

Plan 964
Detaljplan för
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 14 juni 2000

ÄRENDESAMMANFATTNING

HISTORIK

Utbyggnaden av Olofsdals industriområde påbörjades i mitten av 1970-talet. Dåvarande Västkustbanan utgjorde en naturlig avgränsning av industriområdet mot norr fram till mitten av 1980-talet då järnvägen fick en helt ny sträckning. Den nya järnvägssträckningen invigdes 1985-05-23.

Olofsdal är till större delen etablerad med småindustri i modernt byggnadsbestånd. Byggnadsstilen varierar. De större industrierna representeras av Heléns Rör AB på Eketånga 24:22 och Albany Nordiska Filt AB på Eketånga 24:25. Vidare finns en kriminalvårdsanläggning på Eketånga 4:5 och Göfab med ny-etablerad handel på Eketånga 24:48.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Olofsdals industriområde är i princip fullbyggt och mark saknas för expansion. Vidare har det skett en verksamhetsförändring genom att handel etablerats på Eketånga 24:48 (Göfab). En naturlig utvidgning av industri- / handelsområdet är på den icke planlagda ängs- och jordbruksmarken norr om g:a Västkustbanans järnvägsbank. Del av området avses inrymma den ICA Maxi anläggning (Grens) som nu är belägen i kv Fanborggen på högskoleområdet. Vidare inryms planerna för en företagsby öster om Albany Nordiska Filt AB och en parkeringsanläggning vid flygplatsens passagerarterminal. Av planområdets 91,8 ha utgör 11 ha handel och 30 ha industri.

Det nya området, som har ett utmärkt läge nära flygplatsen, planeras för företag med högt ställda krav på utformning och miljö. Analogt härmed föreslås trädplantering utmed gatorna. Vidare kommer dagvattnet att omhändertas lokalt inom området. De markområden som med hänsyn till flygsäkerheten inte kan bebyggas föreslås utnyttjas för en korthålsbana med drivingrange för golf öster om blivande Västrevångvägen.

Märgelhålor och den lilla vegetation som finns inom planområdet är en tillgång som förutsätts inarbetas i fastigheterna och grönområden. Varje fastighet bör planeras så att den förutom byggnader och upplag m m även innehåller en grön del för både rekreation vid raster och omhändertagande av dagvattnet. Lämplig utformning liksom gatu- och VA-standard framgår av tekniska kontorets utredning, daterad 2000-02-01 och benämnd ÖVERGRIPANDE PROGRAM FÖR GATURUM, GRÖNYTOR, VATTENHANTERING OCH IDÉPRINCIP FÖR ENSKILD FASTIGHETS ANLÄGGANDE.

Planförslagets trafikföring utgår ifrån att en ny Kustväg byggs söder om planområdet. Nuvarande Kustvägen / Karlsrovägen får därmed en underordnad roll. På bl a Luftfartsverkets begäran och av flygtrafiksäkerhetsskäl får gatan en sydligare sträckning och kommer att hamna längre från flygplatsens banområde. Härigenom kan banområdet jämte dess södra säkerhetszon bli ett sammanhängande område som kan inhägnas. Gatan förbinder Karlsrovägen med Kristinebergsvägen som kommer att bli ansluten till nya Kustvägen. Via den planerade Västrevångsvägen kommer man även att kunna nå Nya Tylösandsvägen / Slottsjordsvägen.

Markområdena i anslutning till de nyligen utbyggda dammarna vid flygplatsen, jämte bäcken som avvattnar dammarna och området väster om kv Akten föreslås som naturområden.

ÄRENDETS HANDLÄGGNING; INKOMNA SYNPUNKTER

Arbetena med nu aktuell detaljplan har föregåtts av ett program som varit föremål för samrådsremiss under tiden 23 mars - 24 april 1998. Inkomna synpunkter behandlade trafiksituationen på befintliga tillfartsgator. Denna situation ansågs överlag förvärras genom exploatering av programområdet. För att komma till rätta med trafiksituationen erfordrades enligt remissinstanserna ställningstaganden till framförallt en ny kustväg som avlastning av Karlsrovägen.

Kommunfullmäktige har 1999-03-25 § 29 beslutat om utbyggnad av en ny Kustväg.

Kommunstyrelsens har tagit del av synpunkterna som inkom under remissen av planprogrammet och därefter uppdragit åt byggnadsnämnden att upprätta detaljplan med undantag för i programmet redovisade industriområde norr om Karlsro gård. Vidare har kommunstyrelsens arbetsutskottet 1998-06-09 § 241 beslutat att planområdet skulle kunna inrymma plats för Gren ICA Stormarknad.

Ett detaljplaneförslag med dessa intentioner har varit föremål för samrådsremiss under tiden 25 februari - 27 mars 2000. Inkomna synpunkter har medfört omfattande revideringar och kompletteringar dock inte några strukturella förändringar. Revideringarna har inte berört några enskilda sakägare utan endast kommunägd mark varför planförslaget kan utställas utan förnyat samråd.

Utöver mindre justeringar innebär revideringarna att handelsområdet utökats något. Vidare har flödesutjämningsdammar för områdets dagvattenhantering föreslagits i områdets lågpunkter. Detta medför att 3 industritomter måste utgå. Slutligen föreslås en bullerskärm utmed västra tomtgränsen för Halmstad 3:48. Fastigheten ägs av Bent Andersen. Både Bent och Ingeborg Andersen har påpekat att fastigheten är bullerstörd. Planket föreslås efter samråd med stadsbyggnadskontoret.

Under samrådsremissen har brandförsvaret och länsstyrelsen påpekat att insattiden för brandsläckning uppfyller inte räddningstjänstplanens krav. (Planen har antagits av kommunfullmäktige 1997-07-01). Enligt brandförsvaret erfordras därför en ny brandstation. En lämplig placering av en sådan kan vara i anslutning till nya Kustvägen. Enligt brandförsvaret föreligger det inget hinder att påbörja exploateringen av planområdet innan tillkomsten av en ny station. Där emot kräver detta extra uppmärksamhet vid branddimensioneringen av bebyggelsen, vilket uppmärksammats i planbeskrivningen.

Planutställningen har pågått under tiden 8 maj - 6 juni 2000. Under utställningen har länsstyrelsen påpekat att bensinförsäljning inte är lämplig inom handelsområdena med hänsyn till brandförsvarets insattid. I övrigt har synpunkterna varit av den art att de kunnat tillgodoses genom mindre redaktionella ändringar. Efter genomförd komplettering kan planförslaget antas.

Byggnadskontoret



Anders Sennerdal



Bo Magnusson

ANTAGANDEHANDLING
Plan 964
Detaljplan för
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 14 juni 2000

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till planärendet hör följande handlingar:

- Ärendesammanfattning
- Plankarta i skala 1:1000 med tillhörande planbestämmelser
- Illustrationsplan
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Övergripande program för gaturum, grönytor, vattenhantering och idéprincip för enskild fastighets anläggande, upprättad av tekniska kontoret 2000-02-01.
- Planprogram upprättat 1998-03-11 (tillgänglig på byggnadskontoret)
- Fastighetsförteckning (tillgänglig på byggnadskontoret)
- Grundkarta i skala 1:1000 med redovisning av gällande detaljplan (tillgänglig på byggnadskontoret)
- Samrådsredogörelser upprättade 1998-06-17 och 2000-04-12
- Utlåtande, daterat 2000-06-14

PLANDATA

Läge, areal och markägare

Området är beläget c:a 3 km väster om Halmstads centrum.

Planområdet begränsas av Kustvägen i norr, Kristinebergsvägen i väster, gamla banvallen för Västkustbanan i söder och Västra Kyrkogården / Rotorp naturpark i öster. Planområdet omfattar 89,1 ha mark varav mindre delar redan är planlagd för industri.

All exploateringsbar mark ägs av Halmstads kommun. Statens Fortifikationsverk äger marken som ingår i flygplatsområdet. Eketånga 24:44, ägd av Nordifa AB, berörs av Kristinebergsvägens ombyggnad.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 90 (ÖP 90), antagen av kommunfullmäktige 1990-10-23 § 185, upptar berörda markområden för industriverksamhet och militärt ändamål. Översiktsplanen håller på att ses över. Planförslaget är förenligt med översiktsplanens intentioner.

Framtida bebyggelse och trafik, upprättat i maj 1997 av stadsbyggnadskontoret, är ett diskussionsunderlag för pågående översyn av översiktsplan 90. Underlaget har varit föremål för samrådsremiss. Planförslaget strider inte mot diskussionsunderlaget.

Detaljplaner

Planområdet berörs av följande stads- och detaljplaner:

<u>Rubrik</u>	<u>Fastsällelse- eller lagakraftsdatum</u>
Stadsplan för delar av VÄSTRA, SÖDRA OCH ÖSTRA STADSDELARNA I HALMSTAD	1944-04-14 (arknr 91)
Stadsplan för KARLSRO M M	1969-01-21 (arknr 446)
Stadsplan för OLOFSDAL (industriområde)	1978-06-30 (arknr 637)
Stadsplan för EKETÅNGA 24:25 M FL	1988-03-25 (arknr 755)
Detaljplan för del av SÖNDRUMS INDUSTRIOMRÅDE	1988-01-13 (arknr 781)
Detaljplan för EKETÅNGA 24:25	1989-03-23 (arknr 801)

Planområdet gränsar till områden som berörs av följande detaljplaner:

<u>Rubrik</u>	<u>Fastställelse- eller lagakraftsdatum</u>
Stadsplan för KARLSRO (utvidgning av kyrkogård)	1979-07-19 (arknr 635)

RubrikFastställelse- eller
lagakraftsdatum

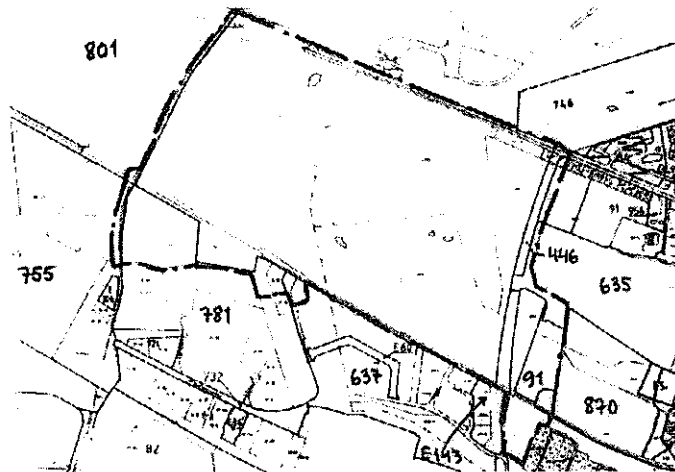
Detaljplan för
NATURPARK, ROTORP

1993-02-24 (arknr 870)

Detaljplan för
HALMSTAD 3:29 m fl

1999-10-04 (arknr E143)

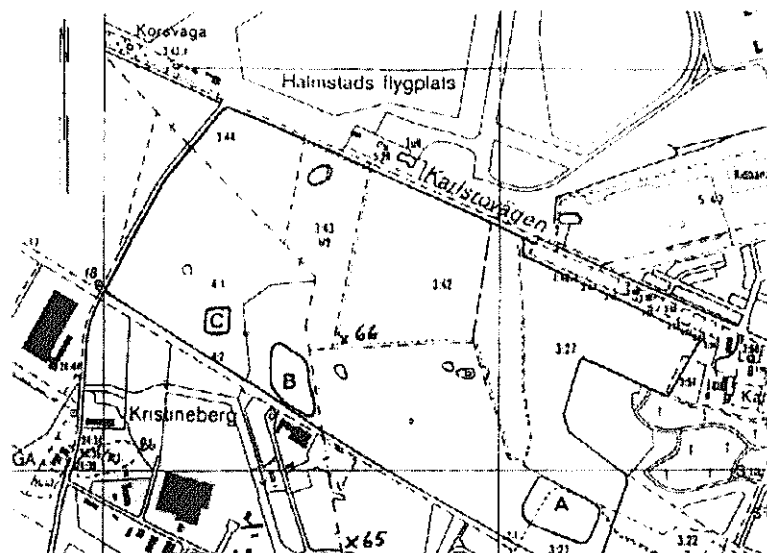
Genomförandetiden slutar 2003-12-31 för plan 801, 2002-12-31 för 870 och 2004-10-04 för E 143. För övriga planer har den gått ut.



Fornlämningar

ARKEOLOGISK UTREDNING 1999, upprättad av landsantikvarien på stad- byggnadskontorets uppdrag, redovisar tre ansamlingar som tyder på att förhistoriska aktiviteter ägt rum inom planområdet. I utredningen benämns de A, B och C. De härrör sig troligen från brons- och järnåldern. Senare utredningar och landsantikvariens yttrande 00-02-29 (2000-56) under samrådsremissen utvisar att höjdpartiet norr om Skallebackavägen, område B, innehåller förhistoriska lämningar. De delar som kommer att exploateras har utgrävts. Resterande del föreslås som fornminne. Se vidare under avsnittet förutsättningar och förändringar.

I området för planerad golfbana inom Halmstad 3:42 finns redan registrerat en fornlämning, RAÄ 66. Denna är troligtvis en för historisk bosättning. Vidare uppmärksammas att vid fängelsets utbyggnad på Eketånga 4:5 påträffades ett större boplatsoområde med datering till stenålder och för romersk järnålder.



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Området är flackt och öppet jordbrukslandskap med ängs- och åkermark. Vegetationen är ytterst sparsam. Den finns i huvudsak vid enstaka fastighetsgränser, mägerhålor och bäckfårar. Vegetationen är en låg buskvegetation med inslag av träd. Arterna utgörs av vårtbjörk, vildapel, vide, rönn, sälk m m. Jordbruksmarken är produktiv. Den tillhör klass 8 i en 10-gradig skala. Mägerhålor och bäck är skyddade (biotopskydd) enligt § 7 kap 11 § miljöbalken. Arbetsföretag som kan skada miljön kräver länsstyrelsen tillstånd.

Marken, gammal havsbotten, har inte varit föremål för någon geoteknisk undersökning. Grundläggning av nya byggnader skall därför föregås av en undersökning / utredning för klarläggande av grundläggningsmetod. Andra undersökningar i grannskapet tyder på att matjorden, c:a 0,3 m tjock, består av mullhaltig lera. Därunder finns ett 2 m tjockt lager av siltig rödbrun lera som överlagrar grå lera. Sand och grus har i samband arkeologiska utredningen endast påträffats i områdets sydvästra del. Grundvattenytan är belägen c:a 2 m under ytskiktet.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 1997-09-02 § 327 uppdragit åt byggnadsnämnden att ta fram ett program för de nödvändiga detaljplanarbetena. Uppdraget behandlades av byggnadsnämnden 1997-10-08 § 368 som i sin tur vidarebefordrade det till byggnadskontoret.

Programmet var föremål för samrådsremiss under tiden 23 mars – 24 april 1998. Inkomna synpunkter poängterade att trafiksituationen på befintliga tillfartsgator kommer att förvärras genom planområdets exploatering. För Karlsrovägens avlastning efterfrågades en ny kustväg. Efter att ha tagit del av synpunkterna beslöt kommunstyrelsen 1998-06-23 § 128, med undantag för redovisade industriområde norr om Karlsro gård, att planprogrammet skall följas upp med en detaljplan. Dessförinnan hade kommunstyrelsens arbetsutskottet 1998-06-09 § 241 beslutat att planområdet skulle kunna inrymma plats för Gren ICA Stormarknad. Nu finns anläggningen på högskoleområdet i kv Fanborgen. Mot bakgrund härav uppdrog byggnadsnämnden åt byggnadskontoret 1998-06-17 § 222 att fortsätta med planarbetet och upprätta detaljplan.

Kommunfullmäktige har 1999-03-25 § 29 beslutat om utbyggnad av en ny Kustväg söder om planområdet.

Bebyggelseområden

Planområdet föreslås exploateras i huvudsak för industriverksamhet. Vidare ingår ytor för handel och kontor. Området har ett utmärkt läge nära flygplatsen och är ämnat för företag med högt ställda krav på utformning och miljö.

* Rev 8/5-01 / ABH

Planförslaget möjliggör varierande tomtstorlekar. Redovisad fastighetsindelning är ett exempel på hur området kan avstyckas och försäljas efterhand som efterfrågan uppkommer. Det föreligger heller inga hinder för befintliga industrier i söder att expandera mot norr med stöd att detta planförslag.

Brandskyddsdimensioneringen av kommande bebyggelse skall särskilt uppmärksamma att insatstider för brandbekämpning för närvarande ligger något över än vad räddningstjänstplanen anger för grupp I bebyggelse. Planen har antagits av kommunfullmäktige 1997-07-01.

Industrier föreslås inom planområdets övervägande del. Kvarteren möjliggör varierande tomtstorlekar. Områdena lämpar sig bäst för mindre tillverkningsindustri eller serviceföretag. Detaljplanebestämmelserna anger industri, kontor och lager. Industribestämmelserna inrymmer även social och kommersiell service till gagn för området. Vidare medges handel med skrymmande s k sällanköpsvaror. Med detta avses t ex bilar, färg, möbler, radio och tv, trä- och vitvaror m m.

Halmstads Näringslivs AB har utrett förutsättningarna för en företagsby på Halmstad 3:130 i nära anslutning till flygplatsen öster om Kristinebergsvägen. Utredningen är upprättad 1999-03-12 av arkitektfirman Arket AB i Halmstad. Utredningens förslag till exploatering inryms i planförslaget.

Handel / industri föreslås i anslutning till Kristinebergsvägen i planområdets västra del. Bruttoareorna har för detaljhandel begränsats till totalt 25.000 m². Ytan möjliggör etablering av ICA Maxi inkl ytterligare en dagligvaruhandel i anslutning till Göfab.

Grens nya stormarknad (ICA Maxi) kan förläggas på Halmstad 3:130, norr om Göfabs anläggning. Illustrerad anläggning följer skiss framtagna av ICA Handlarna AB. Anläggningen medger även etablering av andra butiker. Bruttoarean för detaljhandeln föreslås till 12.500 m². Därutöver möjliggörs handel med skrymmande s k sällanköpsvaror. Högst 30 % av fastigheten får bebyggas. Öster om tomten finns plats för en byggmarknad med storleken c:a 7.000 m². Tomten upptar del av nuvarande bäckfåra. Detta bör särskilt uppmärksammas vid byggnaders grundläggning.

Göfab finns på Eketånga 24:48. Företaget bedriver detaljhandel (ej livsmedel) med varierande produkter. Vidare medger planförslaget företags planer på att etablera en bygg- och trädgårdsmarknad i anslutning till anläggningen. Illustrerad anläggning har tagits fram av Göfab. Planförslaget inrymmer även handel med dagligvaror öster om Göfabs befintliga och planerade anläggningar. Totala bruttoarean för detaljhandel föreslås till 12.500 m².

Området i anslutning till flygplatsens entrégata kan inrymma en mindre anläggning för exempelvis bilförsäljning eller biluthyrning.

Parkering med c:a 900 platser föreslås som komplement till flygplatsen. Platsantalet täcker mer än väl behovet. Resterande utrymme utgör framtida reserv.

Övrig illustrerad parkering inom industri- / handelstomterna tillgodoser kraven i p-normen för Halmstads kommun, antagen av kommunfullmäktige 1991-09-26 § 175. ICA Handlarna AB och Göfab tillämpar normer med högre krav. Även detta har tillgodosetts.

Planförslaget utgör inget hinder för de fall där gemensamhetsanläggning visar sig behöva inrättas för att på ett rationellt sätt lösa parkeringsfrågorna för flera fastigheter gemensamt.

Grönytor bör ingå i varje fastighet. Förutom byggnader, parkering och upplag m m bör fastigheten innehålla en gröndel för både rekreation i samband med raster och lokalt omhändertagande av fastighetens dagvatten. Planbestämmelserna anger att minst 20 % av fastigheten bör anordnas för detta ändamål såvida inte andra likvärdiga lösningar för dagvattenhanteringen kan tillämpas. Befintlig vegetation och mörghålur är en tillgång. Där de berör tomtmark förutsätts de inarbetas i tomterna. Se vidare miljökonsekvensbeskrivningen och övergripande program för gaturum, grönytor, vattenhantering och idéprincip för enskild fastighets anläggande, upprättad av tekniska kontoret 2000-02-01.

Byggnadsutformningen uppmärksammas mot bakgrund av att området är ämnat för företag med högt ställda krav på utformning och miljö. Nuvarande bebyggelse jämte verksamheter har uppmärksamats i en reportageserie av Hallandsposten. Det förutsätts att god omsorg läggs vid byggnadernas utformning och gestaltning och tomternas planering.

Högsta höjd för fasta föremål av typ skorstenar, antenner, träd eller dylikt regleras särskilt med hänsyn till flygsäkerheten. Planområdet ligger nämligen inom inflygningsområdet för Halmstads flygplats. I övrigt följer föreslagna byggnadshöjder intentionerna i detaljplanerna för kringliggande bebyggelse.

Bullernivån från flygtrafiken inomhus bör inte överstiger 40 dBA för arbetslokaler med icke bullrande verksamhet

Fornminne

Fornminnesområdet förmodas vara en kultplats från bronsåldern. Delar av området har grävts ut. Resterande del föreslås utgöra fornminne och som sådant iordningställas som gräsmatta alternativt ängsmark. Området är enligt kulturminneslagen skyddat. Inga markarbeten inom området får ske utan länsstyrelsens tillstånd.

Golf

Idrottsområdet föreslås i huvudsak på mark som med hänsyn till flygsäkerheten inte kan bebyggas. Marken är ämnad för en golfanläggning med korthålsbanor. Inom området finns mörghålur som förutsätts inarbetas som naturliga golfhinder. Servicebyggnad jämte "drivingrange" kan förläggas på marken öster om den blivande Västrevångvägen. Marken gränsar till Rotorp naturpark.

Området ligger inom inflygningszonen. Periodvis kan området vara attraktivt för främst måsfågel. För att inte äventyra flygsäkerheten kan skydds jakt erfordras.

Flygtrafik

Område för flygtrafik är en säkerhetszon förlagd i start- och landningsbanans förlängning. Zonen tjänar som utrullningsområde för flygplan som inte lyckas stoppa inom banområdet. Senast området utnyttjades för detta ändamål var en vinterdag i mitten av 1970-talet. Zonen är c:a 300 m bred. Den sträcker sig c:a 450 m söder om bantröskeln och kan inhägnas. Tillsammans med golfområdet i söder som också kan tjäna som "yttre zon" blir totala längden c:a 750 m.

Natur

Natur utgörs av områdena för den genomgående Knebildstorpsbäcken, dammarna vid flygplatsen och stråket mellan blivande Västrevångvägen - Västra Kyrkogården och Västervångvägen - kv Akten. Inom områdena finns mindre träd- och buskvegetation i huvudsak längs med fastighetsgränser och diken. Vegetationen bör kompletteras.

Dammarna vid flygplatsen tjänar som flödesutjämnare och syresättning av dagvattnet från rull- och taxibanor. Dammarna avleds till Knebildstorpsbäcken. Plantering av markområdet pågår.

Planområdets dagvattenhantering kräver flödesutjämningsdamm i områdets lågpunkter. Dammarnas placering följer en utredning som Kjessler & Mannerstråle AB har upprättat på Tekniska kontorets initiativ.

Knebildstorpsbäcken har två grenar. I grenarnas knutpunkt finns en damm vid g:a järnvägsbanken. Enligt länsstyrelsens uppgifter utgör bäcken havsöringsreproduktionsområde söder om dammen. Planförslaget medger kulvertering av den västra grenen. Därmed ges möjlighet för Eketånga 24:22 att utvidga sin tomtmark. Bäcken utgör även recipient för områdets dagvatten.

Gator

Planområdet skall trafikmatas från Karlsrovägen, Västrevångvägen och Kristinebergsvägen. Gatorna är utbyggda utom Västrevångvägen som endast är byggd mellan Nya Tylösandsvägen och Olofsdalsvägen. Planerade gator föreslås få körfältsbredden 8,0 m. Därutöver tillkommer sidområden för skyddsremсор och gång- cykel- och mopedvägar (GCM-vägar). Skyddsremсорna avses planteras. Plantering skall ske i samråd med Energiverken och Sydgas AB, eftersom remсорna i vissa fall även skall tjäna som ledningsområde. Gatorna utformning framgår av tekniska kontorets övergripande program för gaturum, grönytor, vattenhantering och idéprincip för tomts anläggande. Stadsbyggnadskontoret har i PM 2000-04-07 utrett trafikförhållandena.

Karlsrovägen i planområdets norra del är utfart mot norra kustområdet, flygplatsen och nuvarande industriområde. Trafiksituationen kommer att förändras. Utbyggnad av ny kustväg söder om planområdet enligt kommunfullmäktiges be-

slut medför att trafikbelastningen på Karlsrovägen kommer att minska, eftersom kustvägen blir ytterligare ett alternativ till att färdas till planområdet.

Planförslaget upptar Karlsrovägen som huvudgata eftersom den förmedlar trafik mellan tätortsområden. Den planerade Västrevångvägen ansluts till gatan. GCM-väg möjliggörs utmed Karlsrovägens norra del. Gatans sidoremsor föreslås planteras. Se tekniska kontorets utredning.

Karlsrovägen korsar flygplatsområdet. Luftfartsverket har underhand påpekat att flygplatsen ur säkerhetssynpunkt bör vara ett homogent område. Pågående temporär avstängning av vägen vid flygtrafik är inte tillfyllest. Planförslaget föreslår att vägen flyttas c:a 350 m söder om nuvarande sträckning. Vidare föreslås den övergå i Kristinebergsvägen och ansluta den planerade kustvägen i en rondell söder om planområdet. Gatuutbyggnaden medför att västra fastighetsgränsen för Halmstad 3:48 måste förses med bullerskydd. Planförslaget föreslår ett c:a 2 m högt plank. Åtgärden medför att ekvivalent ljudnivå utomhus inte kommer att överstiga 55 dBA.

Handelsområdet skall angöras från den nya Karlsrovägen och Kristinebergsvägen. Vid angöringarna föreslås rondeller för att underlätta infarterna till handelsområdet. Gatan inom handelsområdet ingår i planförslaget som lokalgata. Se vidare tekniska kontorets utredning.

