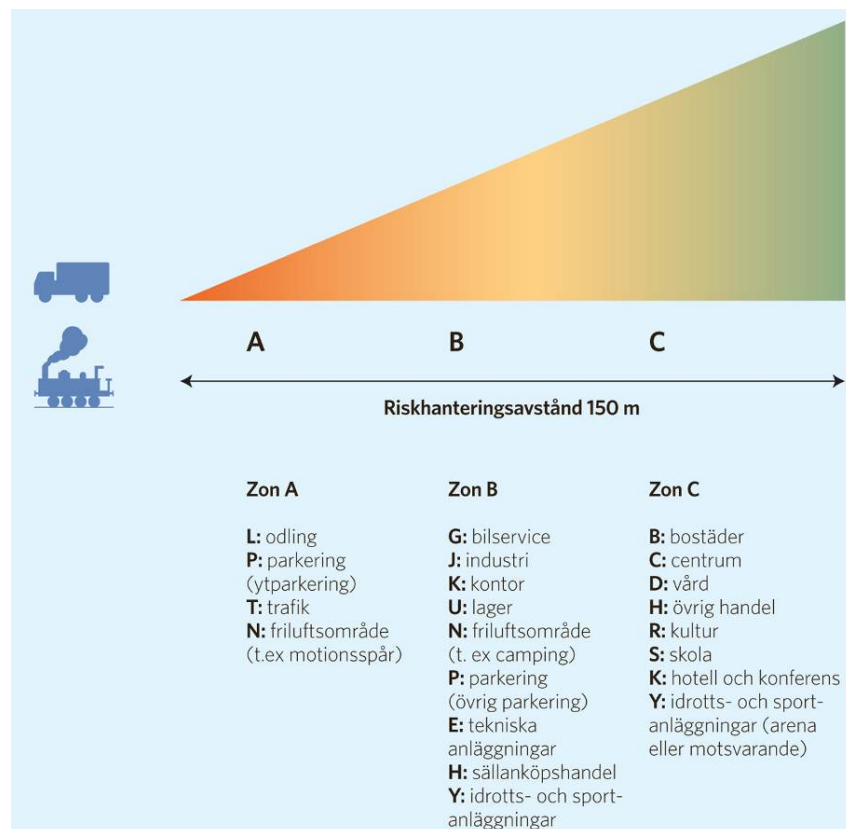
Länsstyrelsens bedömning är att den eventuella trafik som kan bli aktuell på Norra Bohusbanan kommer att vara så begränsad att någon systematisk riskanalys normalt inte behöver göras med avseende på farligt gods.

Dock innebär planförslaget att bebyggelse etableras inom 150 meter från spårmit vilket innebär att en grundläggande bedömning av risker och eventuella åtgärder med hänsyn till farligt gods bör genomföras.

Planområdet är även påverkat av Norra Bohusvägen i norr. Norra bohusvägen är inte utpekad som en rekommenderad väg för farligt gods. Norra bohusvägen är dock den lokalväg som löper längs med E6:an och bör därför, vid händelse av ett stopp i trafiken på E6:an, kunna fungera som en tillfällig transportväg för farligt gods. Hastigheten på den del av vägen som passerar planområdet är 50 km/h.

Bohusbanan passerar genom Hällevadsholm som är ett etablerat samhälle med bebyggelse som på flera ställen ligger närmare Bohusbanan än 30 meter. Den sträcka av järnvägen som passerar förbi planområdet är helt rak och saknar kurvor vilket minskar risken för urspärning markant.

På följande sida redovisas statistik angående hur långt från spårmit som urspärade tåg har hamnat vid faktiska olyckor.



Riskhanteringsavståndet.

TABELL 2. Data över hur långt urspårade resandetåg har avvikit från spårmit, samt viktad sannolikhet med beaktande av endast de kända data.

	0-1 m	1-5 m	5-15 m	15-25 m	> 25 m	Okänt
Data (%)	69	16	2	2	0	12
Viktad slh (%)	78	18	2	2	0	-

Källa: Fredén (2001)

TABELL 3. Data över hur långt urspårade godståg har avvikit från spårmit, samt viktad sannolikhet med beaktande av endast de kända data.