Kristinebergsvägen utgör planområdets västliga gräns. Gatan är utbyggd. Som framgår ovan föreslås delar av gatan ingå som huvudgata i nya sträckningen för Karlsrovägen. Resterande del utgör lokalgata för trafikförsörjning av Albany Nordiska Filt AB på Eketånga 24:25 och Halmstads flygplats på Halmstad 7:2. GCM-väg finns utmed gatans västra del. Vid handelsområdet föreslås att GCM-vägen skiftar sida och fortsättningen söderöver istället går utmed gatans östra del bl a på grund av bättre korsningsmöjligheter av Kustvägen. Utmed gatans östra del, från handelsområdet och mot norr, föreslås en planteringszon för främst trädplantering. Se vidare tekniska kontorets utredning.

Västrevångvägen är utbyggd från Nya Tylösandsvägen fram till Olofsdalsvägen. Hela gatusträckningen upp till Karlsrovägen är detaljplanlagd. I nu aktuellt planförslag ansluts gatan den nya Karlsrovägens sträckning i en 3 vägskorsning. I anslutningen föreslås en GCM-tunnel. Tidigare fanns planer på att gatan skulle ingå i en nordlig ringled förbi länssjukhuset. Denna möjlighet kvarstår (se ÖP 2000) eftersom marken i anslutning till korsningen föreslås som naturområde. Gatan ingår som huvudgata i planförslaget. GCM-väg medges utmed dess östra del. Planteringszoner för främst trädplanteringar och diken föreslås utmed gatans båda sidor. Se vidare tekniska kontorets utredning.

Skallebackavägen är ansluten till Olofsdalsvägen. Gatan avslutas med vändplats. Planförslaget möjliggör att gatan förlängs och ansluter Västrevångvägen. Gatan ingår som industrigata i planförslaget. GCM-väg föreslås utmed gatans norra del. En planteringszon för främst trädplantering utgör skiljeremsa mellan gata och GCM-väg. Se vidare tekniska kontorets utredning.

Gång-, cykel- och mopedvägar har tillgodosetts genom att s k centrala stråk kan anläggas utmed huvud- och industrigatorna och parallellt med Knebildstorpbacken. Från stråken kan man nå handelsområdet.

Vägen utmed Knebildstorpbacken till Skallebackavägen byggdes för schakttransporterna då dammarna anlades. Vägen föreslås ingå i gång-, cykel- och mopedstråket mellan flygstationen och Olofsdalsvägen och vidare söderut till bostadsområdena i Söndrum.

Buss

Angränsande områden trafikeras redan av Hallandstrafiken AB. Linjerna bör kunna utvidgas så att de även täcker in planområdet. Inom handelsområdet har illustrerats busshållplatser. I övrigt medger gatuutrymmena anläggande av hållplatser där det ur trafiksynpunkt lämpar sig bäst.

Vatten-, avlopp-, el- fjärrvärme och naturgasanläggningar

Området kan anslutas till rubricerade anläggningar. Energiverken planerar utbyggnad av fjärrvärme inom hela planområdet. Gasledningen kommer från Fågelvägen. Den följer den planerade Västrevångvägen och grenar därefter ut sig i det befintliga industriområdet. Ledningen kan komma att beröras av Västrevångvägens utbyggnad. VA-frågorna belyses utförligt i tekniska kontorets övergripande program för gaturum, grönytor, vattenhantering och idéprincip för enskild fastighets anläggande. Kjessler & Mannerstråle AB har, 2000-05-05, reviderad 2000-05-12 utrett områdets dagvatten hantering.

Elfrågorna får behandlas i samband med plangenomförandet. Utbyggnad av transformatorstationer och placeringen av dessa kan göras först när förbrukningarna är kända. Ianspråktagande av mark får säkerställas med ledningsrätt.

Inom Eketånga 24:48 (Göfab) finns en transformatorstation. Stationen hindra företagets expansion. Nytt läge för stationen får sökas i samband med flyttningen.

Ombyggnad av Kristinebergsvägen öster om Eketånga 24:48 kräver flyttning av elkablar för att dessa inte skall hamna i den nya gatudelen.

Befintlig elkabel i Karlsrovägen föreslås ingå i u-område där kabeln berör flygplatsområdet.

Spillvattenledning som ingår i det regionala nätet finns på Eketånga 24:1 norr om 24:22. Ledningen måste förstärkas vid ianspråktagande av marken som tomt för industriändamål. Ledningen har ett stort upptagningsområde och skall av den anledningen vara lättåtkomlig om fel uppstår. Handelsområdet avses anslutas till VA-ledningar i Olofsdalsvägen. För att klara detta krävs ett ledningsområde som berör Eketånga 4:5.

Knebildstorpbacken utgör recipient för dagvattnet. Föreslagen utvidgning av industriområdet förutsätter att backen även i fortsättningen kan tjäna som reci-

ent. Som tidigare nämnts ingår delar av bäcken som havsöringsreproduktionsområde söder om dammen vid Eketånga 24:22.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Bygglovplikt

Någon bygglovsbefrielse kommer inte att föreslås inom området.

Genomförandetid

Genomförandetiden för planen är 5 år från den dag den vinner laga kraft.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planförslagets har upprättats efter samråd med följande:

Byggnadskontoret
Miljö- och hälsoskyddskontoret
Tekniska kontoret

Stadsbyggnadskontoret
Energiverken

Göran Grimsmo
Carl-Erik Nilsson
Carl-Åke Agne, Leif o Magnus Eriksson, Annika Hansson, Barbro Johansson, Eva-Lena Torudd
Tommy Andersson o Tommy Palm
Frank Johansson

Ann-Iréne Kleinfeld på byggnadskontoret har svarat uppritningen av planen.

Byggnadskontoret


Anders Sennerdal

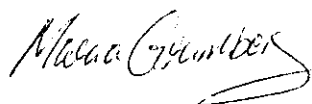

Bo Magnusson

Tillhör KOMMUNFULLMÄKTIGES I

Halmstad beslut... 2000-06-21

§.....164.....

i tjänsten



Antagandebeslutet har vunnit laga kraft

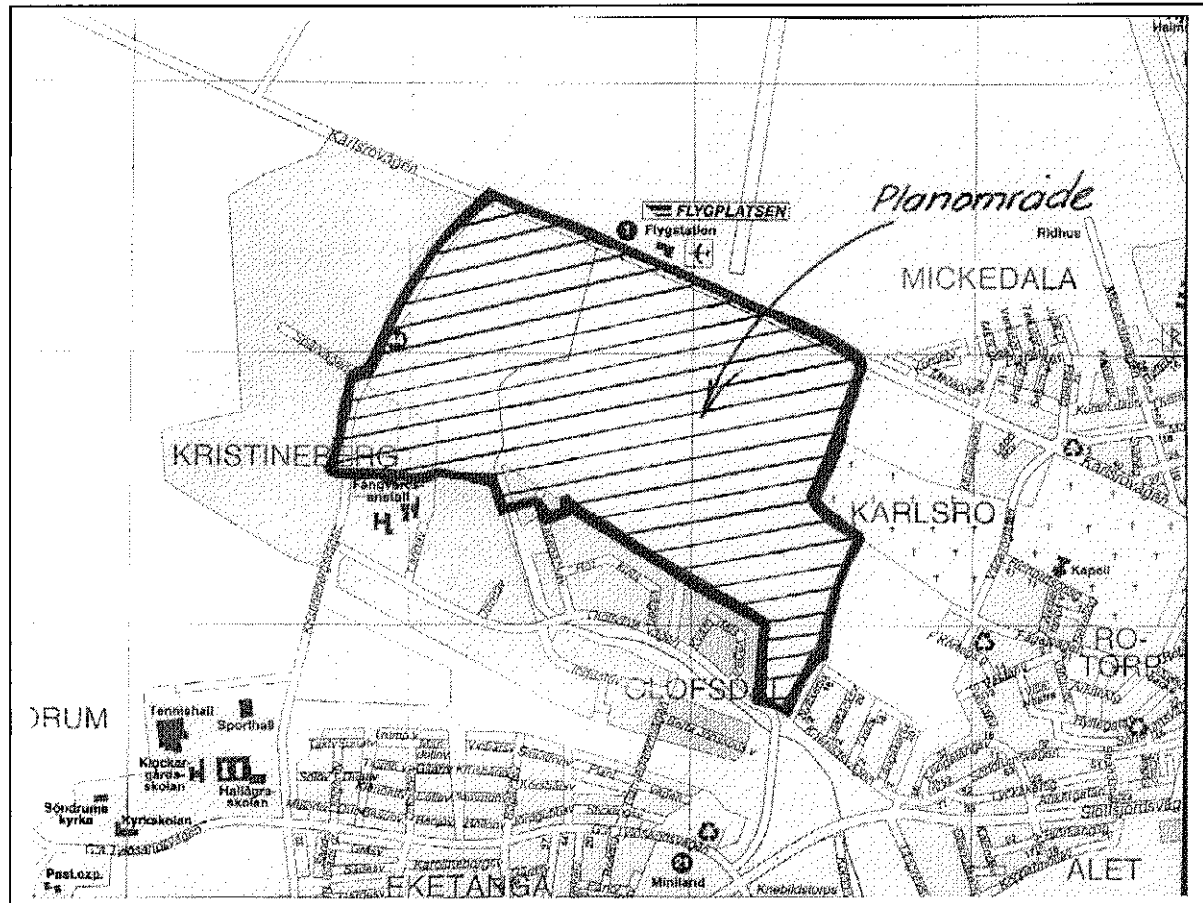
2000 -07- 19



SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK

Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 13 februari 2001



BEBYGGELSE AV TOMT OCH TOMTS ANORDNANDE

Söndrums Företagspark är ett område för företag med högt ställda krav på såväl byggnadsutformning som miljö. Området är i huvudsak ämnat för industriverksamhet, men här finns även ytor för både handel och kontor. Denna lilla beskrivning skall betraktas som "snabbfakta". För mer detaljerad information hänvisas till detaljplanen för **SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK, Halmstad 3:21 och 3:130 m fl.** Söndrum, Halmstad, med laga kraft 19 juli 2000.

Grönytor för rekreation i samband med raster och lokalt omhändertagande av fastighetens dagvatten bör ingå i varje fastighet. Om inte andra likvärdiga lösningar för dagvattenhanteringen kan tillämpas bör c:a 20 % av fastigheten anordnas för detta ändamål. Plan över hanteringen av tak- och dagvatten skall redovisas. Vid tomtens planering för vattenavrinningen bör beaktas att avrinningsstråk och uppsamlingsytor placeras med hänsyn här till. Se principalskiss sidan 4, miljökonsekvensbeskrivningen och övergripande program för gaturum, grönytor, vattenhantering och idéprincip för enskild fastighets anläggande, upprättad av tekniska kontoret 2000-02-01.

Vatten-, avlopp-, el- fjärrvärme och naturgasanläggningar kan anslutas. Endast byggnadens dränering kan anslutas till dagvattenavledning. I övrigt se grönytor.

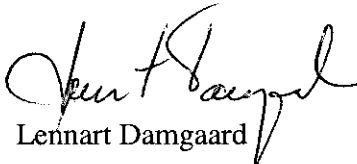
Byggnadsutformningen uppmärksammas så till vida att de företag som etablerar sig inom Söndrums Företagspark förväntas ha en hög ambitionsnivå vad avser utformning och miljö. Särskild omsorg skall läggas vid byggnadernas utformning och gestaltning. Byggnaderna bör i allmänhet ha helt eller delvis fasader av tegel och puts. Ett bra exempel är byggnaderna för Albany Nordiska Filt AB på sidan 3.

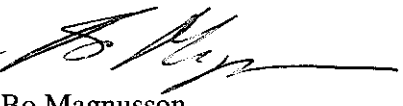
Skyltar bör utformas med stor omsorg. Företrädesvis bör fristående låga stolpskyltar användas framför skyltar på byggnader. Inga stolpskyltar bör överstiga 5 m.

Högsta höjd för fasta föremål av typ skorstenar, antenner, träd eller dylikt regleras särskilt med hänsyn till flygsäkerheten, eftersom exploateringsområdet ligger inom inflygningsområdet för Halmstads flygplats. I övrigt följer föreslagna byggnadshöjder intentionerna i detaljplanerna för kringliggande bebyggelse.

Byggnadskontoret


Anders Sennerdal


Lennart Damgaard


Bo Magnusson

Exempel på byggnads- och tomts utformning är hämtade från Albany Nordiska Filt AB.



PRINCIPSKISS FÖR UTFORMNING AV PRIVATTOMT

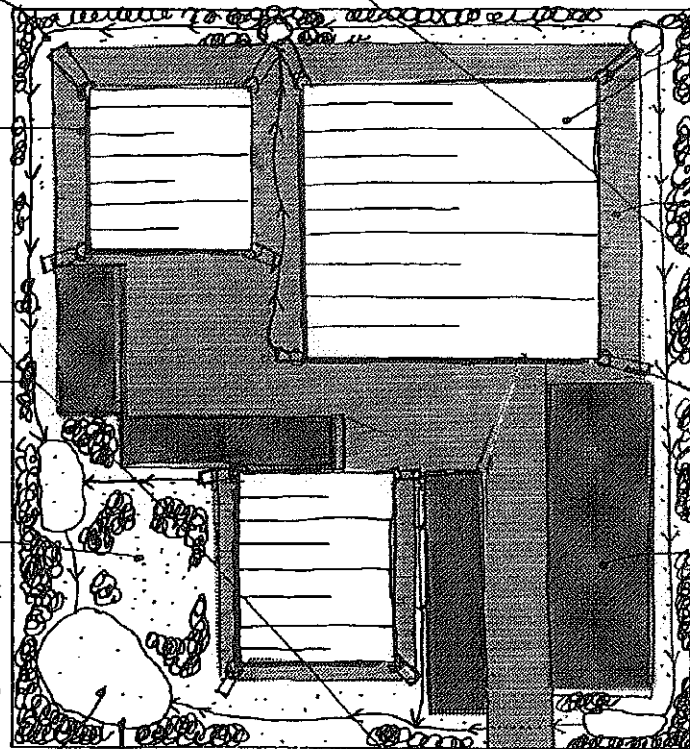
Tak- och dagvatten leds i öppna avrinningsstråk.

Husgrundsdränering
opplas till separat
ledning.

Vegetation utmed
strets väg tar
upp föroreningar.

Vegetation skapar
egna trivsamma vrår.

Gräsmattor/förärrkning
amlar ihop och
intröjer vattnet
innan det lämnar
nften. Placeras
samlingspunkt.

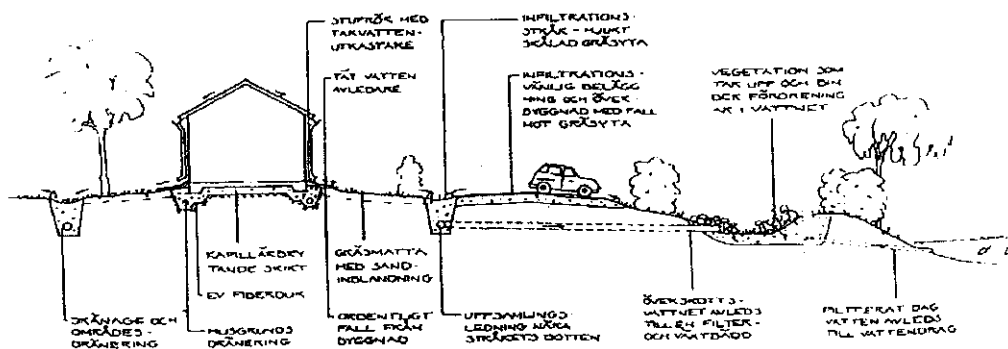


Byggnader
placeras på
torrare partier.
Ordentligt
fall från
byggnad.

Utkastare med
tät avledare.

Infiltrations
vänlig beläggning
t.ex. gräsarmering
och fall mot diken
på parkering

Vattnet lämnar torften
går ut i våglike, grönyta etc.



ANTAGANDEHANDLING
 Plan 964
 Detaljplan för
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
 Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
 Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 14 juni 2000

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Planförfarande

Upprättandet av detaljplaneförslaget följer plan- och bygglagens (PBLs) regler för normalt planförfarande. Tillfälle att taga del av planförslaget och eventuellt lämna synpunkter föreligger i såväl samråds- som utställningsskedet. Detaljplanearbetet har föregåtts av planprogram som varit föremål för samråd.

Tidplan

Samråd		februari - mars 2000
Utställning		maj - juni 2000
Antagande i kommunfullmäktige	juni 2000	
Laga kraft tidigast		juli 2000

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dagen planen vinner laga kraft.

Markägoförhållanden

Planområdet berör i huvudsak kommunalägd mark.

Ansvarsfördelning

<u>Anläggning</u>	<u>Genomförande och driftsansvarig</u>
Gatu- och naturmark	Tekniska kontoret
Allmänt VA-nät	Tekniska kontoret
El och fjärrvärme	Energiverken
Naturgas	Sydgas AB
Tele	Televerket
Kvartersmark	Resp fastighetsägare

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Ianspråktagande av mark

Karlsrovägens nya sträckning jämte parkeringsplats vid flygplatsen ianspråktar mark berörande Halmstad 3:42, ägd av Staten Fortifikationsverket. Vidare börs delar av Eketånga 24:44 av Karlsro- / Kristinebergsvägens ombyggnad. Fastigheten ägs av Nordifa AB.

Fastighetsbildning

Planförslaget illustrerar tomter av varierande storlek. Tomterna kan avstyckas och försäljas efterhand som efterfrågan uppkommer. Vidare säkerställs att GCM-vägen utmed Knebildstorpsbäcken kan nå från handelsområdet.

Planförslaget upptar områden för dels underjordiska ledningar inom Eketånga 24:1, Eketånga 4:5, Karlsrovägen där denna berör flygplatsområdet och dels dike inom Halmstad 3:27. Samtliga områden förutsätts säkerställas med ledningsrätt när berörd fastighetsdel övergår till annan ägare.

Ledningsområdet inom Eketånga 24:1 är c:a 10 m brett. Det skall innehålla både dag- och spillvattenledning. Dagvattenledningen kommer att bli en kulvert. Den skall tjäna som transportör av det vatten som kommer i fastighetens dike. Diket utgör förbindelse mellan två utjämningsdammar.

Diket på Halmstad 3:27 skall tjäna som transportör av dagvattnet från industrigatan. Diket kommer att mynna i ett större dike på Halmstad 3:42. (Det större diket utgör gräns mellan de båda nämnda fastigheterna).

Planen hindrar inte inrättande av gemensamhetsanläggningar om detta erfordras för att på ett rationellt sätt lösa parkeringsfrågorna för flera fastigheter gemensamt.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR SOM SÄRSKILT BÖR UPPMÄRKSAMMAS

Arkeologi

Arkeologiska utredningar utvisar att höjdpardiet norr om Skallebackavägen innehåller förhistoriska lämningar. Exploatering skall föregås av arkeologisk slutundersökning. Efter planförslagets samrådsremiss har stora delar av området undantagits från bebyggelse.

Buller

Utbyggnaden av nya Karlsrovägen medför att västra fastighetsgränsen för Halmstad 3:48 måste förses med bullerskydd av förslagsvis ett c:a 2,0 m högt plank.

Elanläggningar

Inom Eketånga 24:48 (Göfab) finns en transformatorstation. Stationen hindra företags expansion. Nytt läge för stationen får sökas i samband med flyttning. Vidare kräver ombyggnad av Kristinebergsvägen öster om Eketånga 24:48 flyttning av elkablar för att dessa inte skall hamna i den nya gatudelen. Kostnaderna förutsätts belasta plangenomförandet.

Naturgasledningar

Utmed delar av den planerade Västrevångvägen finns en naturgasledningar. Dessa grenar därefter ut sig i det befintliga industriområdet. Ledningen utmed Västrevångvägen kan bli berörd av gatuutbyggnaden.

Golf

Området ligger inom inflygningszonen. Periodvis kan området vara attraktivt för främst måsfågel. För att inte äventyra flygsäkerheten kan skyddsjakt erfordras.

Grundläggning av bebyggelse

Planarbetet har inte förgåtts av någon geoteknisk undersökning. Val av grundläggningsmetodik bör därför föregås av en utredning.

Några tomter i anslutning till handelsområdet ianspråktar nuvarande bäck. Detta kräver särskilda åtgärder. Exempelvis måste bäcken grävas ur och återfyllas. Den skall vara fri från organiska massor för att inte förorsaka sättningsproblem.

Det södra handelsområdet måste fyllas upp för att klara vattenavrinningen.

EKONOMISKA FRÅGOR

Anläggningskostnaden för de allmänna anläggningarna har av tekniska kontoret beräknats till c:a 45 milj kr och driftskostnaden c:a 1 milj kr / år.

Utbyggnad av samtliga allmänna anläggningar bör föregås av en ekonomisk utredning som belyser exploateringsförutsättningarna.

Planarbetet finansieras genom att del av kostnaderna tas ut i samband med bygganmälan enligt PBL 11:5.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Genomförandebeskrivningen har utarbetats i samråd med:

Stadsbyggnadskontoret
Byggnadskontoret

Tommy Andersson o Tommy Palm
Göran Grimsö

Byggnadskontoret


Anders Sennerdal

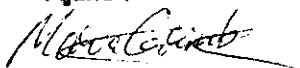

Bo Magnusson

Tillhör KOMMUNFULLMÄKTIGES I

Halmstad beslut. 2000-06-21

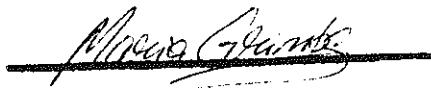
§.....104.....

i tjänsten



Antagandebeslutet har vunnit laga kraft

2000-07-19



2000-04-07

PM

BETR. TRAFIKALSTRING TILL SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret arbetade under 1997 och 1998 bl a med att ta fram en datamodell med vars hjälp trafiksituationen för såväl personbilar som lastbilar kunde beskrivas. Under sommaren 1998 bearbetades modellen med avseende på trafikalstringen till en tänkt ICAMAXI etablering inom Söndrums Företagspark. Detta material användes sedan som underlag i PM beträffande Kustvägens dragning från väghållningsgränsen till Halmstads centrala delar av 1999-02-10 vilken låg till grund för kommunens beslut rörande Kustvägen.

Nuläge

Arbetet med detaljplanen har nu kommit så långt att en översyn av trafikalstringen är befogad. Till grund för översynen ligger utställningsförslag till detaljplan för Söndrums Företagspark med de etableringar som har diskuterats. I något fall finns uppgifter om beräknat antal betalande kunder medan i andra fall alstringstal från liknande anläggningar används.

Förutsättningar

För ICAMAXI:s etablering används den uppgivna kundvolymen 20.000 betalande kunder/vecka. För den konkurrerande dagligvaruhandeln av typ "lågpris" används ett alstringstal som är ca 50% högre än ICAMAXI:s räknat per ytenhet. För dagligvaruhandeln räknas med att 95% av kunderna är bilburna samt att 10% av kunderna besöker båda butikerna vid samma tillfälle. Härutöver bedöms att 10% av dagligvaruhandeln sker på väg från arbetet till bostaden eller i samband med annan resa.

För byggmarknaden antas samma besöksvolym som en motsvarande anläggning alstrar i Jönköping.

Då det gäller övrig industrimark räknas denna som kontor för de delar som från exponerings-synpunkt ligger bra till. Motivet härför är att viss handel och service ofta förekommer i denna typ av företagspark. Övriga industritomter förutsätts alstra hälften av kontorstomterna.

Med dessa förutsättningar beräknas trafikmängderna till och från området uppgå till ca 13 000 personbilsresor per dygn.

I datamodellen för personbilstrafiken återfinns ca 6 000 resor/dygn som tillskott utöver nuvarande trafik. Med hänsyn till nu föreliggande detaljplaneförslag uppkommer således en ökning med ca 7 000 personbilsresor/dygn.

På bifogad trafikflödeskarta 1 framgår hur denna trafik fördelar sig på vägnätet. På karta 2 redovisas var trafikökningar resp. trafikminskningar uppkommer jämfört med nuvarande förhållanden. Även om trafikökningarna till Söndrums Företagsby blivit högre med nuvarande föreslagna utformning uppkommer, enligt gjorda analyser, likväl en viss trafikminskning på Karlsrovägen. Magnus Stenbocksväg kan däremot få en marginell trafikökning.

Trafikarbete

Nedan görs ett försök att beräkna det framtida trafikarbetets förändring till följd av en flyttning av nuvarande ICAMAXI vid Pilefeltsgatan till Söndrums Företagspark. Den gjorda beräkningen kan på intet sätt göra anspråk på att vara heltäckande eftersom det är omöjligt att förutsäga de enskilda konsumenternas köpmönster. Det är också mycket stor skillnad mellan olika butikers effektivitet vad gäller betalande kunder per m²-våningsyta. En jämförelse mellan ett antal större butiker i såväl Halmstad som på andra ställen visar att alstringstalen kan variera så mycket som mellan 0,17 till 0,7 bilbesök/m² och dag. Tendensen är att ju mindre butiken är desto högre är alstringstalen.

Trafikarbetets förändring har beräknats med hjälp av dataprogrammen Fredrik och Emme/2 på så sätt att två inköpsmatriser tillskapats, en för vardera etableringsplatsen. Matriserna har tagit fram med hjälp av Vägverkets trafikdatamodell för Region Väst. Med hjälp av inköpsmatriserna har sedan den genomsnittliga reslängden för resp. etableringsplats beräknats. För det kommunala vägnätet har förutsatts att Kustvägen och Södra Infarten är utbyggda samt övrig utbyggnad enligt översiktsplaneförslagets (ÖP 2000) maxalternativ. Eventuella begränsningar av framkomligheten i centrum har inte tagits med.

Resultaten antyder att den genomsnittliga reslängden ökar med ca 0,8 km/inköpsresa vid en förflyttning av ICAMAXI från nuvarande läge vid Pilefeltsgatan till Söndrums Företagspark. Med utgångspunkt från 20 000 betalande kunder per vecka samt de övriga bedömningar som gjorts ovan angående bilbesök etc beräknas trafikarbetet öka med ca 400 mil per dag motsvarande ca 0,25% av det totala framtida trafikarbetet på samtliga vägar inom kommunen som trafikeras med minst ca 1000 f/d.

Etableringar av andra butiker inom området kommer självfallet att påverka trafikarbetet så att detta för vissa etableringar ökar medan för andra det minskar. I dagsläget kan inte några sådana beräkningar göras.

Handelns Utredningsinstitut AB har åt stadsbyggnadskontoret upprättat en konsekvensstudie avseende nyetablering av en dagligvarubutik. Av denna kan utläsas att man bedömer att kommunen får ett ökat inflöde av ca 50 milj. kr årligen. Man konstaterar också att dagligvaruhandeln har ett köptrohetsindex om 99%. Detta anses lågt och bör för Halmstads del ligga på 115-120%. Detta förhållande tyder på att det sker en utpendling från kommunen som ger ökat trafikarbete såväl inom som utanför kommunen. Ett ökat inflöde av, eller snarare återtagande av kunder, skulle kunna medföra ett minskat trafikarbete.