	0-1 m	1-5 m	5-15 m	15-25 m	> 25 m	Okänt
Data (%)	64	18	5	2	2	9
Viktad slh (%)	70	20	5	2	2	-

Statistik på vilket avstånd urspårade tåg har hamnat från spårmit.

Redovisningen pekar på att endast cirka 4 % av urspårade tåg hamnar på ett avstånd över 15 meter från spårmit i händelse av en olycka. Marknivån på den aktuella platsen är plan och sluttar därmed inte från spårmit till planerad bebyggelse. Detta innebär att risken för att urspårade tåg skulle hamna längre från spårmit minskar.

På aktuell sträcka finns endast ett enkelspår vilket innebär att det inte förekommer växlar samt att ett urspårat tåg inte kan kollidera med ett mötande tåg på ett intilliggande spår där tåget kommer i motsatt riktning.

Dessutom så ligger Hällevadsholms station inom planområdet och de tåg som trafikerar sträckan stannar vid stationen vilket innebär att tågens verkliga hastighet ligger tydligt under de hastighetsnivåer som är tillåtna. Planförslaget och den byggrätt som ges bedöms inte innebära att trafiken med farligt gods ökar.

I planförslaget tillåts ingen bostadsbebyggelse inom 30 meter från spårmittpunkt. Ingen bebyggelse alls tillåts inom ett avstånd på 15 meter från spårmittpunkt. Men exempelvis tillåts lagerbyggnader samt komplementbyggnader på ett avstånd på drygt 15 meter. Komplementbyggnader kan utgöra ett visst skydd mot bullerproblematik samt utgöra ett hinder vid järnvägsolyckor.

Det finns alltid en risk för att personer tar sig ut på spåret och därför riskerar att bli påkörda av tåget. Detaljplanen innebär att ett stängselkrav införs på den största delen av sträckan, exempelvis vid gränsen till det område som är föreslaget för bostadsanvändning.

Med tanke på den låga sannolikhet att urspårade tåg hamnar på ett avstånd som överstiger 15 meter tillsammans med den raka sträckningen av järnvägen, enkelspåret, den reducerade hastigheten samt den plana marken innebär att de åtgärder i form av avståndsreglering av byggrätt samt stängselkrav som införs i detaljplanen anses tillräckliga för att säkerställa en acceptabel risknivå.

Elektromagnetiska fält

Runt omkring alla elledningar och elektriska apparater finns två typer av fält, elektriska fält och magnetiska fält. Dessa fält har ett gemensamt namn, elektromagnetiska fält. Fälten är starkast närmast källan men avtar snabbt med ökat avstånd. Då det blir aktuellt att lokalisera verksamheter i närheten av elektrifierad järnväg är det viktigt att förekomsten av elektromagnetiska fält beaktas.

När det gäller järnväg finns elektromagnetiska fält framför allt runt järnvägens kontaktledning som är belägen cirka 5,5 meter ovanför rälsen. När inget tåg är i närheten är magnetfältet från kontaktledningen relativt svagt, men när ett tåg passerar ökar styrkan under några minuter.

Vid ett avstånd på cirka 20 meter från järnvägen och när inget tåg är i närheten är magnetfältet från järnvägen på den grundnivå som normalt finns i bostäder och kontor, det vill säga omkring 0,1 µT. När ett tåg är i närheten

kan styrkan på magnetfältet dock tillfälligt uppgå till omkring 0,5- 1 μ T.

På grund av att bostadsbebyggelse föreslås placeras minst 30 meter från spårmit mitt samt att tågtrafiken på Bohusbanan är begränsad bedöms risken på grund av elektromagnetiska fält som försumbar.

Förorenad mark

Det finns inga uppgifter om förorenad mark inom planområdet.

MILJÖMÅL

Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljömål för Sverige. Målen beskriver de kvaliteter som vår miljö och våra gemensamma natur- och kulturre-surser måste ha för att vara ekologiskt hållbara på sikt.

Nedan görs en kortfattad avstämning mot de nationella miljömål som bedöms vara relevanta för att klargöra hur planförslaget påverkar den nuvarande miljösituationen.

Begränsad klimatpåverkan

Planförslaget innebär en komplettering av ett befintligt stationssamhälle. Bostäder planeras i anslutning till befintlig bebyggelse och etableringen av bostäder kommer innebära en högst begränsad ökning av trafiken. I samhället finns goda möjligheter att pendla då Bohusbanan samt bussar stannar vid Hällevadsholms station som är lokaliserat inom planområdet.