Trafikmängder före Kustvägens utbyggnad

Med den tidplan som för närvarande gäller beträffande Kustvägens utbyggnad, med färdigställande under 2003, och en flyttning av ICAMAXI till Söndrums Företagspark under 2001 får Karlsrovägen under denna tid på ca 2 år en ökad trafikbelastning. Denna har beräknats till

ca 2000 fordon/dygn. Från bullersynpunkt innebär detta att bullernivån för de värst utsatta fastigheterna kommer att öka med ca 1 dBA.

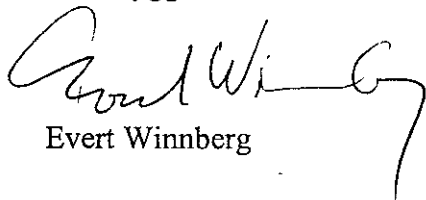
Miljökvalitetsnormer

Kommunens miljö- och hälsoskyddskontor mäter sedan ett antal år tillbaka olika föroreningar i luften. För 1998 låg halten NO₂, mätt ovan hustaken, på 48 µg/m³ mätt som 98-percentil för timmar. Tillskottet från trafiken inom aktuellt planområde, som är öppet och luftigt, bedöms inte medföra sådant tillskott att den miljökvalitetsnorm som börjar gälla från och med 2006 överskrids.

Då det gäller SO₂ visar mätningarna för 1998 medelvärdet 2,8 µg/m³ med ett högsta dygnsvärde på 17,7 µg/m³. Totalt finns 315 dygnsvärden noterade. Värdena ligger klart under normvärdena.

Kommunen utför inte några mätningar av halterna av bly. Med hänsyn till att bly inte längre förekommer i vanlig bensin torde inte kraven på blyhalter vara något problem.

Stadsbyggnadskontoret



Evert Winnberg

ÄNDNING, STADEN

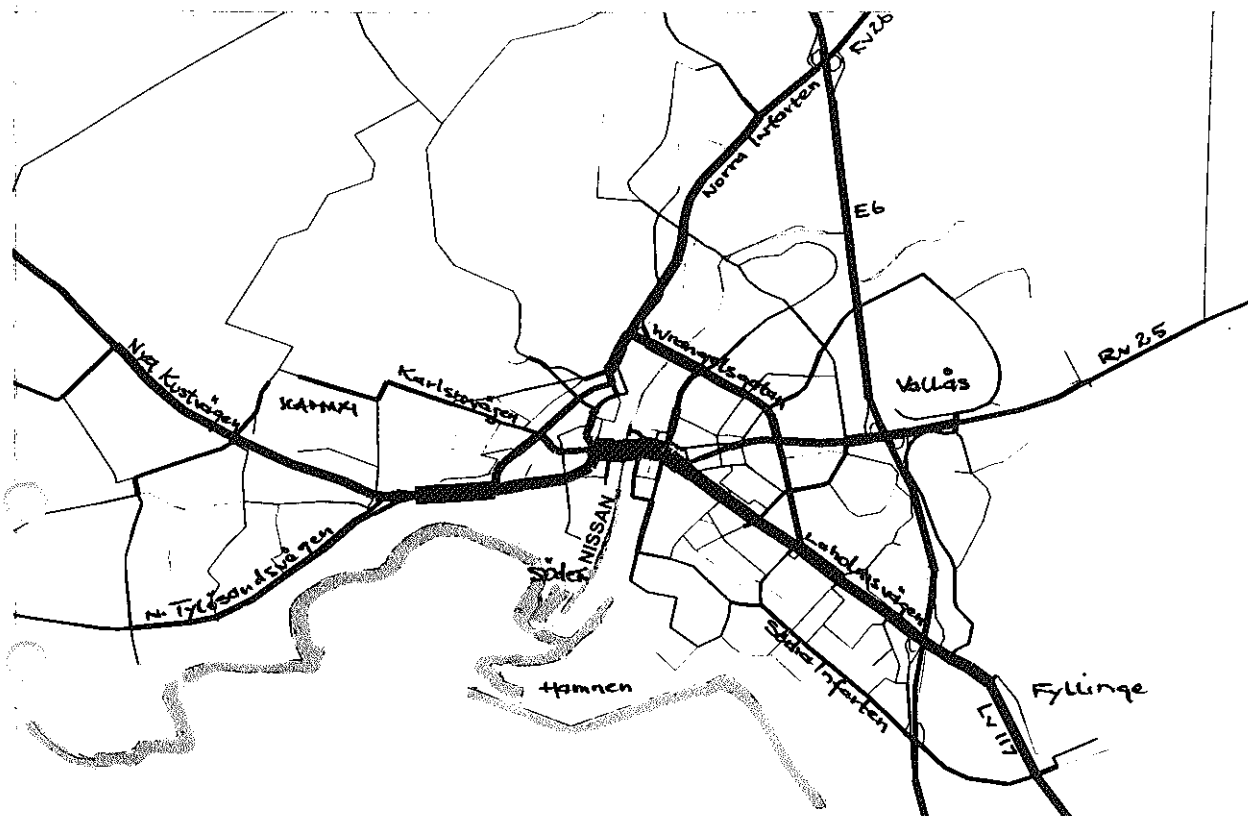
SBK, januari 2000

3 4 5 KM



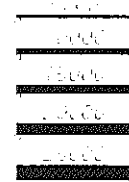
Utdrag ur
ÖP 2000

FRAMTIDA ANTAL PERSONBILAR PER DYGN EXKL ALLMÄN TILLVÄXT



LINKS:
!type=100,120
THRESHOLD:
UPPER: *****

SCALE: 2000



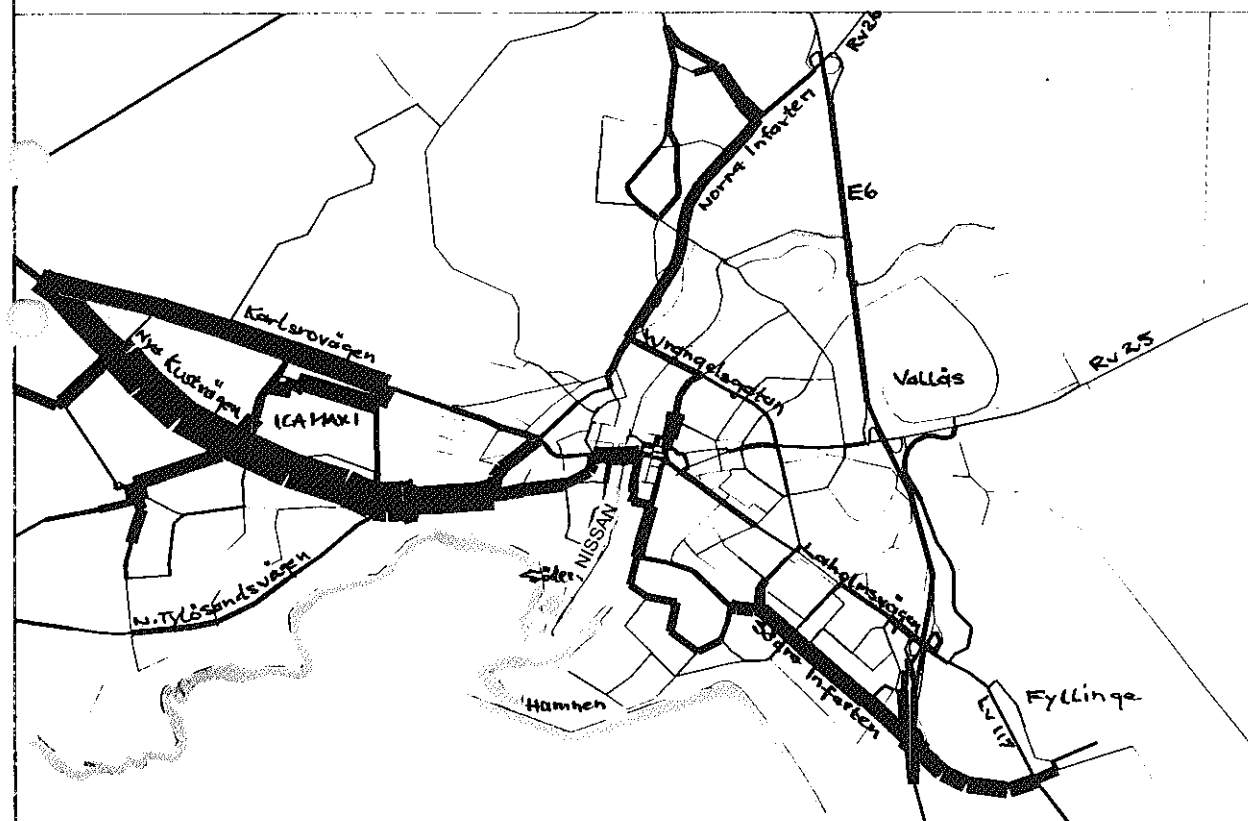
WINDOW A:
51518/79007.3
63248/87805.2

00-04-07 09:22
MODULE: 6.12
HALMSTAD...ew

EMME/2 PROJECT: TRAFIKPLAN, HALMSTAD
SCENARIO 88: SC 41 + VÄSTVV01

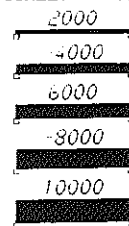
KARTA 1

SKILLNADSBILD FRAMTID / NUTID, PERSONBILAR / DYGN ■ ÖKNING ■ MINSKNING



DIFF: 88- 1
LINKS:
!type=100,120

SCALE: 500



WINDOW A:
51518/79007.3
63248/87805.2

00-04-07 11:31
MODULE: 6.13
HALMSTAD...ew

EMME/2 PROJECT: TRAFIKPLAN, HALMSTAD
SCENARIO 88: SC 41 + VÄSTVV01
SCENARIO 1: BAS 1996

KARTA 2

2000-02-01

SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK

ÖVERGRIPANDE FÖRSLAG TILL PROGRAM FÖR GATURUM, GRÖNYTOR OCH VATTENHANTERING SAMT IDÉPRINCIP FÖR ENSKILD FASTIGHET

Medverkande:	Carl-Åke Agne, Tekniska kontoret Magnus Eriksson, Tekniska kontoret Annika Hansson, Tekniska kontoret Barbro Johansson, Tekniska kontoret
Samordnare:	Eva-Lena Torudd, Tekniska kontoret

Utformning av gaturummet

De centrala målen för vägnätet i Söndrums företagspark är att omhänderta dagvattnet på ett miljömässigt fördelaktigt sätt samt att grönska ska ge industriområdet högre status. Eftersom dagvattenhanteringen är viktig bör detta framhävas genom att avrinningsstråken synliggörs med hjälp av en distinkt form. Dikets bredd bör vara minst 6 meter, där de två yttre metrarna på vardera sida sluttar försiktigt in mot mitten och består av klippt gräs. Mittpartiet är däremot en mer markant svacka, med ängsvegetation. Se principskiss A.

Grönstråken utmed gatorna bör få en stram utformning. Formerna ska vara tydliga, stamträd ska i huvudsak användas. Det strama gaturummet ställs i kontrast mot den naturlika utformningen av naturområdena. Även gång- och cykelstråken får en naturligare karaktär än gatorna. Därmed ges gatorna i området en hög status.

I utformningen av gaturummet kombineras de strama avrinningsstråken med stamträd. Ett relativt stort gatuträd bör användas t.ex. platan, lind, lönn, rödek, etc. Samma art på de tre bilvägarna binder samman området. De olika vägarna rangordnas istället efter antalet trädrader. Nya Karlsrovägen och Västervång-leden får en treradig allé, medan företagsgatan får en enkel trädrad. Se ritning samt snitt A och D.

Samtliga gator görs 8 m breda inkl sidoområde. Parallellt med dessa går en 3 m bred gång- och cykelväg, åtskilt från gatan med ett ca 8 m brett grönområde. Längs Nya Karlsrovägen och Västervångsleden finns dessutom grönområden på vardera sida längs respektive tomtgräns. Deras bredd varierar, men är minst 8 m längs gatan och minst 4 m längs gång- och cykelvägen. Inga ränstensbrunnar förekommer i gatorna, utan dagvattnet från gatumarken infiltreras i gatumarkens grönområde.

På del av Nya Karlsrovägen kan man p.g.a. flyget inte plantera träd. Det är dock viktigt att även här ge gaturummet ett stramt uttryck med hjälp av distinkta former. I trädradernas förlängning byggs vallar som planteras med mycket låga växter. Det är viktigt vid artvalet att låta vallens form stå i centrum. Vallen ska vara avrundad, höjden ska variera i en symmetrisk vågrörelse mellan 0,7-1,3 meter. För att dagvattnet från gång- och cykelvägen ska rinna ner i avrinningsstråket ska förbindelse skapas mellan dessa genom vallen. För gaturummets utformning se snitt B.

Utmed Kristinebergsvägens östra sida anläggs ett avrinningsstråk och en trädrad, se snitt C. En trädrad planteras även på den befintliga grönremsan mellan gatan och gång- och cykelvägen längs Karlsrovägen, område I se ritning. Samma art som i den befintliga trädraden väster om Kristinebergsvägen bör användas.

Om planskild korsning ska uppföras som föreslaget utmed Nya Karlsrovägen och Västervångsleden måste ytterligare mark avsättas utöver vad som är angivet i befintlig plan.

Utformning av gång- och cykelstråk

Vid de gång- och cykelstråk som följer längs Knebildstorpbacken avleds dagvattnet direkt ner i den samma. Karaktären ska vara naturligare här. Befintlig vegetation tillvaratas. Där stråket går i nordsydlig riktning planteras en vegetations ridå utmed bäckens västra sida. Några släpp för utblickar görs i ridån. De arter som idag finns på platsen ska i huvudsak användas. På den del av sträckan som går utmed den planerade golfbanan planteras relativt små blommande stamträd längs gång- och cykelvägens östra sida t.ex. fågelbär, vildapel, äppelträd. Träden står på en remsa av klippt gräs. Se snitt E och F.

Utmed gång- och cykelvägen snitt H, södra sida ska ett vägdikey anläggas. Detta bör få en traditionell utformning med fältvegetation som man slår. Längs vägens norra sida planteras en ridå med buskträd t.ex. slån, rosenapel. Denna ridå ska fortsätta i hela GC-vägens sträckning i östvästlig riktning, även där stråket går jämte Knebildstorpbacken. Se snitt G och H.

Där Knebildstorpbacken flyttas längre norr ut är det viktigt att zonen runt bäcken återskapas.

Naturpartiet J, se ritning, får en naturlig karaktär. Partiet planteras relativt tätt med olika lövträd, slutstadiet planeras bli ädellövskog. Eventuellt anläggs ett promenadstråk i partiet.

Utbyggnad av allmänna vatten- spillvatten- och dagvattenledningar

Föreslaget område för industri och verksamheter omfattar cirka 60 hektar och är beläget mellan det äldre befintliga industriområdet i Söndrum och Halmstads flygplats. I väster avgränsas planområdet av Kristinebergsområdet och i öster av Västra Kyrkogården.

Verksamheter inom det nya planområdet föreslås främst bestå av småindustri, kvarter för handel, parkeringsutrymme för flygplatsen och korthålsbana för golf. Golfbanan föreslås belägen inom säkerhetszon för flygtrafiken, eftersom inga byggnader eller andra anläggningar tillåts bli uppförda inom detta område.

I anslutning till befintligt dike som avleder dag och dränvatten från flygplatsområdet har för ett par år sedan anlagts fördröjningsdammar för det ytvatten som avleds från bl. a. flygplatsens start- och landningsbanor. Från dammarna avleds vattnet till det befintliga dike som korsar planområdet i nord- sydlig riktning och ansluter till Knebildstorpbacken i söder. Diket utgör en naturlig recipient för dagvatten från planområdets västra och mellersta delar, eller ca 3/4 delar av hela planområdet. Från

resterande del av planområdet, d. v. s. sydöstra delen, kan dagvattnet avledas mot planområdets syd- östra hörn och utmed föreslagen gata till Knebildstorpsbäcken. Eftersom planområdet till stora delar består av gammal jordbruksmark, kan det med största säkerhet antas att äldre dräneringsledningssystem finns anlagt för större delen av området.

I förutsättningarna för planarbetet har framhållits att man vill skapa en välbelägen och ändamålsenlig industrimark som svarar mot den vackert utformade miljön som finns i anslutning till Albany Nordiskafilt AB: s anläggning väster om Kristinehedsvägen. Häri inbegrips även att hanteringen av dagvatten inom området skall ske på ett miljömässigt fördelaktigt sätt.

Befintlig regional huvudledning för vatten

Utmed planområdets östra gräns, mellan Karlsrovägen och Olofsdalsvägen, finns en befintlig större vattenledning. På en sträcka av ca 170 meter, tangerar ledningen det föreslagna vägområdet omedelbart öster om det föreslagna träningsområdet för golf. Ombyggnad av ledningen utmed denna sträcka kan bli aktuell beroende på den föreslagna vägens mera exakta sträckning i plan och profil. Beroende på denna osäkerhet har kostnader för en eventuell omläggning av ledningen inte redovisats under kostnadsbedömning nedan.

Vatten- och spillvattenförsörjning

(Tillhörande principritning i skala 1:2000)

Anslutning till befintliga allmänna vatten- och spillvattenledningar föreslås ske enligt principritning. Lednings nätet har kapacitet för den föreslagna tillkommande bebyggelsen. Anslutning av spillvatten från industrikvarteret i nordväst liksom kvarteret söder om "hjärtammarna " kan inte ske med självfall. En avloppspumpstation för spillvatten föreslås därför bli anlagd mellan de båda industrikvarteren med anslutning via tryckavloppsledning till spillvattenledningen utmed Kristinebergsvägen (se bif. principritning).

Ur investeringssynpunkt är det fördelaktigast att bygga ut de föreslagna industrikvarteren i söder (utmed gamla järnvägsbanken) och kvarteret för handel först och avvakta med industrikvarteren i nordväst till sist.

Dagvattenförsörjning

Som inledningsvis nämnts avvattnas större delen av planområdet via det dike som genomkorsar planområdet från norr till söder. I förutsättningarna för i denna utredning föreslagna sättet att hantera dagvattnet inom området bör dikessystemet i stort sett behållas intakt som recipient för områdets dagvatten. Eventuellt kan mindre dammar grävas ut i anslutning till diket. Man kan också tänka sig att gräva om diket så att det får en mera slingrande eller meandrande form. För det mindre området i sydöst, som inte kan avledas till diket, gäller andra avrinningsförhållanden. Viss hänsyn måste sannolikt också tas till de utbyggda befintliga dräneringssystem som finns inom området. För närvarande saknas kännedom om dessa ledningssystem utformning.

Vid utbyggnaden av den nya "dagvattenhanteringen" inom planområdet skall eftersträvas, att så långt möjligt, skall inget direktutsläpp till recipienten ske genom rörledningar. Diken och markytor som används för avledningen av dagvatten skall ha en inbyggd "tröghet" som skall förlänga rinntider och fördröja avledningen av ytvattnet, utan att det därför medför risker för översvämningar och skador på byggnader och anläggningar. Genom att utnyttja gräsytor eller översilningsytor, som vattnet kan rinna ut över, uppnås även en viss reningseffekt av dagvattnet när föroreningar kan bindas eller tas upp i vegetationen.

En utbyggnad av dagvattenhanteringen med hänsyn till ovanstående funktioner kräver, jämfört med konventionell dagvattenutbyggnad, en mera noggrann disponering och höjdsättning av markytorna både inom kvartersmark och allmänplatsmark. Man måste också räkna med att en utbyggnad av dagvattenhanteringen som redovisas här blir dyrare än ett konventionellt utbyggt system. Det måste förutsättas att det av planbestämmelserna skall framgå att t. e. x det vid bygglovsansökan skall redovisas hur dagvattenhanteringen skall utformas eller hur stora avrinningsytor / grönytor som skall finnas på kvartersmark. Dag- och dränvattenhanteringen och föreslås därför i princip att delas upp i tre olika system:

1. Dagvatten från gator och GC- vägar

Dagvatten från gator och GC vägar avleds till avrinningsytor/gräsytor i anslutning till vägområdet. Vid dubbelsidigt lutande väg med en bredd av ca 9,0 meter bör avrinningsytorna/ gräsyterna vara minst 6 meter breda på vardera sidan av vägen. Ytorna utformas med mjukt skålade avrinningsveck eller diken. Under avrinningsveckan/ diken utförs dräneringsdiken med dräneringsledningar som förläggs i diken på frostfritt djup. Dräneringsdiken fylls med makadam och grovt grus och kläs eventuellt med fiberduk. Vid behov kan dräneringsledningen kompletteras med dagvattenbrunnar.

Vid höjdsättning av avrinningsveckan/ diken är det viktigt att inga instängda partier erhålls. Även vid mycket kraftiga regn skall vattnet kunna rinna fram till utloppspunkter, eller tillåtas ställa sig under en kortare tid över markytan utan att orsaka skador på byggnader och anläggningar. Där lågpunkter inte kan undvikas måste dessa dräneras med trummor eller ledningar.

2. Dagvatten från takytor och tomtor

Vattnet från tak- och tomtor avleds ovan mark till avrinningsstråk på kvartersmark. Avrinningsstråken kan samverka med ytor i anslutning till gator och GC -vägar eller där parkmark ansluter mot kvartersmarken.. I likhet med gatudiken kan det vara nödvändigt att komplettera avrinningsstråken med ett infiltrationsdike med dräneringsledning. Avrinningsstråken skall ansluta till en "förbindelsepunkt" eller utloppspunkt som kan vara anslutande parkmark/grönyta ett dike eller en ledning.

Vad det gäller höjdsättning måste samma noggrannhet iakttas som för avledning av vatten från gator och GC- vägar. Några instängda områden som kan orsaka skador får inte förekomma. Ansvar för dagvattenhanteringen läggs här i hög grad på fastighetsägaren/ exploatören som i ett tidigt skede i byggprocessen måste ta ställning till hur dagvattenhanteringen inom tomten skall lösas. Eftersom även takvattnet skall avledas till avrinningsstråken, är det viktigt att markytor i anslutning till byggnader ges en ordentlig lutning ut från byggnaderna. Stuprör med takvattenutkastare skall mynna i en tät vattenavledare, som t. e. x. kan vara en betongränna på marken, och som slutar minst 3 meter från husliv.

3. Dränvatten från husgrundsdräneringar

Vatten från husgrundsdräneringar avleds till separat tät ledning som enbart får belastas med detta vatten. Anledningen härtill är att eliminera uppdämningar av dagvatten i husgrundsdräneringarna. I normalfallet kan förbindelsepunkt för husgrundsdränering anvisas i tomtgräns. Det kan även förekomma att husgrundsdräneringen avleds till ett öppet dike.

Utformning av privat fastighet

Minst 20% av varje privat fastighet ska vara grönyta innehållande avrinningsytor och vegetation. Plan över hanteringen av tak- och dagvatten på den egna tomten ska redovisas.

Redan vid planeringen av tomten bör man ta hänsyn till hur vattnet naturligt rör sig och efter detta placera in avrinningsstråk och uppsamlingsplatser för vatten. Parkeringsplatser och körytor bör förläggas så att dessa ytor minimeras. Byggnader placeras på torrare partier. Genom en god disposition av marken kan man skapa en rationellare lösning.

Vad ska man tänka på?

Vilka resurser påverkas negativt av en exploatering? Låt oss dela upp dem grovt i resurser som rör ekologin t.ex. mark, vatten och biotoper samt resurser som rör människors hälsa t.ex. klimat, buller, luft och trivsel. Låt oss fråga oss själva: Vilket ingrepp görs på resursen? Vad kan man göra för att minimera ingreppet? Hur kan man kompensera för det ingrepp man gör?

Exempel

Byggnader ska uppföras och parkeringsytor anläggas på en tomt.

Ingrepp på mark/ vatten/ biotop:

- Markens infiltrationsförmåga försämras.
- Dagvattnets väg förändras, vattnet rinner snabbt av hårdgjorda ytor, nå gon form av omhändertagande av vatten från byggnader och hårdgjorda ytor behövs.
- Marken som potentiell resurs att hysa biotoper försvinner där området bebyggs.
- Verksamheten alstrar trafik och orsakar eventuellt andra typer av utsläpp.

Kompensation för ingreppen på mark/ vatten/ biotop:

- Val av infiltrationsvänlig beläggning på parkering m.m. om möjligt. T.ex. gräsarmering och grus.
- Minimera mängden hårdgjord yta t.ex. genom att bygga på höjden och ha en genomtänkt markplanering.
- Leda dagvattnet i öppna dike och översilningsmarker. Samla upp dagvattnet i dammar. D.v.s. skapa en tröghet i vattnets väg så att viss rening hinner ske innan det lämnar tomten.
- Vegetation planteras för att ta upp föroreningar i såväl vattnet som luften.

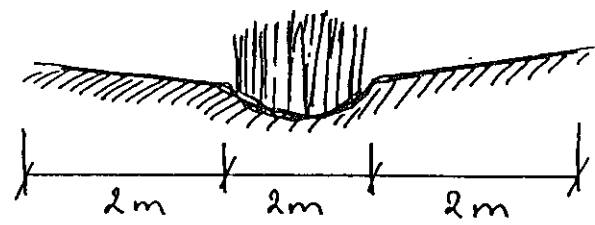
Ingrepp på luft/ buller/ klimat/ trivsel:

- Verksamheten alstrar trafik samt orsakar eventuellt andra typer av utsläpp och buller.
- Byggd miljö orsakar torrare luft.
- Klimatet blir mer extremt; kompakt skugga från byggnader, varma asfalt ytor på sommaren m.m.
- Stora byggnader påverkar vinden, extremt blåsiga platser skapas.
- Den storskaliga miljön minskar trivseln

Kompensation för ingreppen på luft/ buller/ klimat/ trivsel:

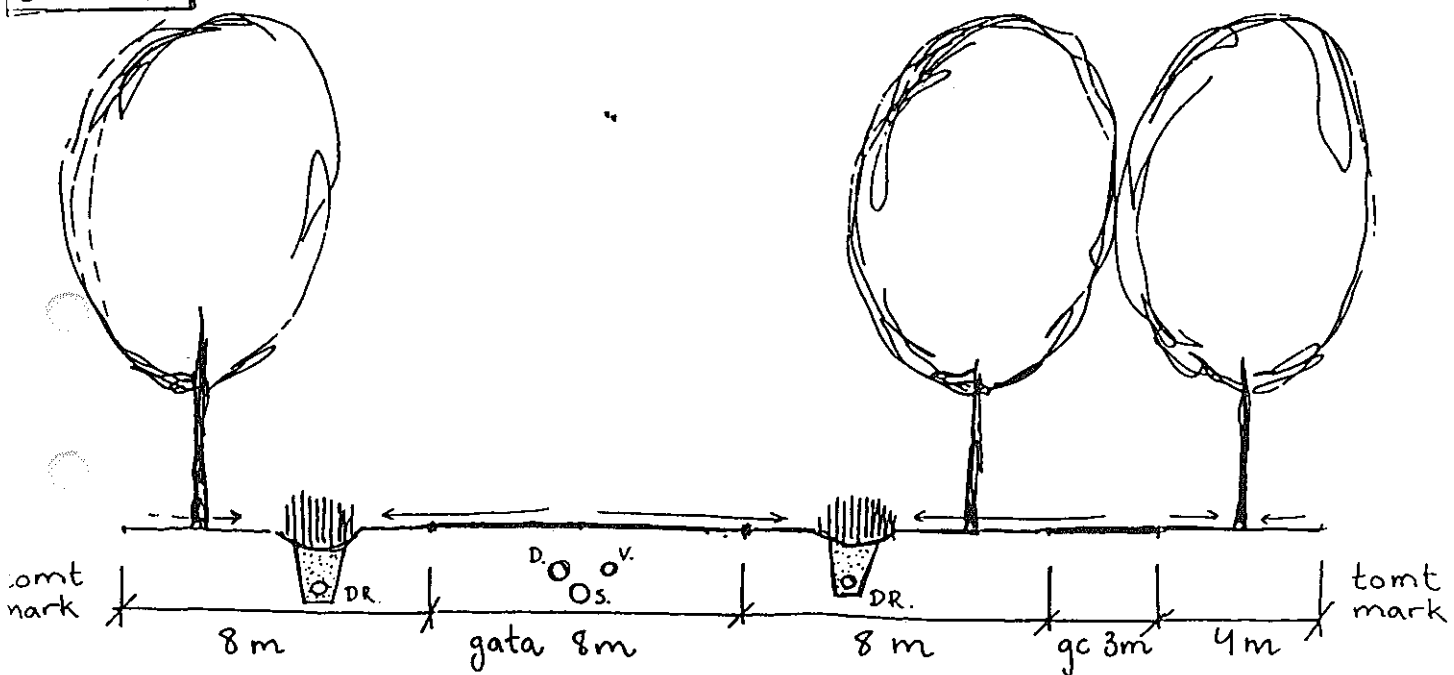
- Öppna diken och dammar ökar luftfuktigheten.
- Vegetation skapar olika mikroklimat. Klimatet blir mindre extremt.
- Man kan med hjälp av vegetation skapa lugna vrår med skydd från vind och buller.
- Man kan med hjälp av vegetation bryta ner skalan och skapa trivsel.

Principskiss A.



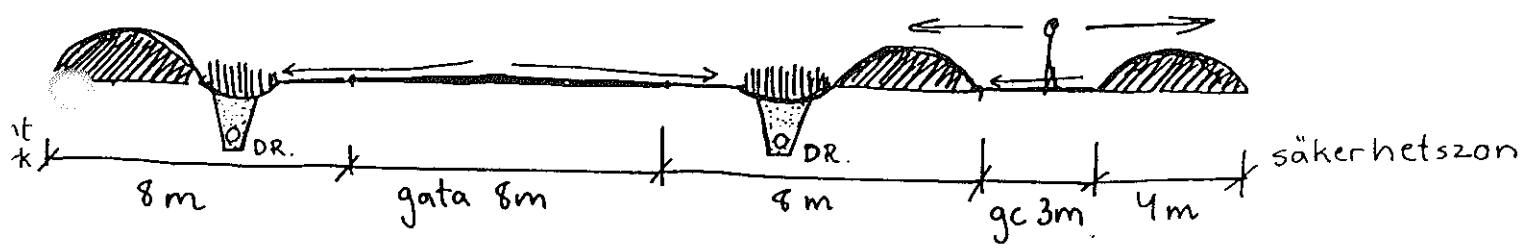
Dike totalt 6meter.

Snitt A.



Gaturum totalt 31 meter.

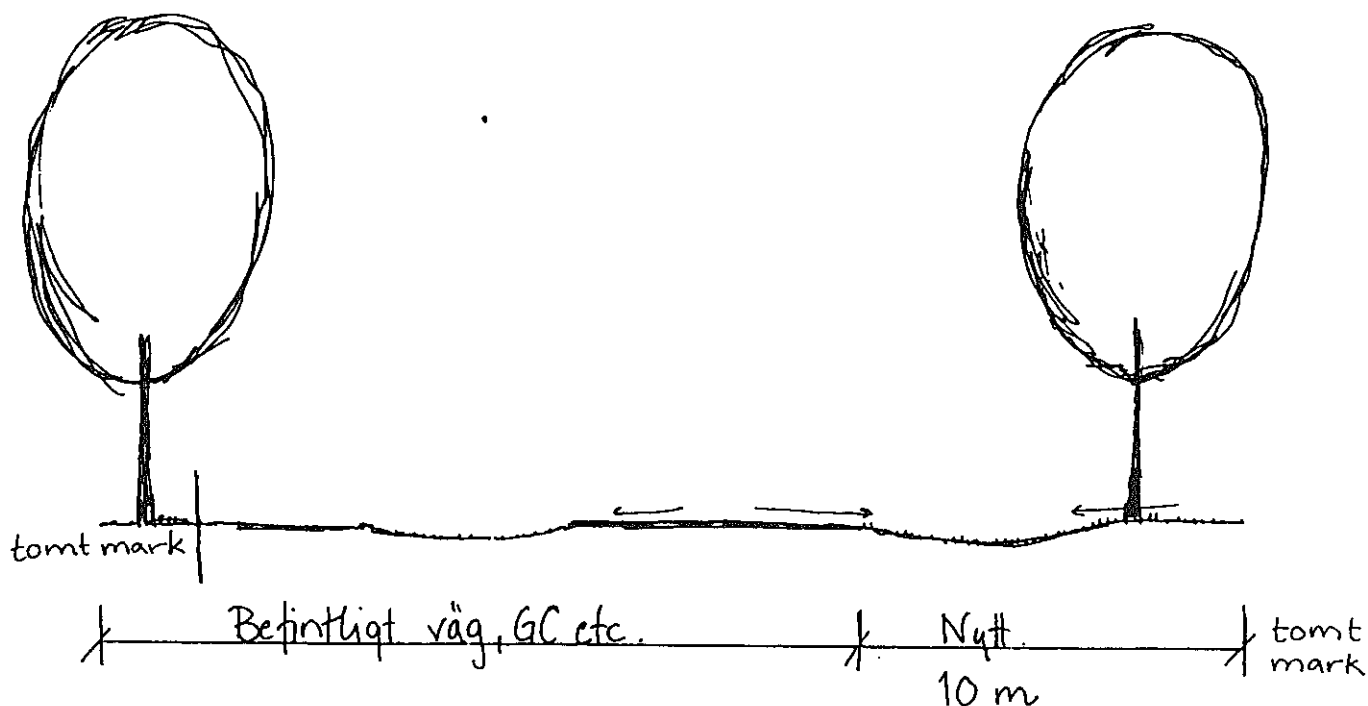
Snitt B.



Gaturum totalt 31 meter.

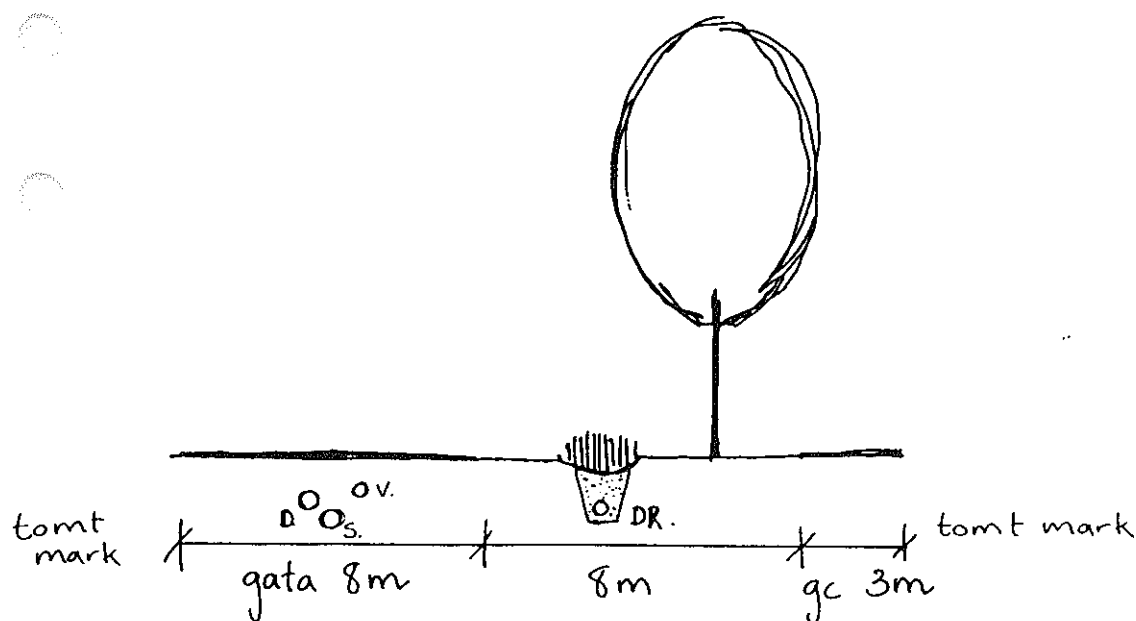
lätt som anges avser minimi mått.
Skala 1:200

Snitt C



Grönyta öster om Kristinebergsvägen totalt 10 m.

Snitt D



Gaturum totalt 19 meter.

låt som anges avser minimi mått. Skala 1:200

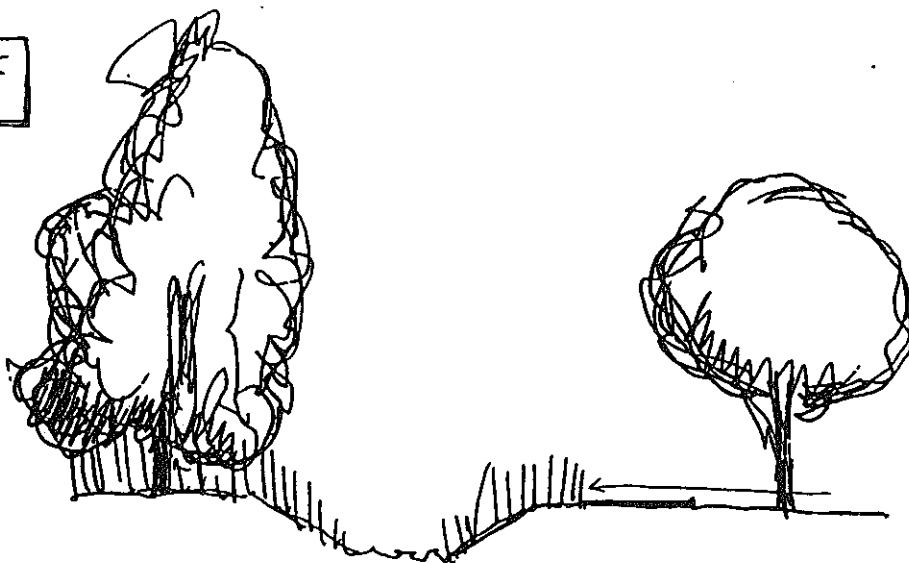
Snitt E



tomt mark 4m GC 3m tomt mark 3m

Gångstråk totalt 15 meter.

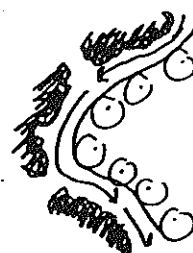
Snitt F



tomt mark 5m GC 3m tomt mark 5m

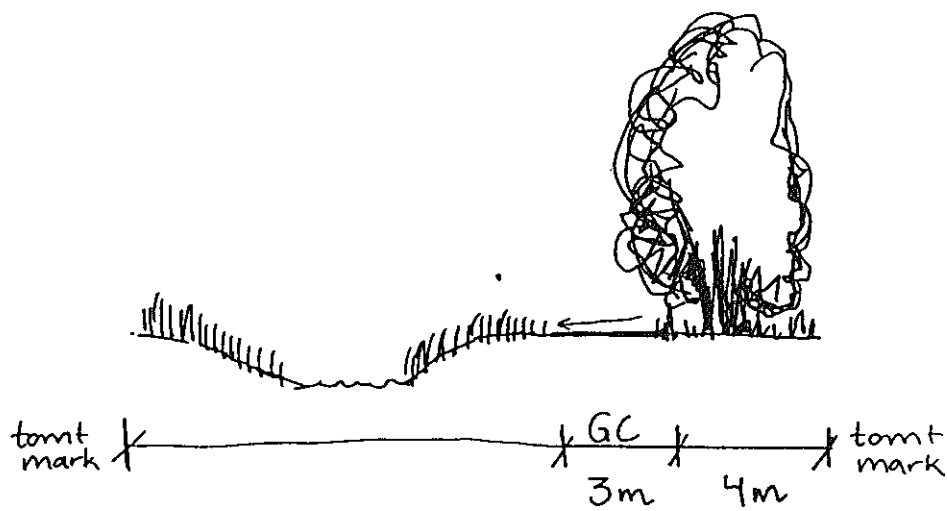
tomt mark 5m GC 3m tomt mark 5m

Gångstråk totalt 21 meter.



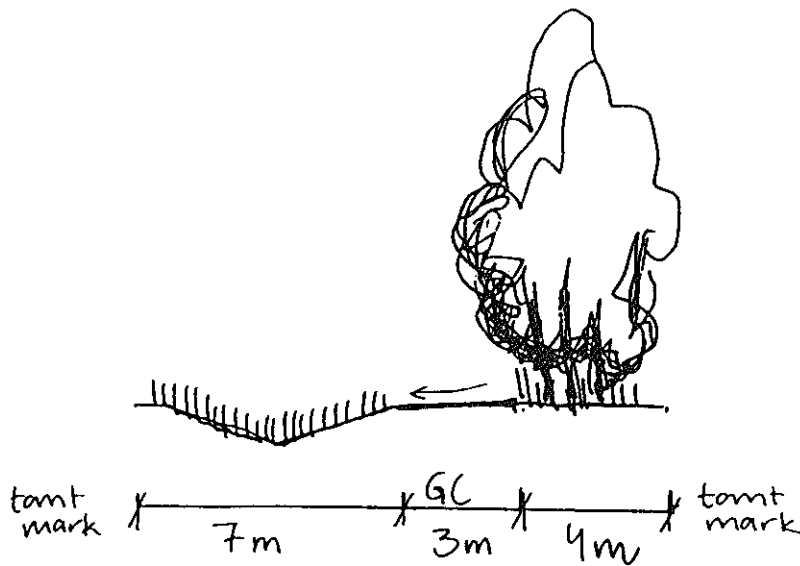
Mått som anges avser minimi mått.
Skala 1:200

Snitt G



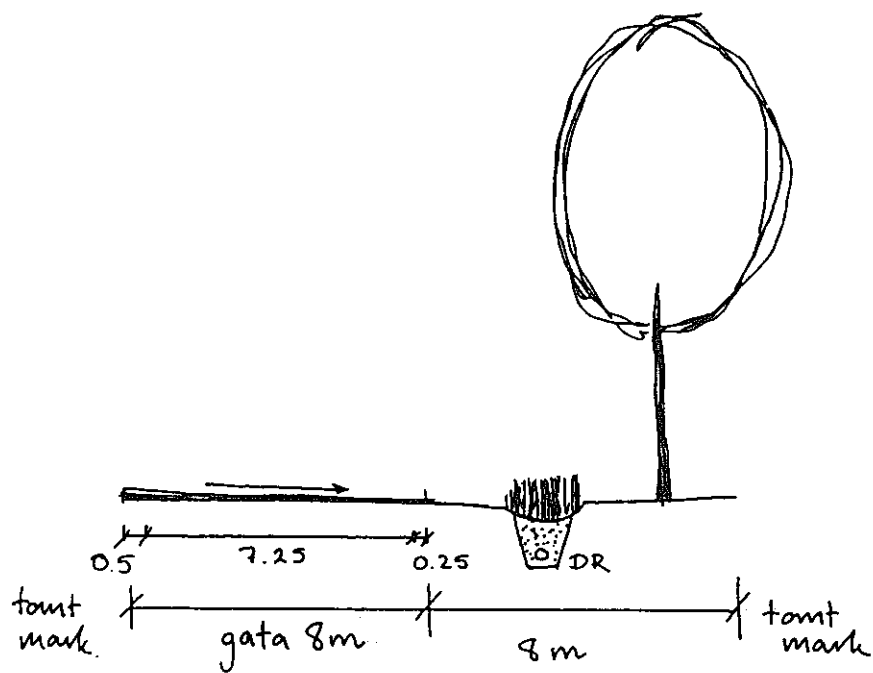
Gångstråk totalt 18 meter.

Snitt H



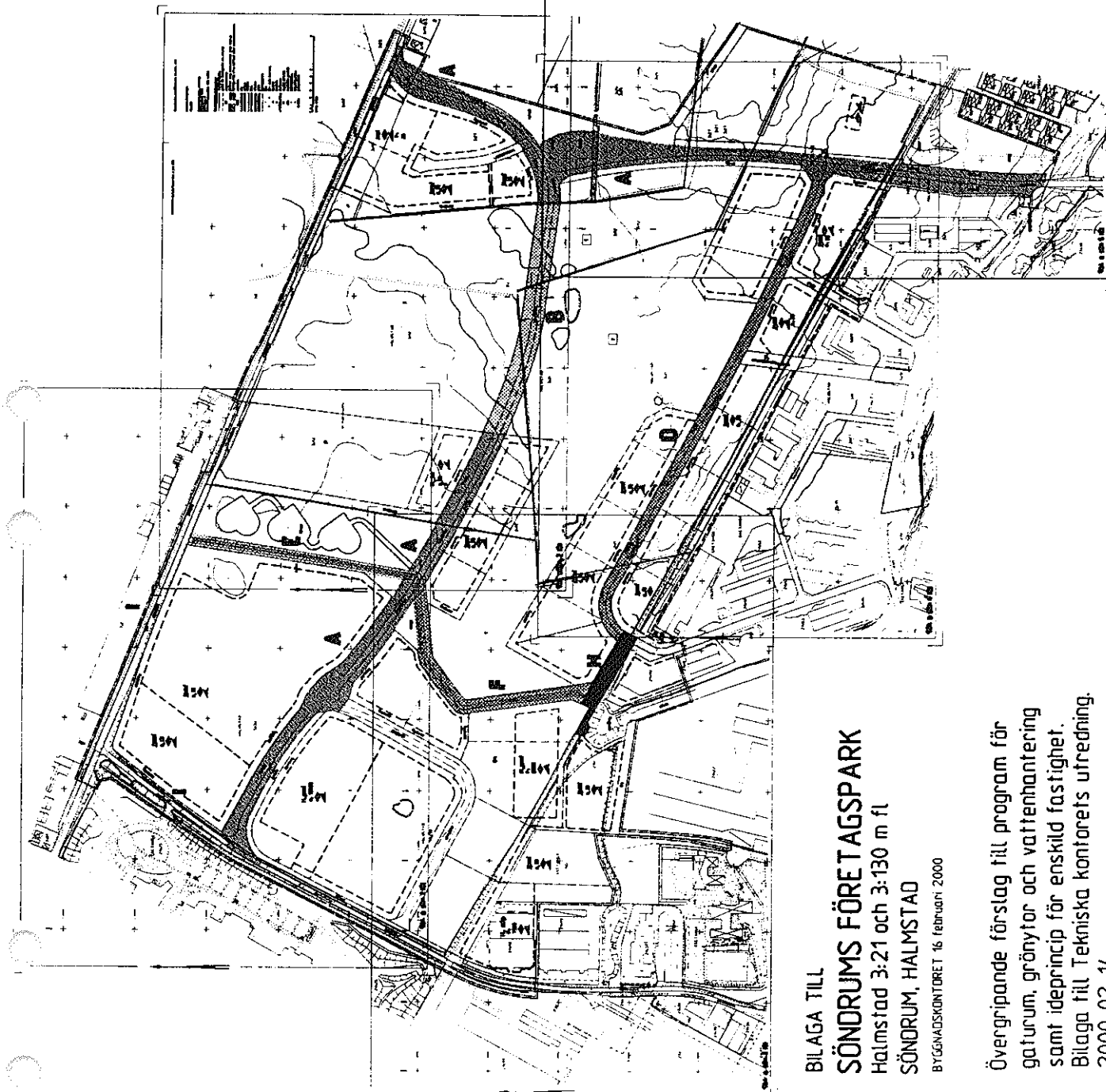
Gångstråk totalt 14 meter.

Mått som angivt avser minimi mått.
Skala på samtliga snitt 1:200.



Gaturum totalt 16 meter.

Mätt avser minimi mått. Skala 1:200



BILAGA TILL
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
 Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
 SÖNDRUM, HALMSTAD

BYGGNADSKONTORET 16 februari 2000

Övergripande förslag till program för
 gaturum, grönytor och vattenhantering
 samt ideprincip för enskild fastighet.
 Bilaga till Tekniska kontorets utredning.
 2000-02-14

PRINCIPSKISS FÖR UTFORMNING AV PRIVAT TOMT

Tak- och dagvatten leds i öppna avrinningsstråk.

Husgrundsdränering kopplas till separat ledning.

Vegetation utmed vattnets väg tar upp föroreningar.

Vegetation skapar lugna trivsamma vrår.

Dammar/försänkning samlar ihop och förtröjer vattnet innan det lämnar tomten. Placeras i vagnpunkt.

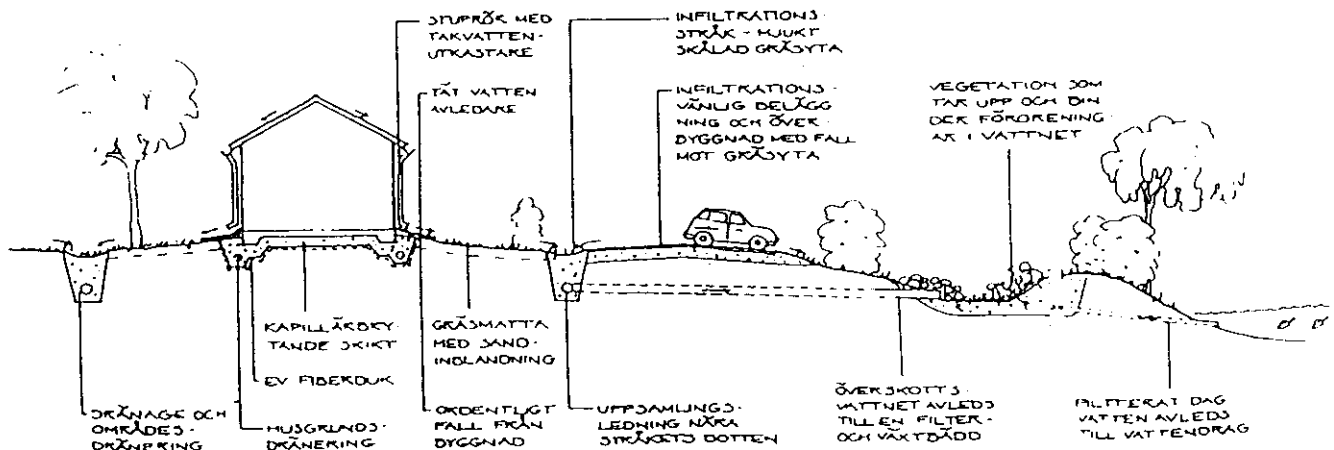
Vattnet lämnar tomten går ut i vågdikey, grönyta etc.

Byggnader placeras på torrare partier.

Ordentligt fall från byggnad.

Utkastare med tät avledare.

Infiltrationsvänlig beläggning t.ex. gräsarmering och fall mot dikey på parkering



Program till detaljplan
för utvidgning av
SÖNDRUMS INDUSTRIOMRÅDE
Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 17 juni 1998

SAMRÅDSREDOGÖRELSE, PLANPROGRAM 1998 -03-11

Planprogrammet har enligt byggnadsnämndens beslut 1998-03-11 § 71 varit före-mål för samrådsremiss under tiden 23 mars - 24 april 1998. Under samrådstiden har programhandlingarna funnits tillgängliga för allmänheten på byggnadskontoret. För utbyte av information och synpunkter anordnades ett samrådsmöte i byggnadsnämndens sessionssal, Rådhuset, onsdagen den 8 april 1998. Mötet bevisades av 21 personer. Referatet från mötet, daterat 1998-04-20, biläggs denna redogörelse.

Under remisstiden har 20 skrivelser inkommit från remissinstanserna och 5 från sakägare som anser sig vara berörda. Av skrivelserna är det 18 som upptar synpunkter. Inkomna synpunkter poängterar trafiksituationen på befintliga tillfartsgator. Denna situation anses överlag förvärras genom exploatering av programområdet. För att komma till rätta erfordras enligt remissinstanserna ställningstaganden framför allt avlastning av Karlsrovägen genom att kustvägen ges en ny sträckning.

Synpunkterna har behandlats i samråd med berörda förvaltningar. Genom stadsbyggnadskontorets försorg har de i princip delgivits kommunstyrelsens arbetsutskott. Utskottet har sin tur föreslagit kommunstyrelsen mot bakgrund härav uppdraga byggnadsnämnden att med undantag för industriområdet i anslutning till bostadsbebyggelsen vid Karlsrovägen upprätta detaljplan för resterande del av programområdet. Synpunkterna kommer att ligga till grund för det fortsatta planarbetet.

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER

Länsstyrelsen har inga invändningar mot föreslagen markanvändning. Föreslagen golfbana poängteras vara ett värdefullt inslag. Det framhålls att vid kontakter med Försvaret och Luftfartsverket har det inte framkommit några synpunkter som skulle innebära hinder för etablering av golfbana.

Luftfartsverkets anvisningar vad avser utbyggnader inom luftstråket och dess skyddszoner förutsätts inarbetas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Bullerstörningar från lufttrafiken anses i överensstämmelse med miljökonsekvensbeskrivningen vara acceptabla för planerade verksamheter.