Levande sjöar och vattendrag

De tillkommande bostadsfastigheterna ska anslutas till det kommunala Va-systemet och kommer därför inte påverka de närliggande sjöarna Vässjevatt-net och Kolstorpevattnet negativt.

God bebyggd miljö

Planförslaget innebär en komplettering av befintlig bebyggelse. Nya bostäder ska anslutas till det kommunala Va-systemet. Utredningar gällande buller och geoteknik har genomförts för att säkerställa att en acceptabel miljö.

Planförslaget innebär inte något ingrepp i någon utpekad värdefull miljö.

Sammanfattningsvis bedöms den föreslagna utbyggnaden vara i god överensstämmelse med de nationella miljömålen.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Allmänt

Genomförandedelen i planbeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av planen.

Beskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den ska vara vägledande vid genomförandet av planen.

Genomförandetid

Genomförandetiden för planen slutar 5 (fem) år efter det att planen vunnit laga kraft.

Genomförandetiden är den tid inom vilken planen är tänkt att genomföras. Den mest väsentliga rättseffekten är att markägarna under genomförandetiden har en ekonomisk garanti för att kunna utnyttja planens byggrätter.

Om kommunen inte ändrar eller upphäver planen efter genomförandetidens utgång, fortsätter den att gälla och ge byggrätt som tidigare. Efter genomförandetidens utgång får kommunen större möjligheter att ersätta, ändra eller upphäva planen om så bedöms lämpligt, eftersom de outnyttjade rättigheter som uppkommit genom planen inte längre är ”ekonomiskt garanterade”.

Huvudmannaskap

Med huvudmannaskap avses bland annat ansvaret för iordningställande och underhåll av allmän platsmark inom planområdet. Huvudprincipen är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, bestämma att kommunen inte ska vara huvudman för en eller flera allmänna platser inom planområdet.

I de omkringliggande detaljplanerna och i Hällevadsholms samhälle är huvudmannaskapet av tradition enskilt. Kommunen har av sagt sig huvudmannaskapet i aktuell plan, vilket innebär att planen kommer att hanteras med enskilt huvudmannaskap.

Inom planområdet är samfällighetsföreningen Hällevadsholms vägförening ansvarig för gemensamhetsanläggningen *Vässje ga:2* (anläggningssamfällighet). Samfälligheten omfattar både väg och grönområden.

Ansvarsfördelning

Ansvarsfördelningen inom allmän platsmark och kvartersmark sammanfattas i nedanstående tabell:

Anläggning (kartbeteckning)	Genomförandeansvarig	Driftansvarig
<u>Allmänna platser</u>		
LOKALVÄG	Munkedals kommun	Hällevadsholms vägförening
P-PLATS	Munkedals kommun	Hällevadsholms vägförening
GC-VÄG	Munkedals kommun	Hällevadsholms vägförening
PARK	(inget genomförande)	Hällevadsholms vägförening
NATUR	(inget genomförande)	Hällevadsholms vägförening
Va-ledningar	Munkedals kommun	Munkedals kommun
El och tele	Respektive ledningsägare	Respektive ledningsägare
<u>Kvartersmark</u>		
B – Bostäder	Fastighetsägare	Fastighetsägare
U – Lager	Fastighetsägare	Fastighetsägare
HB – Handel och bostäder.	Fastighetsägare	Fastighetsägare
HJ ₁ – Handel och småindustri	Fastighetsägare	Fastighetsägare
Stängsel	Exploatör/Trafikverket	Exploatör/Trafikverket
Va-ledningar	Respektive fastighetsägare från en av kommunen anvisad anslutningspunkt.	Respektive fastighetsägare inom avstyckad fastighet.
El och tele	Respektive fastighetsägare	Respektive fastighetsägare

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsägare

Munkedals kommun är ägare av fastigheterna Vässje 3:1 och Vässje 1:19 som ingår i planområdet. Inom planområdet finns även 3 privatägda fastigheter.

För en fullständig redovisning av ägarförhållanden, servitut och samfälligheter inom och intill planområdet, se tillhörande fastighetsförteckning.

Avstyckning och fastighetsreglering

Avstyckning samt fastighetsreglering inom planområdet sker genom lantmäteriförrättning.