Västrevångvägen anses ur flygsäkerhetssynpunkt bör kvarstå i sin nuvarande detaljplanelagda sträckning. Vidare konstateras att Vägverket inte har någon erinran mot planförslaget.

Gamla västkustbanans sträckning föreslås behållas som en gång- och cykelväg. Befintlig vegetation utmed banvallen anses därmed kunna sparas. Det framhålls att planområdet är vegetationsfattigt.

Knebildstorpsbäckens huvudfåra påtalas vara viktig ur laxproduktionssynpunkt och får därför inte kulverteras.

Arkeologisk utredning poängteras skall genomföras enligt reglerna 2:11 KML inför det fortsatta planarbetet.

Kommentar

Västrevångvägens sträckning kommer med beaktande av flygsäkerheten att omarbetas till den sträckning som gatan har i detaljplanen (stadsplanen) för KARLSRO M M.

Programförslaget medger gång- och cykelvägförbindelse i huvudsaklig överensstämmelse med den gamla järnvägssträckningen. Delar av sträckningen kommer däremot att ingå som industrimark, utvidgningsområde för befintlig industri.

Knebildstorpsbäcken avses inte kulverteras. Däremot kommer utjämningsdammen och bäckens västliga gren att flyttas något på grund av att intilliggande verksamheter underhand framfört önskemål om mer markområden för verksamheterna. Dessa planer har underhand godkänts av länsstyrelsens fiskerikonsulent.

Arkeologisk utredning kommer att utföras inom de markområden som aviserats av landsantikvarien.

Kommunens fastighetsbildningsmyndighet anser att med hänsyn till kyrkans verksamhet och intilliggande bostadsområde bör kvarteren norr om kyrkogården inte användas för industriändamål. Vidare framhålls att föreslaget naturstråk berörande Eketånga 4:5 har sådan sträckning att framtida markanvändning försvåras. Slutligen uppmärksammas att föreslagen bilparkering vid flygplatsen bör omlokaliseras till förmån för någon attraktivare markanvändning. Intilliggande nyanlagda hjärtformade kvävereduceringsdammar föreslås bilda stomme för en liten "oas" i området.

Kommentar

Programskissen är översiktlig. Den har framtagits efter diskussioner i samråd med berörda intressenter. Markanvändningen kommer att studeras vidare i efterföljande detaljplanearbete.

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE M M

Specialfastigheter, Eketånga 4:5, anser att vidare utbyggnad av kriminalvårdsanstalten skall kvarstå varför nuvarande sträckning av bäcken bör behållas.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av synpunkterna. Fortsatt detaljplanearbete kommer att föregås av samråd med fastighetsägaren.

Knebildstorps Byalag är förvånad att de inte kontaktats i ärendet och begär att i fortsättningen få bli det. Planfrågan anses vara av vital betydelse för byalaget. Det konstateras att kustvägens sträckning ännu inte klarlagts. Byalaget förutsätter att Västrevångvägen inte blir en del av kustvägens infart till Halmstad. I övrigt upptar yttrandet synpunkter på Västrevångvägen och idrottsområdet.

Västrevångvägen föreslås i södra delen dels förläggas närmare industriområdet och dels förses med bulleravskärmning mot villaområdet. Vidare anses att trafik genom Knebildstorp bör begränsas till fotgängare. Det påpekas att de befintliga gångvägarna inte underhålls.

Idrottsområdet jämte tillhörande parkering föreslås flyttas till ett läge väster om Västrevångvägen. Denna åtgärd möjliggör behållandet av en källbacke.

Kommentar

Föreningen är inte känd men kommer fortsättningsvis att kontaktas i de detaljplaner som gränsar till eller berör föreningens "ansvarsområde." Planerna kommer att översändas för kännedom. Föreningen är välkommen med synpunkter men har däremot ingen besvärsmätt.

Västrevångvägen är detaljplanlagd. Under planprogrammets remiss har synpunkter inkommit som innebär att sträckningen bör kvarstå i överensstämmelse med programmets alternativa sträckning. Markområdena i anslutning till gatan kommer därför att omstuderas.

Bent Andersen, Halmstad 3:48, förordar Västrevångvägens sträckning enligt huvudalternativet som är belägen c:a 200 m från fastigheten. Den alternativa sträckningen enligt gällande detaljplan anses förorsaka stora besvär för de närmast intilliggande fastigheterna.

Kommentar

Se ovan kommentar av Knebildstorps Byalags synpunkter.

Landstingets tekniska förvaltning, Halmstad 7:2, anser att programförslaget är mycket intressant och öppnar möjligheter till förbättring av trafiken i Halmstads nordvästra delar. Med anledning därav föreslås förlängning av Västrevångvägen till Fogdegatan - Flottiljvägen. Detta förmodas dels avlasta Karlsrovägen och dels medföra bättre tillgänglighet för trafiken till och från sjukhuset. Det poängteras att sjukhuset är Halmstads största samlade arbetsplats.

Kommentar

Synpunkterna berör det övergripande vägnätet. Planprogrammets intentioner möjliggör en förlängning av Västrevångvägen om det ur trafiksynpunkt visar sig lämpligt.

**Gösta Henriksson, Degeln 7, Bertil Karlsjö, Dalian 6 0 7,
Gösta Olander, Diadem 1, Jan-Åke Åkesson, Ansvar 7,
Åke Carlsson, Ansvar 8, Lars Lending Ansvar 9**

I gemensam skrivelse påtalas att planområdets möjligheter väl tillvaratagits, men att uppkommande trafikproblem på tillfartsvägarna inte har beaktats. Enligt deras åsikt är det boende utmed dessa som berörs av förslaget. Skrivelsen hänvisar även till skrivelse, daterad 1997-09-25, berörande remissen av STADEN, FRAMTIDA BEBYGGELSE OCH TRAFIK.

Det konstateras att Karlsrovägen augusti 1997 trafikerades av 10.500 fordon / vardagsmedeldygn. Utvidgning av industriområdet befaras medföra att trafikintensiteten inte kommer att understiga 14.000 fordon / medeldygn. Redan nuvarande fordonsmängd anses medföra avsevärda miljöstörningar. Det framförs att gatans nedre del med smal körbana och brant stigning medför en bullernivå inom intervallen 66 - 68 dBA. I dess övre del reflekteras ljudet från kyrkogårdsmuren. I denna del anses att motstående fastigheter berörs av en bullernivå överstigande 64 dBA.

Det framhålls att såväl flygplatsansvariga som Albany Nordiskafilt AB uppmärksammat Karlsrovägens trafikproblem. Vidare ifrågasätts om inte gatan kommer att användas för farliga godstransporter trots att dessa är hänvisade till andra gator.

Slutligen framförs att den sedan länge planerade Kustvägen enligt ÖP 90 löser ovan nämnda problem.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har i yttrande över planprogrammet framfört att industriområdets expansion beror bl a på kustvägens framtida sträckning. Oaktat vilka verksamheter som kommer att etablera sig inom industriområdet bedöms inte olägenheterna för boende utmed Karlsrovägen öka om kustvägen får ny sträckning.

YTTRANDEN FRÅN STYRELSE, NÄMNDER M FL

Energiverken framhåller att det inom planområdet erfordras områden för både små och stora transformatorstationer. Vidare framförs att programhandlingarna kommer att ligga som underlag för en översiktlig planering av det kommande elnätet.

Kommentar

Energiverken kommer att kontaktas på sedvanligt vis under detaljplanarbetet.

Sydgas AB uppmärksammar att planområdet innehåller distributionsledningar för naturgas. Planerat område för Idrott / drivingrange kan beröras av ledningar. Vidare påpekas att gällande normer avseende skyddsavstånd, täckningsdjup, trädplantering, m m skall beaktas vid plangenomförandet. Kostnader för en eventuell ledningsomläggning förutsätts bestrids av initierad part. Bolaget påpekar att ledningar inom kvartersmark bör säkerställas genom ledningsrätt. Slutligen framhålls möjligheten till ytterligare leveranser för såväl uppvärmning, miljö och processändamål.

Kommentar

Grundkartematerialet för detaljplanerna kommer att redovisa befintliga gasledningar. Vidare planarbete kommer att ske i samråd med Sydgas AB.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har dels 1998-06-02 § 217 föreslagit kommunstyrelsen besluta att till byggnadsnämnden dels avge yttrande enligt med stadsbyggnadskontorets synpunkter och dels uppdra åt nämnden att upprätta detaljplan för hela programområdet.

Vidare har utskottet 1998-06-09 § 241 på ICA Handlarna ABs begäran uppdragit åt stadsbyggnadskontoret att upprätta reservationsavtal för en 60.000 m² stor tomt i avsikt att kunna omlokalisera GREN ICA STORMARKNAD till det här området.

Av stadsbyggnadskontorets yttrande framgår att det föreligger flera beslut om detaljplanläggning för industrier som måste utvidga sin verksamhet varför en flexibel detaljplan som möjliggör etappvisa utbyggnader för hela programom-

rådet rekommenderas. Däremot föreslås att verksamhetsområdet i anslutning till bostadsbebyggelsen invid Karlsrovägen till vidare utgår.

Vidare framgår att expansionen är beroende av beslut om ny sträckning av kustvägen. Det poängteras att trafikallstringen styrs av de kommande etableringarna. I detta sammanhang omnämns att om handel tillåts kommer förmodligen trafikmängden att öka. Hur detta påverkar nuvarande trafikintensitet på Karlsrovägen anses för närvarande vara oklart. Även en anvisningsgata för farligt gods påtalas bör redovisas i en ny detaljplan. Slutligen förordas alternativ sträckning av Västrevångvägen.

Kommentar

Utöver en eventuell etablering av Grens i området har Göfab vid samråd med byggnadskontoret och stadsbyggnadskontoret framfört 1998-06-10 att de har önskar kunna utvidga sin nuvarande anläggning med livsmedelsförsäljning och handelsträdgård. Den totala ytan beräknas uppgå till c:a 20.000 m² varav 11.000 m² skulle utgöra rena handelsytor. Grens handelsyta är i dag 9.000 m².

Golfklubben Garnisonen har aviserat att de vill införliva idrottsområdet i avsikt att kunna utöka sin 9 hålsbana till 18 hål.

Stadsbyggnadskontorets synpunkter har sammanställts efter att remissvaren vid internt förvaltningssamråd diskuterats med de tekniska förvaltningarna. Synpunkterna överensstämmer i stort med vad som inkommit.

Av yttrandena framgår att områdets utvidgning beror på hur man lyckas lösa trafiksituationen. I efterföljande planarbete bör därför utredning av tillfarterna prioriteras. I övrigt kommer planarbetet att upprättas i samråd med förvaltningarna.

Kultur- och fritidsnämnden poängterar sitt ansvar för fritidspolitik. Vidare påpekas att problem uppstår när det exempelvis avsätts mark för golfbana utan att fritidspolitiska hänsyn tas.

Kommentar

Programskedet är inledningsfasen av ett detaljplanearbete. I detta skede görs utkast till möjlig markanvändning som i samrådsskedet delges samtliga berörda som då kan ta ställning eller lämna förslag på alternativ användning. Kultur- och fritidsnämnden har inte lämnat något alternativförslag.

Idrottsområdet var i initialskedet avsett som grönområde. Bl a med hänsyn till att delar av det inte kunde bebyggas på grund av att närheten till inflygningszonen. På grund av underhåll m m ansågs

dock användning av området som golfbana vara ett bra alternativ som bl a lovordats av länsstyrelsen m fl.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden uttalar att fortsatt detaljplanläggning bör anstå tills dels beslut tagits hur och när en ny Kustväg kan anslutas till centralorten och dels hur områdets förbindelse med väg E6 avses lösas. Till grund för beslutet föreligger miljö- och hälsoskyddskontorets yttrande var ur följande citeras:

”I miljökonsekvensutredningen redogörs för rådande trafikbelastning på Karlsrovägen och att området fullt utbyggt kommer att generera ca 50 % mer tung trafik. Personbilstrafiken är inte specificerad men är till en del beroende på om dagligvaruhandel etableras inom området.

Inför etableringen av Nordiska filt vid Kristinebergsvägen begärde Miljö- och hälsoskyddsnämnden 1988 att detaljplanen skulle kompletteras med en trafikutredning som skulle visa konsekvenserna ur buller och avgassynpunkt för boende vid Karlsrovägen respektive Slottsjordsvägen.

Begäran avvisades eftersom den inte ansågs ligga inom detaljplanens ram.

Karlsrovägen kan antas bli den tillfartsväg till området som väljs i första hand. Karlsrovägen är i dag hårt belastad ur bullersynpunkt vilket framgår av Stadsbyggnadskontorets bullerutredning för huvudvägnätet 1995.

Det är Miljö- och hälsoskyddskontorets bestämda uppfattning att fortsatt planläggning av Söndrums industriområde bör anstå till dess beslut tagits som visar dels hur och när Kustvägen kan anslutas till centralorten, dels hur områdets förbindelse med E6 avses lösas.

Det finns inga riktvärden vad gäller flygbuller för arbetslokaler. Lokaler med inre bullrande verksamhet bör dock utformas så att flygbullernivån inomhus inte överstiger 45 dBA.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med uppgift om hur dagvattnet ska omhändertas.

I övrigt har Miljö- och hälsoskyddskontoret i princip inga invändningar mot hur marken föreslås användas.

I planprogrammet sida 6 under miljökonsekvenser sägs att Miljö- och hälsoskyddskontoret bedömer att området inte förorsakar några oacceptabla miljöstörningar. Detta avsåg endast störningar inom planområdet.”

Kommentar

Dagvattenavledningen kommer utredas i det fortsatta detaljplanearbetet. Om möjligt kommer det att lokalt omhändertas. I övrigt se kommentar av kommunstyrelsens arbetsutskotts yttrande.

AB Nissastaden anser att föreslagen långtidsparkering söder om flygstationen bör kvarstå i kommunens ägo. Vidare befaras att nuvarande otillfredsställande trafiksituation på Karlsrovägen kommer att förvärras med parkeringsplatsen. För underlättande av situationen föreslås utbyggnad av cirkulationsplats eller plan-skild korsning i anslutning till parkeringsplatsen.

Kommentar

Områdets trafiksituation kommer att uppmärksammas i den fortsatta planläggningen.

Räddningsnämnden / brandförsvaret har i 2 yttranden framlagt synpunkter på programförslaget. Det ena yttrandet upptar även synpunkter som tidigare framförts i yttrande över remissen ÖP STADEN 97-09-30. I övrigt berörs farliga godstransporter och insatstider enligt följande citat:

Farligt gods

”Tills ny transportled anordnats till området alternativt att vägvalsstyrning införts, skall vidare planläggning / etablering av farlig verksamhet ej göras.”

Som exempel framhålls flygplatsens bensintransporter, som betraktas vara ett stort hot. Transporterna går på Norra infarten, Järnvägsleden och Karlsrovägen. Förbud anses bör införas för användning av dessa gator för farliga godstransporter. Transporterna föreslås istället dirigeras till flygplatsen via Fastarp / Ågarp / Tiarp. Slutligen rekommenderas att fortsatt planarbetet skall avvakta framtagande av en kommunal riskanalys som belyser riskerna både nu och framledes.

Insatstider

Det påtalas att insatstiderna redan nu, 10 min för grupp I-bebyggelse, inte kan hållas vilket är RÄDDNINGSTJÄNSTPLANENS målsättning. Planen har antagits av kommunfullmäktige 1997-07-01.

”Mot bakgrund av ovanstående önskar brandförsvaret göra klart att ytterligare utbyggnad av risker i aktuellt planområde måste följas av en utredning för att klargöra etableringen av ytterligare en brandstation med heltidsanställd personal med täckning i kommunens västra delar.”

Kommentar

Ny brandstation kan inrymmas i planområdet. Lämpligt läge för en eventuell sådan bör initieras av räddningsnämnden. Vidare bör

nämnden ange kriterierna för de riktlinjer som bör vara norm-givande för industrietablering.

Transportvägar för farligt gods har utretts av tekniska nämnden 1996-10-23 § 123. I samband med utredningen behandlades sträckan Fastarp / Ågarp / Tiarp. Vid detta tillfälle ansågs inte vägen på grund av dess bredd inte lämplig som transportväg för farligt gods. I Hallands läns författningssamling 13 FS 1998:11 ingår Norra Infartsleden - Järnvägsleden - Slottsjordsvägen - Gamla Tylösandsvägen - Olofsdalsvägen - Kristinebergsvägen delen Olofsdalsvägen - Karlsrovägen.

Bensintransporter till flygplatsen bör om möjligt dirigeras från Fastarp via F 14.

I övrigt se kommentaren av kommunstyrelsens arbetsutskotts yttrande.

Tekniska kontoret framför detaljerade synpunkter som behandlar gata, gatubelysning, VA och park. Sammanfattningsvis har kontoret i princip ingen erinran mot att planprogrammet ligger till grund för fortsatt detaljplanearbete. Emellertid framhålls med beaktande av trafiksituationen att sträckningen av en eventuell framtida kustväg in till Halmstads centrum bör fastställas innan planläggningen fullföljs. Kontoret kan dock tänka sig framtagande av detaljplan för separata delar i anslutning till den f d järnvägen för att tillgodose befintliga industriers behov av utvidgning.

Gatusynpunkter

Ur trafikföringssynpunkt framhålls strategiska problemområden såsom kustvägens anslutning med centrum, trafiksituationen vid flygplatsen och korsningen Kristinebergsvägen - Karlsrovägen. Det framförs att lösning av dessa problem skall ligga till grund för en fortsatt detaljplanering.

Vad avser Västrevångsvägen förordas alternativ sträckning (enligt gällande detaljplan).

Gatubelysningssynpunkter

Kostnader för belysning förutsätts belasta exploateringsområdet. Vidare framhålls att Karlsrovägens belysning bör förlängas fram till Kristinebergsvägen.

VA-synpunkter

Områdets dagvattenavledning föreslås ske genom översilningsområden och grunda diken som ansluter befintligt dike till Knebildstorpsbäcken. Vidare föreslås fördröjningsdammar / våtmarker till vilket områdenas dag- och dränvatten kan ledas till i anslutning till diket.

Spillvattenavloppspumpstation påtalas behövs i planområdets sydvästra del. Vidare erfordras säkerställande av ledningsområde för befintlig huvudvattenledning öster om Västervångvägen. Slutligen framhålls att utbyggnadsmöjligheterna för VA bör styra planområdets etapputbyggnad.

Parksynpunkter

Utmed Kristinebergsvägen föreslås en 14 m bred zon för två trädrader. Vad avser dagvattenhanteringen förordas ekologisk lösning i öppna diken och våtmarker i anslutning till Knebildstorpsbäcken. Vidare framhålls att områdets exponerade läge kräver utemiljöambitioner. För att området skall bli attraktivt föreslås att en förplantering genomförs.

Slutligen föreslås viss omDispositionering av golbaneområdet till förmån för en bättre grönyta.

Kommentar

Fortsatt detaljplanearbete kommer att ske i samråd med tekniska kontoret. I övrigt se kommentaren av kommunstyrelsens arbetsutskotts yttrande.

Landsantikvarien anser att den arkeologiska förstudien bör följas upp innan planarbetets påbörjande med en särskild utredning för fastställande av förekomsten av icke kända fornlämningar. Det uppmärksammas att även mindre markarbeten som ex trädplantering kan innebära konflikt med kulturminneslagen.

Kommentar

Förstudien föranledde viss omDispositionering av markanvändningen. Exempelvis är större delen av golfbaneområdet förlagd på mark som kan innehålla fornlämningar.

För övriga delar bör undersökning genomföras i samband med detaljplanearbetet. Enligt förstudien bör undersökningen inte vara allt för omfattande. Skrivelsen har för åtgärd överlämnats till stadsbyggnadskontoret.

Försvarmakten / Flygvapnets Halmstadsskolor, förordar med hänsyn till flygsäkerheten alternativ sträckning av Västervångvägen. I övrigt ingen erinran.

Kommentar

Förordad sträckning är redan detaljplanlagd. Kommande detaljplaner kommer att anpassas till sträckningen.

Luftfartsverket / Halmstads Flygstation, framhåller att ur flygstationens synpunkt bör kustvägen få ny sträckning söder om flygplatsområdet och dess ILS-byggnad (planför anm: söder om säkerhetszonen för flygtrafik). Vidare

föreslås att flygplatsens föreslagna parkering angörs från söder medan stationsbyggnaden från Karlsrovägen som försetts med fartdämpande åtgärder.

Kommentar

Planområdets trafikföring kommer att studeras i samband med detaljplaneläggningen. Däri ingår även flygplatsens trafikalstring.

YTTRANDEN FRÅN STYRELSE, NÄMNDER M FL UTAN ERINNINGAR

Polismyndigheten
AB Industristaden
Renhållningsbolaget
Försvarsmakten I 16 / Fo 31
Telia AB

Hyresgästföreningen
Halmstads Näringslivs AB
Vägverket
Hallandstrafiken AB

SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter poängterar trafiksituationen på befintliga tillfartsgator. Denna situation anses överlag förvärras genom exploatering av programområdet. För att komma till rätta erfordras enligt remissinstanserna ställningstaganden i framför allt en ny kustväg för avlastning av Karlsrovägen. Kommunstyrelsens arbetsutskott har tagit del av synpunkterna. Utskottet har föreslagit kommunstyrelsen uppdra åt byggnadsnämnden att med undantag för industriområdet i anslutning till bostadsbebyggelsen vid Karlsrovägen upprätta detaljplan för resterande del av programområdet. Synpunkterna kommer att ligga till grund för det fortsatta planarbetet.

Byggnadskontoret



Anders Sennerdal



Bo Magnusson

Plan 964
Detaljplan för
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 12 april 2000

SAMRÅDSREDOGÖRELSE, PLANFÖRSLAG UPPRÄTTAT 2000-02-16

Planförslaget har enligt byggnadsnämndens beslut 2000-02-16 § 59 varit föremål för samrådsremiss under tiden 25 februari – 27 mars 2000.

För utbyte av information och synpunkter inbjöds sakägarna till ett samrådsmöte i byggnadsnämndens sessionssal tisdagen den 7 mars 2000. Mötet bevistades av 10 personer. Referatet från mötet, daterat 2000-03-07 biläggs redogörelsen.

Under remisstiden har 17 myndigheter och förvaltningar yttrat sig. Därav har 13 framfört synpunkter. Vidare har 5 sakägare inkommit med skrivelser varav 3 med synpunkter. Sammantaget föreslås synpunkterna medföra omfattande revideringar och kompletteringar dock inte några strukturella förändringar. Revideringarna berör inga enskilda sakägare utan endast kommunägd mark varför planförslaget kan utställas utan förnyat samråd. Revideringarna föreslås i samråd med berörda förvaltningar.

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER

Länsstyrelsen har behandlat ärendet vid plangruppsmöte den 14 mars 2000 med företrädare för miljövård, kulturmiljövård, beredskap, rättsfrågor samt hållbar samhällsplanering och boende. Yttrandet behandlar följande vars väsentliga delar citeras:

” Länsstyrelsen har en uttalad skyldighet att vägleda kommunerna att planera i riktning mot de nationella miljömålen, "God bebyggd miljö" och "Begränsad klimatpåverkan". För att det skall vara möjligt att ta ställning till om de föreslagna handelsetableringarna är förenliga med miljömålen, bör miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en redovisning av vilka konsekvenser för "trafikarbetet" som etableringarna beräknas medföra.

Av räddningsnämndens / brandförsvarets yttrande framgår att de målsättningarna i fråga om insatstider som kommunfullmäktige antagit inte kan hållas. Detta innebär att räddningstjänstfrågan beträffande en ny räddningsstation i området också bör utredas och redovisas. De utryckningstider och tider för rökdykarinsatser som gäller för räddningsinsatser skall uppfyllas om en etablering av presenterad omfattning skall kunna godtas.

Handlingarna skall kompletteras med uppgift om planförslaget bedöms uppfylla bestämmelserna i 12 kap 1 § pkt 3 PBL, rörande miljö kvalitetsnormer.

Vad landsantikvariern anför i skrivelse daterad 2000-02-29 skall iakttas.

Utöver vad som anges ovan har Länsstyrelsen inga erinringar, som kan komma att läggas till grund för ett förordnande om statlig prövning enligt 12 kap. 1 § plan- och bygglagen”.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har utrett trafikförhållandena. Av PM , upprättat 2000-04-07 framgår att etableringen av ICAMaxi bedöms medföra att trafikmängden på Karlsrovägen temporärt kommer att öka med c:a 2000 fordon / årsmedeldygn. Ur bullersynpunkt innebär det att den ekvivalenta ljudnivån kommer att öka med c:a 1dBA för de värst utsatta fastigheterna (radhusområdet i kv Artilleristens med fasader c:a 12 m från gatumitt). Ökningen är inte uppfattningsbar av det mänskliga örat. När Kustvägen är utbyggd, c:a 2 år efter ICA:s etablering, förväntas Karlsrovägens trafikmängd något understiga dagens trafikmängd.

Vidare framgår att det tillskott av trafik som planområdet kommer att alstra inte medför överskridande av miljö kvalitetsnormerna.

Landsantikvarierns synpunkter framgår av planbeskrivningen.

Området är ämnat för företag med högt ställda krav på utformning och miljö. Verksamheter som hanterar brandfarliga varor eller annat farligt gods får lokaliseras till andra industriområden.

En brandstation kan förläggas inom planområdet. Räddningsnämnden har 2000-02-14 § 9 hos kommunfullmäktige hemställt att service-nämnden får i uppdrag att utreda en lämplig placering i anslutning till nya Kustvägen, vilket enligt brandförsvaret är en lämpligare placering. Enligt brandförsvaret föreligger det heller inget hinder att påbörja planområdets exploatering innan tillkomst av ny brandstation.

Planbeskrivningen föreslås uppmärksamma att brandskyddsdimensioneringen av kommande bebyggelse skall beakta att insatstider för brandbekämpning för närvarande ligger något över vad räddningstjänstplanen anger för grupp I bebyggelse. (Planen har antagits av kommunfullmäktige 1997-07-01).

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom kompletteringar av plan- och miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommunala fastighetsbildningsmyndigheten ingen erinran.

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE M M

ICA Fastighets AB, intressent i handelsområdet, anser att fler volymhandelsintressenter bör kunna etablera sig inom planområdet. En byggrätt för en 7.000 m² stor byggvarumarknad önskas öster om ICA:s tomt. Vidare föreslås att ICA:s tänkta tomt ges en större flexibilitet ifråga om byggnadslokalisering och angöring. Planteringszonen mot lokalgatan inom handels- / industriområdet anses onödig, eftersom gaturummet kommer att innehålla planteringsområden. Slutligen föreslås att byggnadshöjden utökas till 10 m.