Ett område som planeras att avstyckas är det område avsett för bostadsanvändning som avstyckas från den kommunala fastigheten Vässje 3:1. Även

inom området med användningen "Lager" kan 1-3 fastigheter avstyckas från fastigheten Vässje 3:1.

Fastighetsbildning sker efter att planen vunnit laga kraft.

Ett mindre område, cirka 75 m², av den privatägda fastigheten Vässje 1:113 ligger på mark som i planen föreslås bli allmän plats "LOKALVÄG". Denna mark föreslås regleras till den kommunala fastigheten Vässje 1:19. Munkedals kommun ansvarar för att denna fastighetsreglering utförs.

Ett mindre område, cirka 10 m², av den kommunala fastigheten Vässje 1:19 har i planen placerats på kvartermark. Detta område föreslås regleras till den privata fastigheten Vässje 1:113. Munkedals kommun ansvarar för att denna fastighetsreglering utförs.



Två mindre delar av den privata fastigheten Vässje 1:113 regleras till den kommunala fastigheten Vässje 1:19 (rödmarkerade områden). En mindre del av Vässje 1:19 regleras till Vässje 1:113 (gulmarkerat område).

Gemensamhetsanläggning och samfälligheter

Inom planområdet finns en befintlig genensamhetsanläggning, Vässje ga:2 (anläggningssamfällighet). Gemensamhetsanläggningen förvaltas av Hällevadsholms vägförening. Anläggningen inom planområdet omfattar de två mindre befintliga lokalvägarna som ansluter till Norra bohusvägen. Ett mindre grönområde ingår även i gemensamhetsanläggningen.

En outredd marksamfällighet (S:377:1) inom planområdet, omfattar de två lokalvägarna som leder in i området.

En omprövning av gemensamhetsanläggningen Vässje ga:2 ska ske genom lantmäteriförrättning. De allmänna platserna inom planområdet föreslås införlivas i gemensamhetsanläggningen. Munkedals kommun bekostar omprövningen.

Servitut och rättigheter

Ett officialservitut för väg finns inom planområdet. Servitutet gäller för den östra lokalvägen som ligger på fastigheten Vässje 3:1 till förmån för fastigheten Vässje 1:4. Servitutet ska i framtiden belasta den, från Vässje 3:1, avstyckade fastigheten/fastigheterna med användningen ”U- Lager”. Detta sker genom avstyckningsåtgärden.

Ett olokaliserat ledningsservitut finns till förmån för fastigheten Vässje 3:1, som delvis ligger inom planområdet. En olokaliserad nyttjanderätt för tele till förmån för Telia Sonera Ab finns inom eller i närheten av planområdet.

Eventuellt måste en utredning angående dessa servitut genomföras innan planen kan ställas ut för granskning.

Ekonomiska frågor

Allmänt

Munkedals kommun bekostar upprättandet av planen samt tillkommande utredningar.

Vägar, parkering, vändplats

Munkedals kommun bekostar anläggning av vägar och allmän parkering samt vändplats inom den allmänna platsmarken.

Framtida skötsel av de båda lokalvägarna inom planområdet belastar Hällevadsholms vägförening

Natur, park

Inom naturmarken kommer inget nytt genomförande att behöva utföras.

Framtida skötsel av de båda naturmarken inom planområdet belastar Hällevadsholms vägförening

Va, dagvatten

Munkedals kommun ansvarar för och bekostar att det allmänna va-systemet inom planområdet byggs ut. Respektive fastighetsägare bekostar indragning av ledningar från en, av kommunen anvisad, anslutningspunkt.

Vid markanvisning inom planområdet ska kommunen med hjälp av avtal säkerställa att dagvattensituationen löses om detta, via exempelvis dagvattenutredning, visar sig vara nödvändigt.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Munkedals kommun bekostar de fastighetsregleringar som uppstår på grund av ett genomförande av planen. Planerade avstyckningar bekostas av respektive exploatör.

Omprövning av befintlig gemensamhetsanläggning Vässje ga:2 bekostas av Munkedals kommun.

El, tele- och datakommunikation

Flytt av ledningar som orsakas av planens genomförande bekostas av respektive fastighetsägare.

Kvartersmark

Respektive fastighetsägare bekostar uppförandet och underhåll av byggnader och anläggningar inom sin fastighet.