Kommentar

Etableringen av handelsområdet har diskuterats med ICA. Vid detta tillfälle presenterade byggnadskontoret en omarbetad skiss för handelsområdet. Denna utvisade bl a en tomt för en 7.000 m² stor byggvaruhandel. Skissen föreslås inarbetas i planförslaget.

Vidare föreslås att de stora handelstomterna skall exploateras i huvudsaklig överensstämmelse med illustrationsplanen. Därmed ges större valfrihet vid byggnadslokalisering m m. Göfab, Eketånga 24:48, har underhand framfört liknande åsikter. Slutligen föreslås planteringszonen utgå och byggnadshöjden utökas till 10 m.

Föreslagna ändringar innebär att synpunkterna kan tillgodoses.

Ingeborg och Bent Andersen, Halmstad 3:48, anser att nya Karlsrovägen hamnar nära fastigheten. De påpekar att nuvarande trafik medför bullerstörningar för bostadshusets norr- och västersida. Därmed dras slutsatsen att även husets södersida blir utsatt för vägtrafikbuller. De befarar att trafiken kommer att öka om ICA / Maxi stormarknad etableras innan nya Kustvägen blir utbyggd. De föreslår att vägen ges en västligare sträckning.

Kommentar

På stadsbyggnadskontorets förslag föreslås att fastighetens västra tomtgräns förses med ett 2 m högt plank. Åtgärden medför att ekvivalent ljudnivå utomhus inte kommer att överstiga 55 dBA. Utan plank beräknas den ekvivalenta resp maximala ljudnivån utomhus vara 58 resp 74 dBA.

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom att plan- och genomförandebeskrivningen och planbestämmelserna uppmärksammar att fastigheten skall förses med ett 2 m högt plank mot gatan.

Kriminalvårdsfastigheter Sverige AB, Eketånga 4:5, har noterat att planförslaget är föremål för samrådsremiss.

Kommentar

Representant för fastighetsägaren deltog i samrådsmötet den 7 mars.

Heléns Rör AB, Eketånga 24:22, ingen erinran.

Gösta Henriksson, Degeln 7, Gösta Olander, Diademmet 1, Bertil Karlsjö, Bågen 12, anser att planområdets möjligheter väl har tillvaratagits. De befarar dock att fastighetsägare utmed tillfartsvägarna kommer att beröras av expansionen. Nya Kustvägens tillkomst upplevs positivt. Däremot anser det inte är acceptabelt att handels-/ industriområdet kan nås från Karlsrovägen. Gatan förmodas bli en trafikled genom ett gammalt etablerat bostadsområde. Det påpekas att gatans nedre del har en kraftig stigning. Denna påstås medföra att närboende utsätts för trafikbuller i intervallet 66 - 68 dBA. För att underlätta trafiksituationen på Karlsrovägen föreslås att Västrevångvägen förlängs mot lasaretsområdet och Flottiljvägen.

De påtalar att lastbilstrafik liksom farliga godstransporter inte är acceptabelt på Karlsrovägen. Slutligen framhålls att nya Kustvägen måste utbyggas före etablering av verksamheterna inom planområdet.

Kommentar

Gösta Henriksson och Gösta Olander har fastigheter som gränsar till Karlsrovägen c:a 1,5 km öster om planområdet. Bertil Karlsjö kan inte betraktas som berörd. Eftersom han bor på Karl XI:s väg 31. I övrigt se kommentar av länsstyrelsens yttrande.

YTTRANDEN FRÅN STYRELSE, NÄMNDER M FL

Energiverken påtalar att delar av planområdet kan anslutas till fjärrvärme.

Vidare önskas u-område för befintliga elledningar utmed Karlsrovägen där dessa berör flygplatsområdet.

Med anledning av att gaturummens föreslås trädplanteras påtalas att ett c:a 1,5 m brett område närmast tomtgräns skall reserveras för el- och teleledning och hållas fri från plantering.

Det framhålls att transformatorstationer skall kunna utbyggas där de med hänsyn till verksamheterna är mest lämpliga.

Energiverket uppmärksammar att befintlig transformatorstation med tillhörande kablar på Eketånga 24:48 (Göfab) är beläget inom ledningsrättsområde men hindrar Göfabs planerade utbyggnad. Anläggningarna föreslås därför flyttas till parkeringsplatsen norr om fastigheten.

Slutligen påtalas att Kristinebergsvägens föreslagna flyttning västerut vid Eketånga 24:44 (Nordifa) medför att elkablar också måste flyttas för att inte hamna ute i gatan. Kabelflyttningen förutsätts belasta exploateringen av Söndrums Företagspark.

Kommentar

Plan- och genomförandebeskrivningen föreslås uppmärksamma synpunkterna. Vidare föreslås U-område för elkablarna utmed Karlsrovägen i den del som kommer att ingå i flygplatsområdet.

I övrigt överlämnas kopia av skrivelsen till stadsbyggnadskontoret och tekniska kontoret för kännedom.

Synpunkterna kan därmed tillgodoses.

Sydgas AB framhåller att redovisade träd vid GCM-vägen utmed Västrevångsvägen skall planteras så att avståndet mellan träd och gasledning blir 2,5 m.

Kommentar

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom att de uppmärksammas i planbeskrivningen och delges Tekniska kontoret.

Kommunstyrelsen / Stadsbyggnadskontoret påtalar att det skall finnas möjlighet att förlänga Västrevångsvägen vidare mot Flottiljvägen i överensstämmelse med den nya översiktsplanen 2000. På samma grunder föreslås att grönområdet i anslutning till vägen utökas så att ett sammanhängande stråk kan erhållas mellan havet och Galgberget.

Kommentar

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom justering av industriområdet i hörnet av Karlsrovägen och nya Karlsrovägen och att naturområdet öster om den nya vägsträckningen utökas.

Kulturnämnden har ingen erinran men föreslår att linje till Mjellby Konstgård tas med i underlaget när busstrafiken till företagsparken planeras.

Kommentar

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom att kopia av skrivelsen överlämnas till stadsbyggnadskontoret för kännedom.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att kommunfullmäktige 1999-03-25 § 29 beslutat om den nya Kustvägens utbyggnad och att detta kommer att innebära avlastning av Karlsrovägen. Vidare noteras att ÖP 2000 inte behandlar någon förbindelseled mellan E6 och Söndrum eller centralortens västra delar. Vidare konstateras att planförslagets handelsområde kan vara i bruk c:a 2,5 år innan den nya Kustvägen är klar. Detta förmodas medföra mer trafik på Karlsrovägen. Därför föreslås att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med uppgifter om hur trafikfrågorna och dess konsekvenser dels skall lösas intill dess Kustvägens nya sträckning är färdigställd och dels hur områdets trafikallstring därefter påverkar omgivande trafikleder.

Slutligen föreslås att planbestämmelserna föreskriver att dagvattenhanteringen inom tomtmark skall redovisas i bygglovansökan.

Kommentar

Planbestämmelserna behandlar dagvattenhanteringen inom tomtmark. I övrigt se kommentarer av länsstyrelsens yttrande.

Synpunkterna kan därmed beaktas.

AB Nissastaden föreslår att föreslagna parkeringsplatser vid flygstationen utbyggs etappvis och att bolaget förvaltar platserna.

Kommentar

Synpunkterna har tillgodosetts genom att kopia av skrivelsen har sänts till stadsbyggnadskontoret för kännedom.

Räddningsnämnden framför att planförslaget inte föranleder någon ändrad ståndpunkt vad avser farliga godstransporter, nyetablering av brandstation och brandvattenförsörjningen.

Kommentar

Samråd har tagits med brandförsvaret med anledning av länsstyrelsens yttrande. Se vidare dessa kommentarer. I övrigt föreslås yttrandet inte föranleda någon åtgärd.

Tekniska kontoret

Yttrandet omfattar 7 sidor. Allmänna och generella synpunkter angående detaljutformning tas inte upp i denna redogörelse. De är av redaktionell karaktär och tas upp direkt med tekniska kontoret.

Gata / Trafik

Det ifrågasätts om Karlsrovägen, delen Kristinebergsvägen – flygstationen och lokalgatan utmed föreslagen parkeringsplats behöver vara allmänna gator.

Föreslagen GCM-väg väster om "Hjärtedammarna" anses inte behövas eftersom det redan finns en GCM-väg utmed Kristinebergsvägen.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt föreslås att GCM-vägen från Nyrebäcken till köpcentrat redovisas utanför parkeringsområdet.

Mot bakgrund av att ÖP 2000 redovisar en anslutningsväg mellan Karlsrovägen och Flottiljvägen framhålls att förbindelsen bör inrymma en GCM-väg till lasarettområdet. Analogt härmed förordas en GCM-tunnel i korsning med nya Karlsrovägen.

Va

För att uppnå avsett resultat med dagvattenhanteringen påtalas att det måste finnas tillgång till ytor för bl a fördröjningsdammar / våtmarker och eller översilningsytor i grönområdena. Enligt tekniska kontoret erfordras 1- 2 hektar oaktat "Hjärtedammarna". Därför föreslås ett grönområde på ca 50 - 100 meters bredd utmed bäcken mellan dammarna och Knebildstorpsbäcken. Vidare påpekas att handelsytorna närmast bäcken är låglänta och inte lämpliga för bebyggelse.

Slutligen uppmärksammas att plats saknas för en allmän avloppspumpstation.

Park / Idrott

Planförslaget möjliggör kulvertering av Knebildstorpsbäckens huvudfåra inom Eketånga 24:1 (område avsett för Heléns Rör AB). Tekniska kontoret anser det är viktigt att denna sträcka hålls öppen för att gynna havsöringsreproduktionen.

På tekniska kontorets förslag har planförslaget i ett tidigt skede redovisat en skogsridå öster om flygplatsområdet. I samrådsförslaget utgör marken industri. Tekniska kontoret anser att ridån har en viktig funktion för områdets ekologiska och miljömässiga helhetssyn samtidigt som den blir en avskärmning för bostads- och industribebyggelsen. Vidare påtalas att golfbanan ges ett alltför stort utrymme i företagsparken. Ur ekologisk och miljömässig synpunkt anses detta vara en miljö som inte gynnar den biologiska mångfalden och därtill kan ha negativa ekologiska effekter på miljön. För att uppnå önskad effekt med miljöprofilen föreslås en kompromiss mellan ytorna för golf och natur. Tekniska kontoret förordar att ridån får finnas kvar för att säkerställa det ekologiska och miljömässiga helhetstänkandet.

Tekniska kontoret förutsätter att befintliga mangelgravar skall vara kvar. Det poängteras att de är skyddade enligt biotopskyddslagen.

Sammanfattningsvis framhålls att området allmänt sett blir hårt exploaterat av industrimark, gator, parkeringsplatser samt golfbana på bekostnad av allmänna friytor för ekologisk dagvattenhantering, biologisk mångfald m m. Ur konsekvenssynpunkt anses detta medföra att dagvattenavledning ej fungerar med risk för översvämningar liksom förorening av Knebildstorpsbäcken.

Kommentar

Framförda synpunkter har diskuterats i ett särskilt möte med tekniska kontoret. Kontoret har hela tiden varit involverad i planarbetet. Synpunkterna är av sådan art att de borde framförts under själva planarbetet.

I nuläget kan flygplatsen matas från Kristinebergsvägen. Lokalgatan utmed "Hjärtedammarna" har föreslagits för att på ett enkelt sätt nå flygplatsens passagerarterminal med tillhörande parkeringsområde. Båda matningarna kan behövas. I nuläget föreslås dock Karlsrovägen, delen Kristinebergsvägen – flygstationen, inte medtagas i planförslaget.

GCM-vägen i öst-västlig riktning föreslås justeras. GCM-vägen parallellt med "Hjärtedammarna" finns redan och bör av den anledningen kvarstå. Den byggdes i samband med dammarna som en transportväg för jordmassor ner till Skallebackavägen. Vägen är endast redovisad på illustrationsplanen.

En GCM-tunnel föreslås vid Västervångvägens anslutning med nya Karlsrovägen.

Dagvattenhanteringen skall utredas närmare av Tekniska kontoret. I nuläget föreslås i samråd med tekniska kontoret viss omarbetning av markområdena i anslutning till bäcken öster om handels- / industriområdet. Det innebär bl a ytor för flödesutjämningsdammar tillförs genom borttagande av industritomter.

Terrängförhållandena inom handels- /industriområdet föreslås uppmärksammas i både plan- och genomförandebeskrivningen.

I samma område kommer plats att finnas för en avloppspumpstation. På underhandsbegäran inläggs ett u-område inläggs inom handel- / industriområdet för en ny spillvattenledning.

Av planbeskrivningen framgår att en eventuell kulvertering av bäcken inom Eketånga 24:1 inte stör någon havsöringsreproduktion. Enligt länsstyrelsens uppgifter sker reproduktionen söder om dammen. Synpunkten föreslås inte föranleda någon åtgärd.

Av planbeskrivningen framgår också att ur flygtrafiksäkerhetssynpunkt skall terrängen vid inflygningsstråket vara fri från hinder. Vidare råder det begränsad höjd för uppstickande föremål. Därför ersattes skogsriddan öster om flygplatsområdet med låg industribebyggelse. Av samma skäl föreslås en golfbana i själva stråket. Synpunkten föreslås inte föranleda någon åtgärd.

Befintliga mörgelgravar förutsätts vara kvar, vilket redan framgår av planbeskrivningen. Av beskrivningen framgår också att de är skyddade enligt 7 kap 11 § miljöbalken. På illustrationsplanen har mörgelgravarna inarbetats som ett naturligt "hinder" för några av golfhålen. Synpunkten föreslås inte föranleda någon åtgärd.

Landsantikvarien påtalar att av tidigare arkeologiska utredningar framgår att höjddpartiet inom Eketånga 3:130 (norr om Skallebackavägen) innehåller förhistoriska lämningar av den omfattning att en arkeologisk slutundersökning bör göras.

Kommentar

Området har redan uppmärksammat i planbeskrivningen. Slutundersökning är beställd och skall utföras i månadsskiftet april / maj. Större delen av höjddpartiet föreslås ingå som friområde och behöver av den anledningen inte undersökas.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Hallandstrafiken framför att planområdet passeras av linjerna 350 (Halmstad - Falkenberg) och 32 (industrituren). Det framhålls, mot bakgrund av erfarenheterna från Eurostop, att en ny linje är nödvändig för att försörja handelsverksamheterna. Vidare påpekas att föreslagna busshållplatser inom handelsområdet bör omstuderas. Gångavstånden från dessa till dagligvaruhandeln anses för långt. Enligt bolaget bör hållplatserna förläggas i anslutning till butiksentréerna.

Det framhålls att en analys bör göras på hur förväntad biltrafiksökning kan minskas genom en väl fungerande kollektivtrafik. Bolaget erbjuder sig att utforma områdets kollektivtrafik.

Kommentar

Planförslaget redovisar busshållplatserna på allmän platsmark centralt inom handelsområdet. Gatubredden inrymmer även andra placeringar. En eventuell placering inom tomtmark bör ske i samråd med berörd fastighetsägare när områdets gestaltning har klarlagts.

En kollektivtrafikanalys kan inte påverka planutformningen.

Kopia av skrivelsen har överlämnats till stadsbyggnadskontoret för kännedom och eventuellt beaktande. I övrigt föreslås den inte förändra någon åtgärd.

Svensk Handel Halland anser att föreslagen handelsetablering är positiv. Föreningen påpekar att det är viktigt att även etablerade handelsområden får en positiv utveckling och att tillgängligheten inte försämras för dessa.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

YTTRANDET FRÅN STYRELSE, NÄMNDER M FL UTAN ERINNINGAR

**Hyresgästföreningen
Renhållningsbolaget**

**I 16/Fo 31
Luftfartsverket**

SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter medför omfattande revideringar och kompletteringar dock inte några strukturella förändringar. Revideringarna berör inga enskilda sakägare utan endast kommunägd mark varför planförslaget kan utställas utan förnyat samråd. Revideringarna föreslås i samråd med berörda förvaltningar och innebär följande:

Områdets dagvattenhantering kräver flödesutjämningsdammar. Detta innebär bl a att 3 industritomter måste utgå. Vidare föreslås höjdparti-
et norr om Skallebackavägen som fornminne.

Trafikförhållandena belyses i plan- och miljökonsekvensbeskrivningen. Vidare föreslås ett bullerplank i västra tomtgränsen för Halmstad 3:48 och GCM-tunnel vid Västrevångvägen där denna ansluter nya Karlsrovägen.

Branddimensioneringen av bebyggelsen skall beakta att insatstiden för närvarande är något längre än vad som förskrivs för klass I bebyggelse.

Handels / industriområdet i väster utökas för att inrymma en byggvarumarknad. Detta medför ianspråktagande av bäckområdet och kräver särskild omsorg när det gäller grundläggningar m m för att inte sättningsproblem skall uppstå. Detta bör uppmärksammas i både plan- och genomförandebeskrivningen.

Mindre justering av industriområdet och naturområdet vid g:a Karlsrovägen för att säkerställa Västrevångvägens sträckning norrut mot lasarettet.

Ledningsområden för allmänna underjordiska ledningar inom flygplatsområdet och Eketånga 4:5. I övrigt föreslås VA- och elfrågorna belysas i både plan- och genomförandebeskrivningen.

Karlsrovägen utmed flygplatsen föreslås utgå.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

Följande har framfört synpunkter som inte i alla delar har tillgodosetts.

Boende som anses vara berörda

Gösta Henriksson, Degeln 7, Hummelgatan 6, 302 35 Halmstad

Gösta Olander, Diademet 1, Ugerupsgatan 9, 302 35 Halmstad

Ingeborg och Bent Andersen, Halmstad 3:48, Karlsrovägen 55, 302 35 Halmstad

Myndigheter; organisationer; intresseföreningar

Tekniska kontoret

Hallandstrafiken

Byggnadskontoret



Anders Sennerdal



Bo Magnusson

Plan 964
Detaljplan för
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 14 juni 2000

UTLÅTANDE

Byggnadsnämnden har 2000-04-12 § 140 godkänt planförslaget för utställning. Dessförinnan har det varit föremål för samrådsremiss. Redogörelsen för denna är daterad 2000-04-12.

Planutställningen har pågått under tiden 8 maj - 6 juni 2000. Planförslaget har under denna tid varit tillgängligt på byggnadskontoret, Rådhuset. Berörda sakägare, myndigheter och förvaltningar har skriftligen underrättats om planutställningen. Annons om denna har varit införd i Hallandsposten 2000-05-08.

Under utställningen har yttranden inkommit från 16 remissinstanser varav 8 med synpunkter på planförslaget. Det har inte inkommit några skrivelser från enskilda sakägare. Inkomna synpunkter föreslås endast medföra mindre redaktionell komplettering av planförslaget. Efter genomförd komplettering kan planförslaget antas.

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, yttrandets väsentliga delar citeras:

"I samrådsyttrandet anförde Länsstyrelsen vissa erinringar med anledning av att de målsättningar som kommunfullmäktiga antagit i fråga om insatstider för räddningstjänsten inte kan hållas för planområdet. Länsstyrelsens erinringar kommenterades av Byggnadskontoret i samrådsredogörelsen på följande vis: I det nu utställda planförslaget finns dock den planbestämmelse kvar som anger att: *"Där byggnadsnämnden prövar det lämpligt får bensinförsäljning finnas"*. (Kvartermark område H₁ och H₂.)

Enligt Länsstyrelsen kan bensinförsäljning inom de föreslagna områdena inte godtas, då detta inte bedöms vara förenligt med plan- och bygglagens bestämmelser om behovet av skydd mot olyckshändelser. Den omedelbara närheten till befintliga / föreslagna stormarknadsetableringar med ett mycket stort antal förväntade besökande, närheten till Halmstads flygstation samt den omständigheten att insatstiderna för räddningstjänsten överstiger vad som anges i kommunens räddningstjänstplan bedöms sammantaget innebära en sådan riskfaktor att Länsstyrelsen torde komma att kalla in detaljplanen för prövning enligt bestämmelserna i 12 kap 1 § plan- och bygglagen om denna planbestämmelse bibehålles.

Länsstyrelsen har i övrigt inga erinringar mot det utställda förslaget.”

Kommentar

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom att bestämmelsen som medger bensinförsäljning inom handelsområdena borttas.

Berörda intressenter, ICA Fastighets AB och Göfab AB, har under hand underrättats.

Kommunala fastighetsbildningsmyndigheten ingen erinran.

SKRIVELSER FRÅN BOENDE OCH SAKÄGARE

Inga skrivelser har inkommit.

YTTRANDEN FRÅN STYRELSER, NÄMNDER M FL

Energiverken påpekar att fjärrvärme kan vara ett alternativt uppvärmningssätt eftersom en FV-kulvert planeras förläggas genom Söndrums Industriområde. I övrigt inga synpunkter.

Kommentar

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom att de uppmärksammas i planbeskrivningen.

Sydgas AB uppmärksammar att Västrevångvägens utbyggnad kan medföra omläggning / förstärkning av befintlig parallellgående naturgasledning. Bolaget anser att eventuella kostnader härför skall belasta planområdets exploatering.

Kommentar

Skrivelsen har överlämnats till stadsbyggnadskontoret och tekniska kontoret. I övrigt föreslås synpunkterna tillgodoses genom att de uppmärksammas i plan- och genomförandebeskrivningen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skall behandla ärendet 2000-06-14. Av förhandskopia av yttrandet framgår att planen innebär en trafikökning på Karlsrovägen under några år och därmed ökade bullerstörningar för de boende vid gatan. Vidare konstateras att när nya Kustvägen färdigställts kommer troligtvis trafiken på Karlsrovägen att ha samma nivå som idag. Planen anses medföra att trafiken i de centrala delarna av Halmstad ökar. Det påtalas att även andra planer som exempelvis ”Hamnplanen” också kommer att medföra ökad trafikbelastning i centrala Halmstad. Slutligen föreslås att planbestämmelserna bör föreskriva att dagvattnets omhändertagande ska redovisas i bygglovansökan.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen planteknisk åtgärd. Planbestämmelserna behandlar dagvattenhanteringen inom tomtmark.

Tekniska nämnden konstaterar att synpunkterna från samrådsskedet i stort har hör-sammats och tillstyrker förslaget. Vidare framförs följande:

Kostnader

Utbyggnaderna av VA-ledningar och dagvattenanläggningar anses ge ett beräknat underskott av 2,4 milj kr. Vidare tillkommer kostnader för diken och utjämnings-dammar, enligt dagvattenutredningen med ca 3,0 milj och kostnader för hantering av matjordsmassor i anslutning till uppfyllnader med 1,8 milj kr.

Tekniska nämnden förutsätter att kostnadsbild jämte finansiering klarläggs helt innan exploateringens påbörjande. Full kostnadstäckning för invester-ingarna förutsätts.

VA

Underhand har begärts att planförslaget utvidgas så att u₃-området inom Eketånga 4:5 även omfattar berörd del av det juridiskt bildade ledningsom-rådet.

Park

Inga erinringar. Det konstateras att tillskapande av utjämningsdammar för dagvatt-net är positivt för utemiljön.

Gata

Det framhålls att planförslaget ger förutsättningar för att åstadkomma en god tra-fikmiljö. Vidare påpekas att anslutningar från kvartersmark till allmän platsmark, gata skall utformas i samråd med Tekniska kontoret.

Kommentar

Synpunkterna kan tillgodoses enligt följande.

Nyttillkomna kostnader uppmärksammas i genomförandebeskrivning-en.

Planbestämmelserna anger att fastighetsangöring skall dels föregås av lämplighetsprövning och dels utformas i samråd med Tekniska Kon-toret.

Planförslaget utvidgas så att u₃-området omfattar berört ledningsom-råde inom Eketånga 4:5. Kriminalvårdsfastigheter i Sverige AB, be-rörd fastighetsägare, har godkänt utvidgningen 2000-05-22.

Landsantikvarien framhåller att det ur kulturhistorisk synpunkt inte föreligger nå-got hinder att genomföra detaljplanen eftersom det getts tillfälle till att gräva ut bör-da delar av fornlämningsområdet. Vidare föreslås att resterande del dels iordnings-

tälls som gräsmatta alternativt ängsmark och dels uppmärksammas i planbestämmelserna att det är skyddat enligt kulturminneslagen.

Kommentar

Synpunkterna föreslås tillgodoses genom att de uppmärksammas i både i planbeskrivningen och planbestämmelserna. I övrigt har skrivelsen överlämnats till Tekniska Kontoret för beaktande i samband med anläggandet av naturområdena.

Därmed anses framförda synpunkter ha tillgodosetts.

Luftfartsverket framhåller att föreslagen parkeringsplats söder om flygstationen bör tillhöra flygplatsen. Vidare har underhand framförts att med hänsyn till flygsäkerheten kan skydds jakt på fågel bli nödvändig inom golfområdet.

Kommentar

Ur plansynpunkt föreligger det inget hinder för att parkeringsplatsen tillhör Luftfartsverket. Marken ägs av Staten, Fortifikationsverket. Synpunkterna avseende skydds jakt föreslås tillgodoses genom att de uppmärksammas i både plan- och genomförandebeskrivningen.

Därmed anses framförda synpunkter ha tillgodosetts.

Svensk Handel framhåller att etableringsgraden i tätorten Halmstad är av sådan omfattning att försiktighet bör iaktas när nya områden lokaliseras för att undvika utslagning av redan befintliga handelsstrukturer. Vidare anses det vara angeläget att föreslagna handelsetableringar inom planområdet anpassas för volymintensiva branscher med s k "singletableringar" och inte med inriktning på "lätt sällanköps-handel" som i ett senare skede kan övergå till traditionellt köpcentra.

Kommentar

Föreslagen handelsetablering har föregåtts av en konsekvensanalys, upprättad av AB Handels Utredningsinstitut i mars 1999. Analysen anser etableringen som helhet vara positiv. Vidare anger planbestämmelserna hur stor bruttoarea som får utgöra detaljhandel. Av planbeskrivningen framgår att med sällanköpsvaror menas bilar, färg, möbler, radio och tv, trä- och vitvaror.

Framförda synpunkter anses redan ha tillgodosetts.

YTTRANDEN FRÅN STYRELSE, NÄMNDER M FL, UTAN ERINRAN

Hyresgästföreningen

Renhållningsbolaget

Försvarmaktens Halmstadsskolor

Kommunstyrelsen / stadsbyggnadskontoret

AB Nssastaden

Räddningsnämnden

Halmstads Handelsförening

STÄLLNINGSTAGANDEN

Inkomna synpunkter föreslås endast medföra mindre redaktionell komplettering av planförslaget. Efter genomförd komplettering kan planförslaget antas.

Föreslagna ändringar innebär följande

Att planförslaget utvidgas med berört ledningsområde inom Eketånga 4:5 (fängelset), ledningsområdet u₃-betecknas.

att planbestämmelserna dels inte medger bensinförsäljning inom handelsområdena och dels anger att angöring till gata skall föregås av lämplighetsprövning,

att planbeskrivningen uppmärksammar dels att området skall förses med fjärrvärme och dels anger anvisningar för fornminnets iordningställande,

att genomförandebeskrivningen uppmärksammar nytillkomna kostnader för bl a utbyggnad av utjämningsmagasin för dagvattnet och

att både plan – och genomförandebeskrivningen uppmärksammar att med hänsyn till flygsäkerheten kan skydds jakt av fågel bli nödvändig inom golfområdet och att befintlig naturgasledning utmed den planerade Västrevångvägen kan beröras av gatuutbyggnaden.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

Följande har framfört synpunkter som inte i alla delar har tillgodosetts.

Boende som anses vara berörda

Gösta Henriksson, Degeln 7, Hummelgatan 6, 302 35 Halmstad

Gösta Olander, Diademet 1, Ugerupsgatan 9, 302 35 Halmstad

Ingeborg och Bent Andersen, Halmstad 3:48, Karlsrovägen 55, 302 35 Halmstad

Myndigheter; organisationer; intresseföreningar

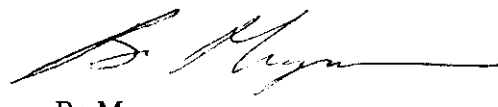
Hallandstrafiken

Svensk Handel Halland, Box 28, 301 02 Halmstad

Byggnadskontoret



Anders Sennerdal



Bo Magnusson

2000-02-01

SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK

**ÖVERGRIPANDE FÖRSLAG TILL PROGRAM FÖR GATURUM,
GRÖNYTOR OCH VATTENHANTERING
SAMT
IDÉPRINCIP FÖR ENSKILD FASTIGHET**

Medverkande:	Carl-Åke Agne, Tekniska kontoret Magnus Eriksson, Tekniska kontoret Annika Hansson, Tekniska kontoret Barbro Johansson, Tekniska kontoret
Samordnare:	Eva-Lena Torudd, Tekniska kontoret

Utformning av gaturummet

De centrala målen för vägnätet i Söndrums företagspark är att omhänderta dagvattnet på ett miljömässigt fördelaktigt sätt samt att grönska ska ge industriområdet högre status. Eftersom dagvattenhanteringen är viktig bör detta framhävas genom att avrinningsstråken synliggörs med hjälp av en distinkt form. Dikets bredd bör vara minst 6 meter, där de två yttre metrarna på vardera sida sluttar försiktigt in mot mitten och består av klippt gräs. Mittpartiet är däremot en mer markant svacka, med ängsvegetation. Se principskiss A.

Grönstråken utmed gatorna bör få en stram utformning. Formerna ska vara tydliga, stamträd ska i huvudsak användas. Det strama gaturummet ställs i kontrast mot den naturlika utformningen av naturområdena. Även gång- och cykelstråken får en naturligare karaktär än gatorna. Därmed ges gatorna i området en hög status.

I utformningen av gaturummet kombineras de strama avrinningsstråken med stamträd. Ett relativt stort gatuträd bör användas t.ex. platan, lind, lönn, rödek, etc. Samma art på de tre bilvägarna binder samman området. De olika vägarna rangordnas istället efter antalet trädrader. Nya Karlsrovägen och Västrevång-leden får en treradig allé, medan företagsgatan får en enkel trädrad. Se ritning samt snitt A och D.

Samtliga gator görs 8 m breda inkl sidoområde. Parallellt med dessa går en 3 m bred gång- och cykelväg, åtskilt från gatan med ett ca 8 m brett grönområde. Längs Nya Karlsrovägen och Västervångsleden finns dessutom grönområden på vardera sida längs respektive tomtgräns. Deras bredd varierar, men är minst 8 m längs gatan och minst 4 m längs gång- och cykelvägen. Inga ränstensbrunnar förekommer i gatorna, utan dagvattnet från gatumarken infiltreras i gatumarkens grönområde.

På del av Nya Karlsrovägen kan man p.g.a. flyget inte plantera träd. Det är dock viktigt att även här ge gaturummet ett stramt uttryck med hjälp av distinkta former. I trädradernas förlängning byggs vallar som planteras med mycket låga växter. Det är viktigt vid artvalet att låta vallens form stå i centrum. Vallen ska vara avrundad, höjden ska variera i en symmetrisk vågrörelse mellan 0,7-1,3 meter. För att dagvattnet från gång- och cykelvägen ska rinna ner i avrinningsstråket ska förbindelse skapas mellan dessa genom vallen. För gaturummets utformning se snitt B.

Utmed Kristinebergsvägens östra sida anläggs ett avrinningsstråk och en trädrad, se snitt C. En trädrad planteras även på den befintliga grönremsan mellan gatan och gång- och cykelvägen längs Karlsrovägen, område I se ritning. Samma art som i den befintliga trädraden väster om Kristinebergsvägen bör användas.

Om planskild korsning ska uppföras som föreslaget utmed Nya Karlsrovägen och Västervångsleden måste ytterligare mark avsättas utöver vad som är angivet i befintlig plan.

Utformning av gång- och cykelstråk

Vid de gång- och cykelstråk som följer längs Knebildstorpsbäcken avleds dagvattnet direkt ner i den samma. Karaktären ska vara naturligare här. Befintlig vegetation tillvaratas. Där stråket går i nordsydlig riktning planteras en vegetations ridå utmed bäckens västra sida. Några släpp för utblickar görs i ridån. De arter som idag finns på platsen ska i huvudsak användas. På den del av sträckan som går utmed den planerade golfbanan planteras relativt små blommande stamträd längs gång- och cykelvägens östra sida t.ex. fågelbär, vildapel, äppelträd. Träden står på en remsa av klippt gräs. Se snitt E och F.

Utmed gång- och cykelvägen snitt H, södra sida ska ett vägdikey anläggas. Detta bör få en traditionell utformning med fältvegetation som man slår. Längs vägens norra sida planteras en ridå med buskträd t.ex. slån, rosenapel. Denna ridå ska fortsätta i hela GC-vägens sträckning i östvästlig riktning, även där stråket går jämte Knebildstorpsbäcken. Se snitt G och H.

Där Knebildstorpsbäcken flyttas längre norr ut är det viktigt att zonen runt bäcken återskapas.

Naturpartiet J, se ritning, får en naturlig karaktär. Partiet planteras relativt tätt med olika lövträd, slutstadiet planeras bli ädellövskog. Eventuellt anläggs ett promenadstråk i partiet.

Utbyggnad av allmänna vatten- spillvatten- och dagvattenledningar

Föreslaget område för industri och verksamheter omfattar cirka 60 hektar och är beläget mellan det äldre befintliga industriområdet i Söndrum och Halmstads flygplats. I väster avgränsas planområdet av Kristinebergsområdet och i öster av Västra Kyrkogården.

Verksamheter inom det nya planområdet föreslås främst bestå av småindustri, kvarter för handel, parkeringsutrymme för flygplatsen och korthålsbana för golf. Golfbanan föreslås belägen inom säkerhetszon för flygtrafiken, eftersom inga byggnader eller andra anläggningar tillåts bli uppförda inom detta område.

I anslutning till befintligt dikey som avleder dag och dränvatten från flygplatsområdet har för ett par år sedan anlagts fördröjningsdammar för det ytvatten som avleds från bl. a. flygplatsens start- och landningsbanor. Från dammarna avleds vattnet till det befintliga dikey som korsar planområdet i nord- sydlig riktning och ansluter till Knebildstorpsbäcken i söder. Diket utgör en naturlig recipient för dagvatten från planområdets västra och mellersta delar, eller ca 3/4 delar av hela planområdet. Från

resterande del av planområdet, d. v. s. sydöstra delen, kan dagvattnet avledas mot planområdets syd- östra hörn och utmed föreslagen gata till Knebildstorpsbäcken. Eftersom planområdet till stora delar består av gammal jordbruksmark, kan det med största säkerhet antas att äldre dräneringsledningssystem finns anlagt för större delen av området.

I förutsättningarna för planarbetet har framhållits att man vill skapa en välbelägen och ändamålsenlig industrimark som svarar mot den vackert utformade miljön som finns i anslutning till Albany Nordiskafilt AB: s anläggning väster om Kristinehedsvägen. Här inbegrips även att hanteringen av dagvatten inom området skall ske på ett miljömässigt fördelaktigt sätt.

Befintlig regional huvudledning för vatten

Utmed planområdets östra gräns, mellan Karlsrovägen och Olofsdalsvägen, finns en befintlig större vattenledning. På en sträcka av ca 170 meter, tangerar ledningen det föreslagna vägområdet omedelbart öster om det föreslagna träningsområdet för golf. Ombyggnad av ledningen utmed denna sträcka kan bli aktuell beroende på den föreslagna vägens mera exakta sträckning i plan och profil. Beroende på denna osäkerhet har kostnader för en eventuell omläggning av ledningen inte redovisats under kostnadsbedömning nedan.

Vatten- och spillvattenförsörjning

(Tillhörande principritning i skala 1:2000)

Anslutning till befintliga allmänna vatten- och spillvattenledningar föreslås ske enligt principritning. Lednings nätet har kapacitet för den föreslagna tillkommande bebyggelsen. Anslutning av spillvatten från industrikvarteret i nordväst liksom kvarteret söder om "hjärtdamarna " kan inte ske med självfall. En avloppspumpstation för spillvatten föreslås därför bli anlagd mellan de båda industrikvarteren med anslutning via tryckavloppsledning till spillvattenledningen utmed Kristinebergsvägen (se bif. principritning).

Ur investeringssynpunkt är det fördelaktigast att bygga ut de föreslagna industrikvarteren i söder (utmed gamla järnvägsbanken) och kvarteret för handel först och avvakta med industrikvarteren i nordväst till sist.

Dagvattenförsörjning

Som inledningsvis nämnts avvattnas större delen av planområdet via det dike som genomkorsar planområdet från norr till söder. I förutsättningarna för i denna utredning föreslagna sättet att hantera dagvattnet inom området bör dikessystemet i stort sett behållas intakt som recipient för områdets dagvatten. Eventuellt kan mindre dammar grävas ut i anslutning till diket. Man kan också tänka sig att gräva om diket så att det får en mera slingrande eller meandrande form. För det mindre området i sydöst, som inte kan avledas till diket, gäller andra avrinningsförhållanden. Viss hänsyn måste sannolikt också tas till de utbyggda befintliga dräneringssystem som finns inom området. För närvarande saknas kännedom om dessa ledningssystem utformning.

Vid utbyggnaden av den nya " dagvattenhanteringen " inom planområdet skall eftersträvas, att så långt möjligt, skall inget direktutsläpp till recipienten ske genom rörledningar. Diken och markytor som används för avledningen av dagvatten skall ha en inbyggd " tröghet " som skall förlänga rinntider och fördröja avledningen av ytvattnet, utan att det därför medför risker för översvämningar och skador på byggnader och anläggningar. Genom att utnyttja gräsytor eller översilningsytor, som vattnet kan rinna ut över, uppnås även en viss reningseffekt av dagvattnet när föroreningar kan bindas eller tas upp i vegetationen.

En utbyggnad av dagvattenhanteringen med hänsyn till ovanstående funktioner kräver, jämfört med konventionell dagvattenutbyggnad, en mera noggrann disponering och höjdsättning av markytorna både inom kvartersmark och allmänplatsmark. Man måste också räkna med att en utbyggnad av dagvattenhanteringen som redovisas här blir dyrare än ett konventionellt utbyggt system. Det måste förutsättas att det av planbestämmelserna skall framgå att t. e. x det vid bygglovsansökan skall redovisas hur dagvattenhanteringen skall utformas eller hur stora avrinningsytor / grönytor som skall finnas på kvartersmark. Dag- och dränvattenhanteringen och föreslås därför i princip att delas upp i tre olika system:

1. Dagvatten från gator och GC- vägar

Dagvatten från gator och GC vägar avleds till avrinningsytor/gräsytor i anslutning till vägområdet. Vid dubbelsidigt lutande väg med en bredd av ca 9,0 meter bör avrinningsytorna/ gräsytorna vara minst 6 meter breda på vardera sidan av vägen. Ytorna utformas med mjukt skålade avrinningsveck eller diken. Under avrinningsveckan/ dikena utförs dräneringsdiken med dräneringsledningar som förläggs i dikena på frostfritt djup. Dräneringsdikena fylls med makadam och grovt grus och kläs eventuellt med fiberduk. Vid behov kan dräneringsledningen kompletteras med dagvattenbrunnar.

Vid höjdsättning av avrinningsveckan/ dikena är det viktigt att inga instängda partier erhålls. Även vid mycket kraftiga regn skall vattnet kunna rinna fram till utloppspunkter, eller tillåtas ställa sig under en kortare tid över markytan utan att orsaka skador på byggnader och anläggningar. Där lågpunkter inte kan undvikas måste dessa dräneras med trummor eller ledningar.

2. Dagvatten från takytor och tomtor

Vattnet från tak- och tomtor avleds ovan mark till avrinningsstråk på kvartersmark. Avrinningsstråken kan samverka med ytor i anslutning till gator och GC -vägar eller där parkmark ansluter mot kvartersmarken.. I likhet med gatudikena kan det vara nödvändigt att komplettera avrinningsstråken med ett infiltrationsdike med dräneringsledning. Avrinningsstråken skall ansluta till en " förbindelsepunkt " eller utloppspunkt som kan vara anslutande parkmark/grönya ett dike eller en ledning.

Vad det gäller höjdsättning måste samma noggrannhet iakttas som för avledning av vatten från gator och GC- vägar. Några instängda områden som kan orsaka skador får inte förekomma. Ansvaret för dagvattenhanteringen läggs här i hög grad på fastighetsägaren/ exploatören som i ett tidigt skede i byggprocessen måste ta ställning till hur dagvattenhanteringen inom tomten skall lösas. Eftersom även takvattnet skall avledas till avrinningsstråken, är det viktigt att markytor i anslutning till byggnader ges en ordentlig lutning ut från byggnaderna. Stuprör med takvattenutkastare skall mynna i en tät vattenavledare, som t. e. x. kan vara en betongränna på marken, och som slutar minst 3 meter från husliv.

3. Dränvatten från husgrundsdräneringar

Vatten från husgrundsdräneringar avleds till separat tät ledning som enbart får belastas med detta vatten. Anledningen härtill är att eliminera uppdämningar av dagvatten i husgrundsdräneringarna. I normalfallet kan förbindelsepunkt för husgrundsdränering anvisas i tomtgräns. Det kan även förekomma att husgrundsdräneringen avleds till ett öppet dike.

Utformning av privat fastighet

Minst 20% av varje privat fastighet ska vara grönyta innehållande avrinningsytor och vegetation. Plan över hanteringen av tak- och dagvatten på den egna tomten ska redovisas.

Redan vid planeringen av tomten bör man ta hänsyn till hur vattnet naturligt rör sig och efter detta placera in avrinningsstråk och uppsamlingsplatser för vatten. Parkeringsplatser och körytor bör förläggas så att dessa ytor minimeras. Byggnader placeras på torrare partier. Genom en god disposition av marken kan man skapa en rationellare lösning.

Vad ska man tänka på?

Vilka resurser påverkas negativt av en exploatering? Låt oss dela upp dem grovt i resurser som rör ekologin t.ex. mark, vatten och biotoper samt resurser som rör människors hälsa t.ex. klimat, buller, luft och trivsel. Låt oss fråga oss själva: Vilket ingrepp görs på resursen? Vad kan man göra för att minimera ingreppet? Hur kan man kompensera för det ingrepp man gör?

Exempel

Byggnader ska uppföras och parkeringsytor anläggas på en tomt.

Ingrepp på mark/ vatten/ biotop:

- Markens infiltrationsförmåga försämras.
- Dagvattnets väg förändras, vattnet rinner snabbt av hårdgjorda ytor, nå gon form av omhändertagande av vatten från byggnader och hårdgjorda ytor behövs.
- Marken som potentiell resurs att hysa biotoper försvinner där området bebyggs.
- Verksamheten alstrar trafik och orsakar eventuellt andra typer av utsläpp.

Kompensation för ingreppen på mark/ vatten/ biotop:

- Val av infiltrationsvänlig beläggning på parkering m.m. om möjligt. T.ex. gräsarmering och grus.
- Minimera mängden hårdgjord yta t.ex. genom att bygga på höjden och ha en genomtänkt markplanering.
- Leda dagvattnet i öppna dike och översilningsmarker. Samla upp dagvattnet i dammar. D.v.s. skapa en tröghet i vattnets väg så att viss rening hinner ske innan det lämnar tomten.
- Vegetation planteras för att ta upp föroreningar i såväl vattnet som luften.

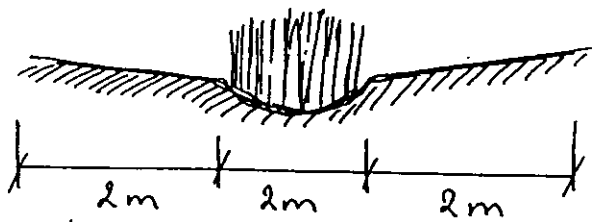
Ingrepp på luft/ buller/ klimat/ trivsel:

- Verksamheten alstrar trafik samt orsakar eventuellt andra typer av utsläpp och buller.
- Byggd miljö orsakar torrare luft.
- Klimatet blir mer extremt; kompakt skugga från byggnader, varma asfalt ytor på sommaren m.m.
- Stora byggnader påverkar vinden, extremt blåsiga platser skapas.
- Den storskaliga miljön minskar trivseln

Kompensation för ingreppen på luft/ buller/ klimat/ trivsel:

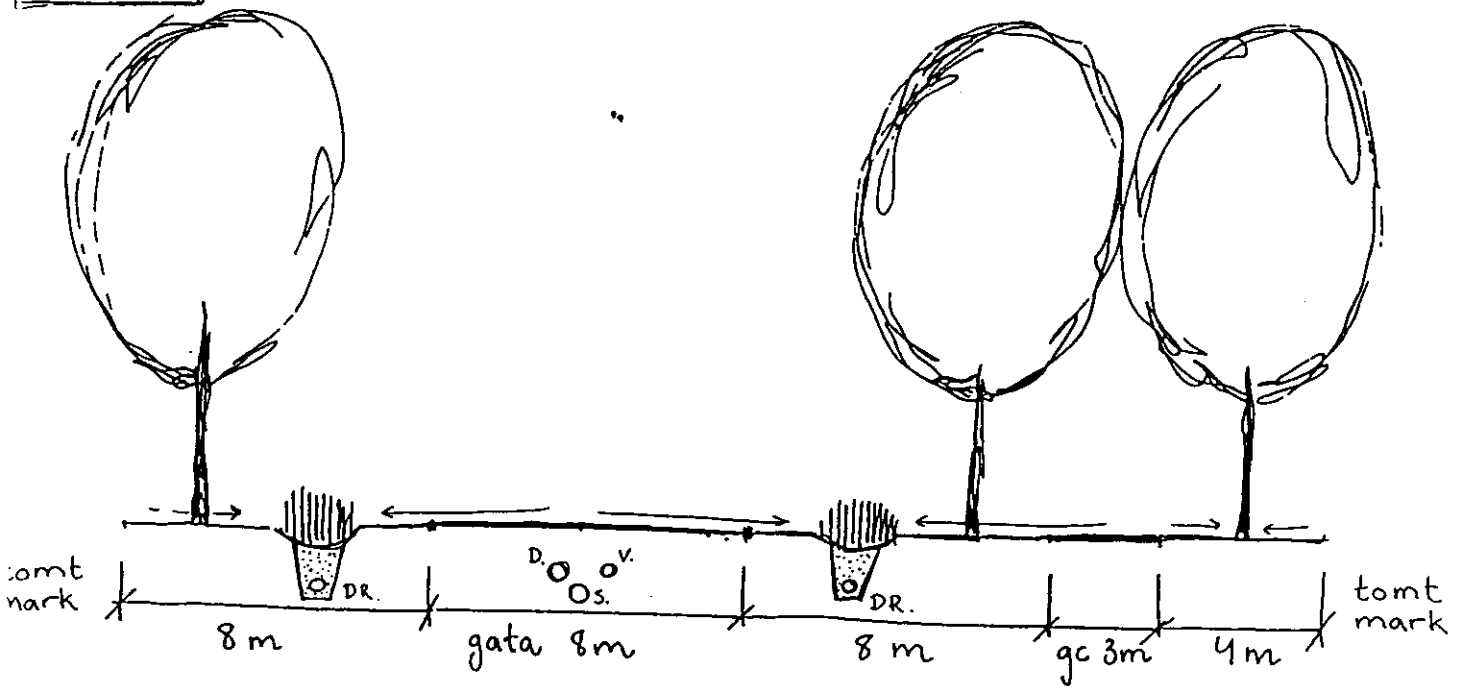
- Öppna diken och dammar ökar luftfuktigheten.
- Vegetation skapar olika mikroklimat. Klimatet blir mindre extremt.
- Man kan med hjälp av vegetation skapa lugna vrår med skydd från vind och buller.
- Man kan med hjälp av vegetation bryta ner skalan och skapa trivsel.

Principskiss A.



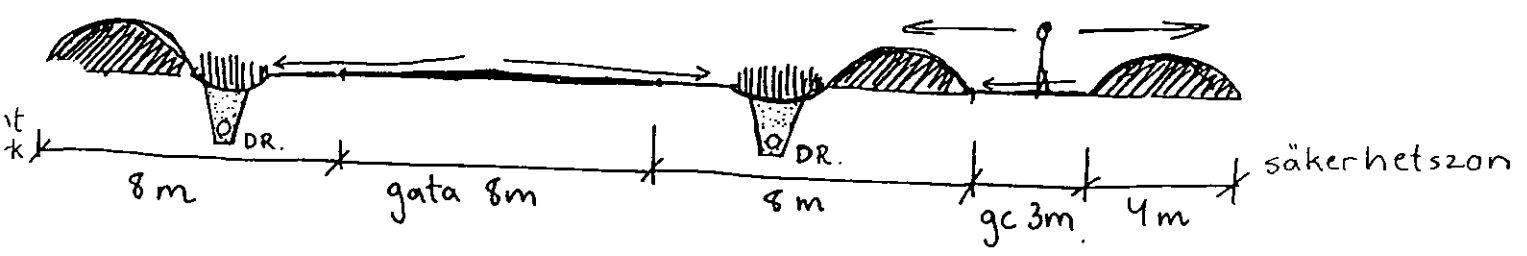
Dike totalt 6 meter.

Snitt A.



Gaturum totalt 31 meter.

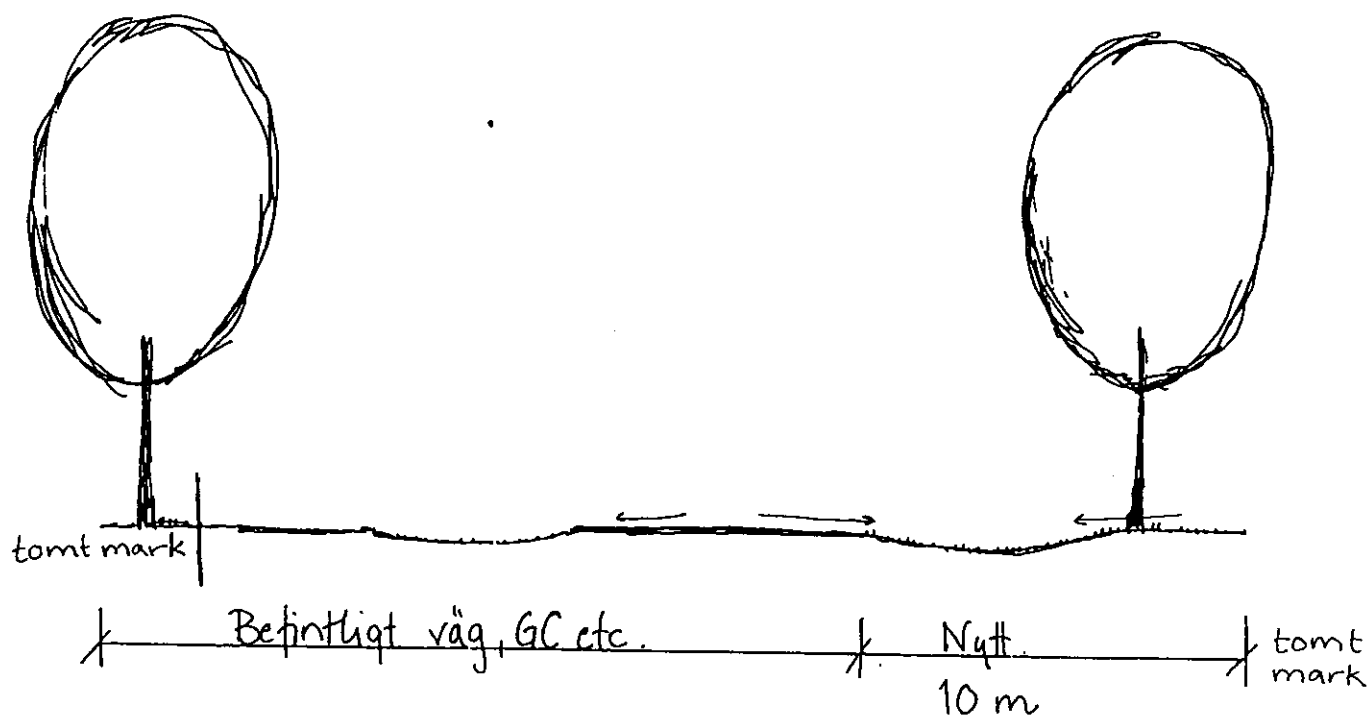
Snitt B.



Gaturum totalt 31 meter.