Tekniska frågor

Va och dagvatten

Munkedals kommun är driftansvarigt för det allmänna Va-systemet inom planområdet. En rad åtgärder på det kommunala Va-systemet kommer att krävas för att kunna genomföra planförslaget. Dagvattnet kommer att tas om hand med hjälp av brunnar, ledningar samt öppna diken inom planområdet och ledas söderut under järnvägen genom att ansluta till befintliga trummor under järnvägen. De befintliga trummorna finns idag på kommunens fastigheter inom planområdet. Anläggandet av en eventuell dagvattendamm till följd av ökad vattenavrinning bekostas av exploatör enligt avtal i samband med markanvisning.

Avfall

Avfallshanteringen ska följa kommunens riktlinjer.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Fortsatt arbete

Samråd kring detaljplanen har genomförts med länsstyrelsen, statliga organ och myndigheter, kommunala instanser, sakägare samt övriga som är berörda av de åtgärder som föreslås i planen. Inkomna synpunkter på förslaget har sammanställts och bemötts i en samrådsredogörelse.

Inkomna synpunkter under samrådet har inneburit att planförslaget har omarbetats och förtydligats på en rad punkter.

Det omarbetade förslaget har ställts ut för granskning. Efter granskningen har inkomna yttranden kommenteras i ett granskningsutlåtande. Kommunen kan nu besluta om att anta planförslaget. Om beslutet inte överklagas vinner detaljplanen laga kraft.

Preliminär tidplan

Målsättningen är att nedanstående tider ska gälla för planarbetet och planens genomförande:

April 2011	Planuppdrag
Feb-Apr 2012	Upprättande av samrådshandlingar
Apr 2012	Beslut om samråd
Apr-Juni 2012	Samråd av förslag till detaljplanen med bland andra berörda markägare, länsstyrelsen, myndigheter och kommunala nämnder
Juni 2012	Upprättande av samrådsredogörelse
Okt-Nov 2012	Granskning av förslag till detaljplan
Nov 2012	Upprättande av granskningsutlåtande
Dec 2012	Antagande av detaljplan
Jan 2013	Laga kraft

Lagakraftdatum förutsätter att planen inte överklagas.

Revidering

Under granskningstiden har synpunkter inkommit på planförslaget som gett anledning till att handlingarna reviderats. De kompletteringar och justeringar som gjorts saknar intresse för allmänheten och är av begränsad betydelse.

Förutom redaktionell justering har planbeskrivningen reviderats på följande punkter:

- I avsnittet "Bebyggelse" har den maximalt tillåtna taklutningen för komplementbyggnader ändrats från 30° till 23°.
- I avsnittet "Natur" har den geotekniska beskrivningen angående genomförda släntstabilitetsberäkningar kompletterats och kommenterats.
- I avsnittet "Natur" har ett förtydligande införts gällande definitionen av planbestämmelsen som innebär att marklov krävs för att schakta i närheten av träd med egenskapsbestämmelsen n_1 .
- I avsnittet "Hälsa och säkerhet" har frågan om vibrationer från järnvägstrafiken kompletterats.

Utöver ovanstående revidering i planbeskrivningen har plankartan reviderats med följande:

- En planbestämmelse som reglerar att de maximala vibrationerna i bostadsbyggnader inte får överskrida 0,4 mm/s har införts.
- Den planerade gång- och cykelvägen med användningsbeteckningen "GC-VÄG" har breddat från 2 till 4 meter. Som en konsekvens av detta har kvartersmarken med användningen "B – Bostäder" minskat något i omfattning.
- Planbestämmelsen gällande den maximalt tillåtna takvinkeln för komplementbyggnader har ändrats från att tillåta en vinkel upp till 30° till att nu tillåta en vinkel upp till 23°.

Medverkande i planarbetet

Planförslaget har upprättats av Rådhuset Arkitekter AB genom Sören Mannberg, planingenjör och Kalle Gustafsson, planarkitekt, på uppdrag av Munkedals kommun.

Planförslaget har handlagts av Ronny Larsson, fysisk planerare, Tillväxtenheten, Munkedals kommun.

Ronny Larsson, Fysisk planerare
Munkedals kommun,
Tillväxtenheten

Sören Mannberg, Planingenjör
Rådhuset Arkitekter AB
Samhällsplanering & Miljö