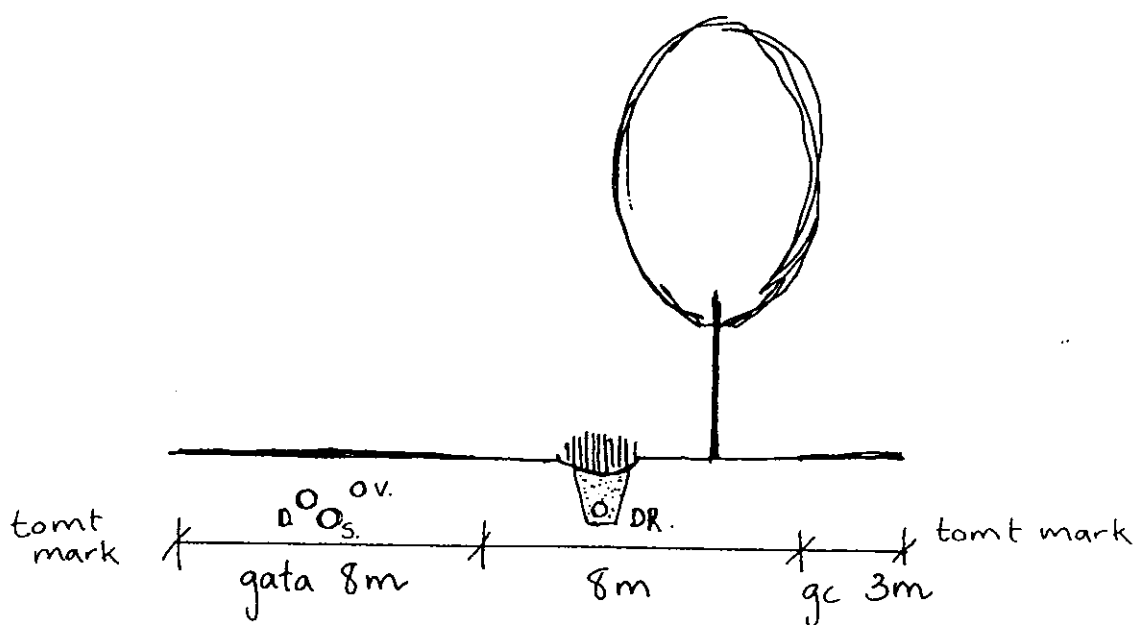
lätt som anges avser minimi mått.
Skala 1:200

Snitt C



Grönyta öster om Kristinebergsvägen totalt 10 m.

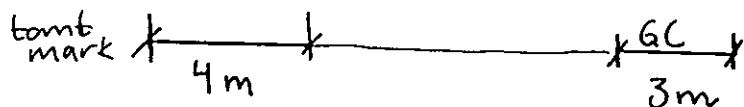
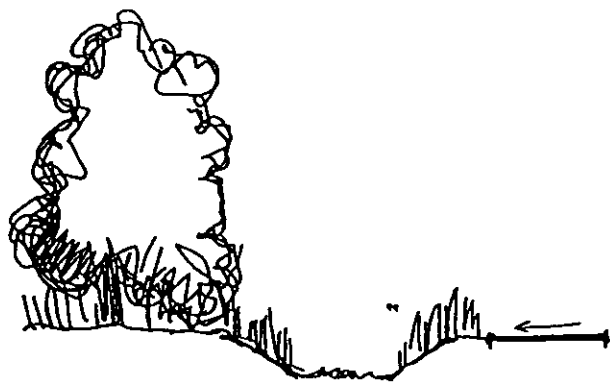
Snitt D



Gaturum totalt 19 meter.

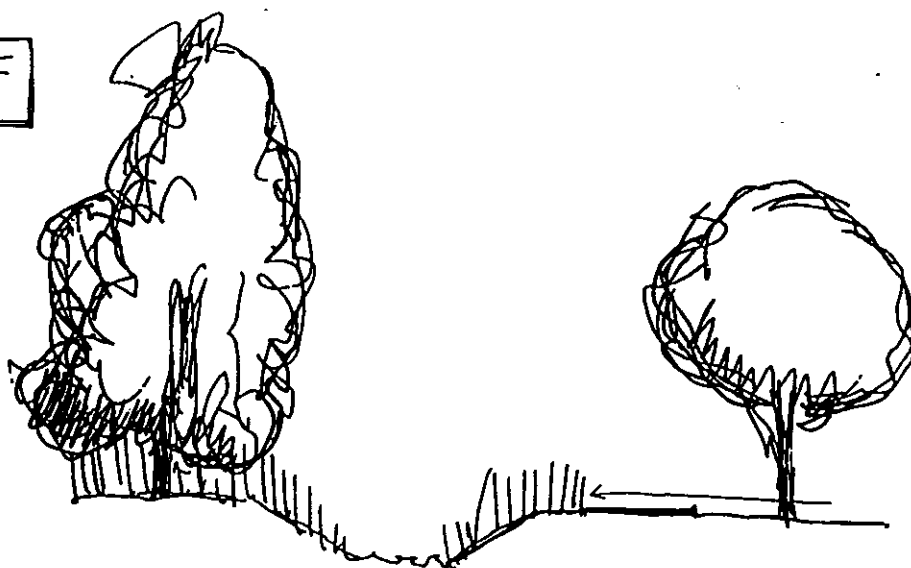
låt som anges avser minimi mått. Skala 1:200

Snitt E



Gångstråk totalt 15 meter.

Snitt F

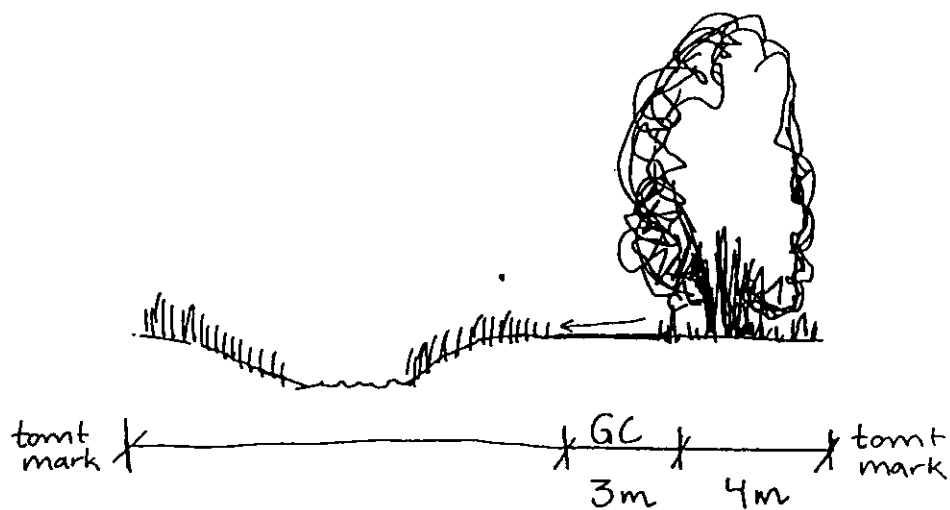


Gångstråk totalt 21 meter.



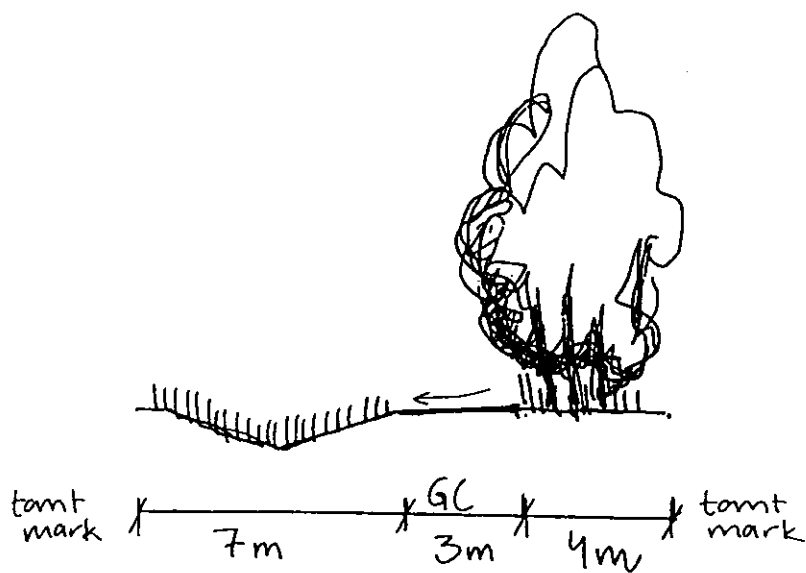
Mått som anges avser minimi mått.
Skala 1:200

Snitt G



Gångstråk totalt 18meter.

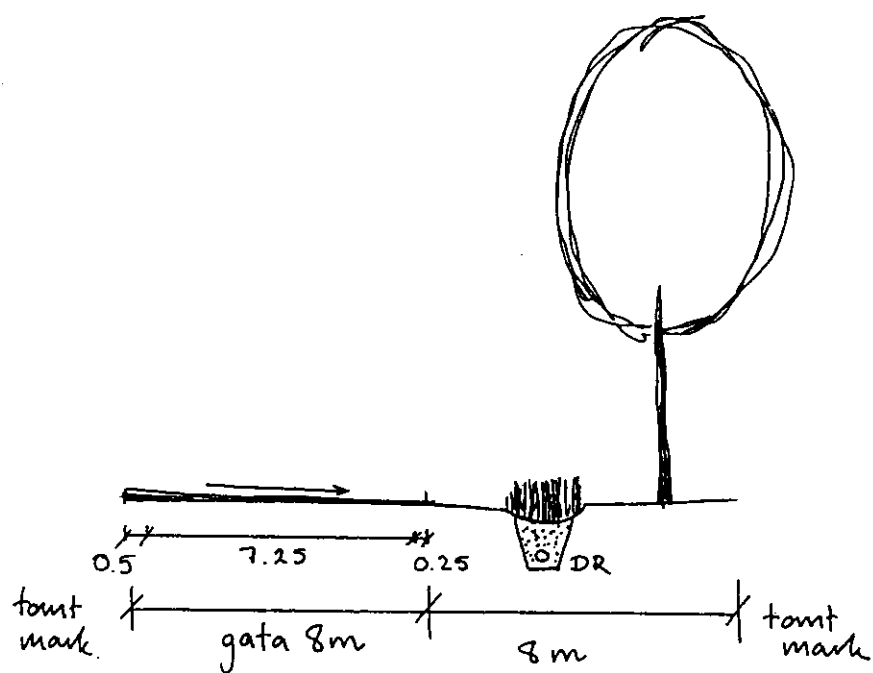
Snitt H



Gångstråk totalt 14meter.

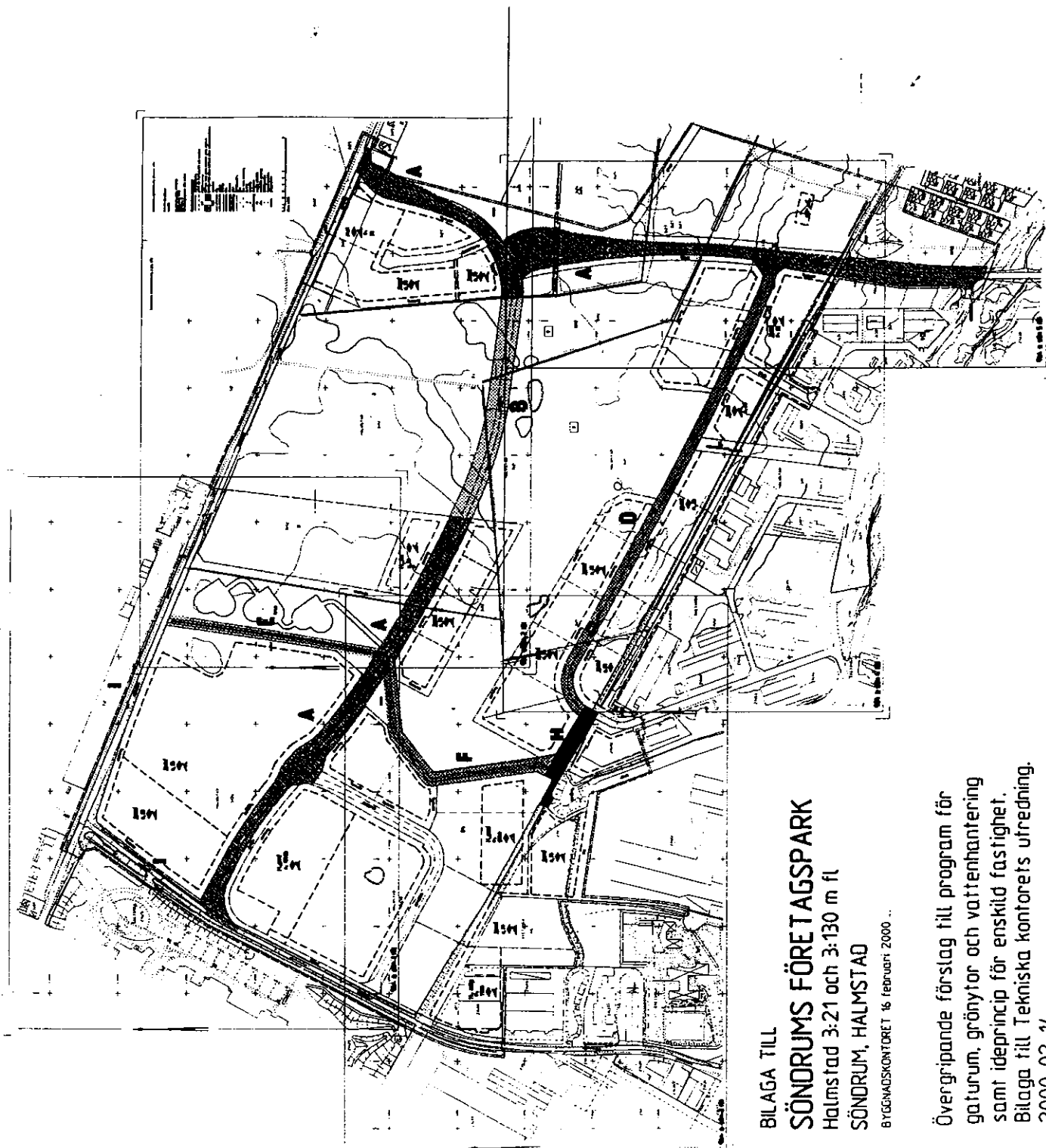
Mått som angir avser minimum mått.
Skala på samtliga snitt 1:200.

Snitt I



Gaturum totalt 16 meter.

Mått avser minimimått. Skala 1:200



BILAGA TILL

SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK

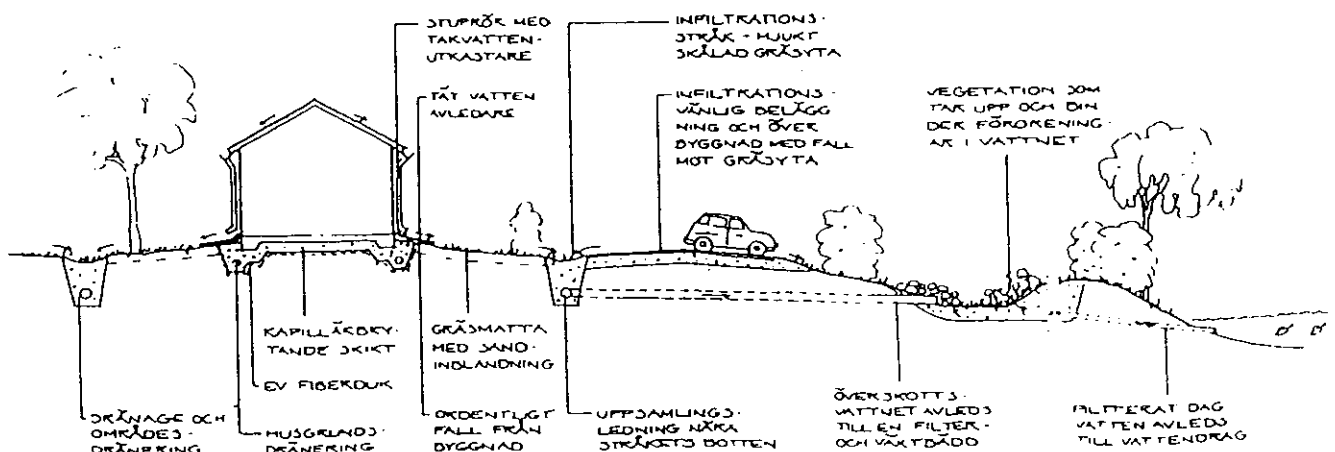
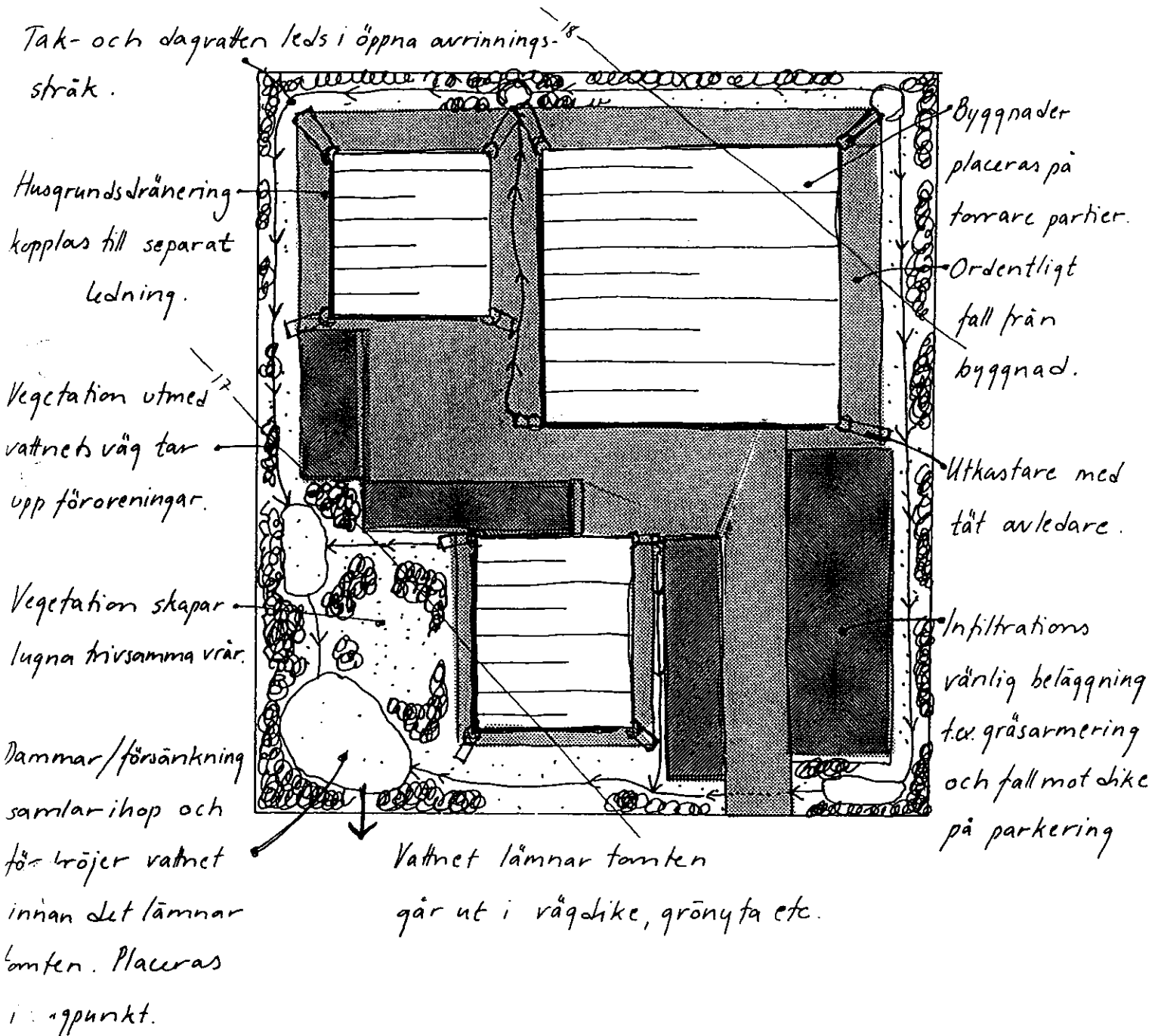
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl

SÖNDRUM, HALMSTAD

BYGGENADSKONTORET 16 februari 2000...

Övergripande förslag till program för
gaturum, grönytor och vattenhantering
samt ideprincip för enskild fastighet.
Bilaga till Tekniska kontorets utredning.
2000-02-14

PRINCIPSKISS FÖR UTFORMNING AV PRIVATTOMT



ANTAGANDEHANDLING
Plan 964
Detaljplan för
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
Söndrum, Halmstad

Byggnadskontoret 14 juni 2000

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Området är ett flackt och öppet jordbrukslandskap med ängs- och åkermark. Vegetationen är ytterst sparsam. Den finns i anslutning till några fastighetsgränser, mägerhålor och bäckfåror. Vegetationen är en låg buskvegetation med inslag av träd. Arterna utgörs av vårtbjörk, vildapel, vide, rönn, sälg m m. Marken för planerad utvidgning utgörs av jordbruksmark.

Jordbruksmarken är produktiv. Den tillhör klass 8 i en 10-gradig skala. Miljöbalken 3:1 anger att mark skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Lagen om hushållning med naturresurser 2:4 anger att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Dessa övervägande har redan gjorts.

ÖVERSIKTSPLAN 90 upptar nu aktuellt detaljplaneområde för verksamheter.

Mägerhålor och bäck är skyddade (biotopskydd) enligt § 7 kap 11 § miljöbalken. Arbetsföretag som kan skada miljön kräver tillstånd från länsstyrelsen. Bäckens har två grenar. I grenarnas knutpunkt finns en damm vid g:a järnvägsbanken. Enligt länsstyrelsens uppgifter utgör bäcken havsöringsreproduktionsområde söder om dammen. Den västliga grenen föreslås omläggas. Därmed ges möjlighet för Eketånga 24:22 att utvidga sin tomtmark. Bäckens utgör även recipient för områdets dagvatten.

Marken, gammal havsbotten, har inte varit föremål för någon geoteknisk undersökning. Grundläggning av nya byggnader skall därför föregås av en geoteknisk utredning för klarläggande av grundläggningsmetod. Andra undersökningar i grannskapet tyder på att matjorden, c:a 0,3 m tjock, består av mullhaltig lera. Därunder finns ett 2 m tjockt lager av siltig rödbrun lera som överlagrar grå lera. Sand och grus har i samband arkeologiska utredningen endast påträffats i områdets sydvästra del. Grundvattenytan är belägen c:a 2 m under ytskiktet.

Flygtrafik

FLYGBULLERUTREDNING för Halmstads flygplats, upprättad av LEANE AB 1990-02-13 på uppdrag av fortifikationsförvaltningen i Eskilstuna, redovisar att området berörs av flygbullernivåer, som vid detta tillfälle översteg 55dBA. Maximala ljudnivåerna för den civila linjetrafiken uppgick till drygt 80 dBA. Motsvarande nivåer för den militära trafiken bedömdes överstiga 90 dBA.

Sedan utredningen gjordes har det skett en markant förändring. Flygplatsen används endast sporadiskt för militärtrafik. Den civila medför dagligen 16 flygplansrörelser mellan kl.06.00 - 21.30 varav 12 är förlagda till normalarbetstiden 07.00 - 17.00. Denna förväntas fördubblas. Se vidare under rubriken trafik.

Flygplanen kan med hänsyn till sin miljöpåverkan indelas i 3 kategorier. De typer som trafikerar Halmstad tillhör kategorin 3. Denna typ förorsakar mindre buller och har tillstånd att landa på flygplatser där det krävs särskilt stor miljöhänsyn. Exempel på en sådan flygplats är Bromma.

Genom justering av banljus m m har start- och landningsområdet kunnat förskjutas 400 m längre norrut. Med hänsyn till de klimatiska förhållandena sker start och landning i huvudsak mot och från norr.

Sammantaget medverkar detta till minskade olägenheter till följd av flygtrafikbuller. Bullernivåerna bedöms dock vara av sådan art att bostäder inte är lämpligt.

I undantagsfall nyttjas luftrummet över industriområdet. Vid ett sådant tillfälle uppmättes ljudnivån utomhus under c:a 1 minut till 84,4 dBA. Ljudet upplevdes inte som störande.

Flygtrafiken bedöms således inte medföra någon oacceptabel påverkan för det planerade industriområdet.

Biltrafik

Området skall trafikförsörjs från Västrevångsvägen, Karlsrovägen och Kristinebergsvägen. Planförslaget innebär att Karlsrovägen inom planområdet erhåller en sydligare sträckning och sammanbyggs med Kristinebergsvägen. Västrevångsvägen är utbyggd mellan Nya Tylösandsvägen och Olofsdalsvägen. Den utbyggda delen kallas för Olofsdalsvägen. Resterande del fram till Karlsrovägen är säkerställd i detaljplan. Ny sträckning av Karlsrovägen medför att västra fastig-

hetsgränsen för Halmstad 3:48 måste förses med bullerskydd. Planförslaget föreslår ett 2 m högt plank. Åtgärden medför att den ekvivalenta ljudnivån utomhus inte kommer att överstiga 55 dBA.

Genomförda trafikräkningar visar att år 1984 trafikerades Karlsrovägen vid den planerade Västrevångsvägens anslutning av 7.500 fordon / vardagsmedeldygn. Senaste mätningen augusti 1997 redovisar en ökning till 10.500 fordon / vardagsmedeldygn. Väster om Kristinebergsvägens anslutning var fordonsmängden vid detta tillfälle c:a 8.200 fordon / vardagsmedeldygn. Kristinebergsvägen trafikerades för närvarande av c:a 3.500 fordon / vardagsmedeldygn.

Albany Nordiskafilt AB har i skrivelse 1997-03-21, framfört att det tidvis uppstår kö på Kristinebergsvägen i väntan på utfart på Karlsrovägen. En bättre inlussning mot Halmstad efterlyses.

Flygvapnets Halmstadsskolor har i skrivelse 1998-01-09 såsom flygplatsansvarig också uppmärksammat problemen med Karlsrovägens stora trafikmängd. På grund av flygtrafiken kan gatan tvingas att stängas 1 gång i ½-timmen med påföljd att trafikstörningar i form av köbildningar. För att undvika detta samt i syfte att få en homogen säkerhetszon (utrullningsområde) för flygtrafiken föreslås att gatan flyttas c:a 350 m söderut.

Stadsbyggnadskontoret har i PM 2000-04-07 utrett trafikförhållandena. Denna Pm biläggs liksom delar av nytt förslag till översiktsplan 2000 (ÖP 2000) som för närvarande är föremål för samrådsremiss.

Kommunfullmäktige har 1999-03-25 § 29 beslutat om utbyggnad av ny kustväg.

MILJÖKONSEKVENSER

Miljö- och hälsoskyddskontoret bedömer att utvidgning av området för verksamheter inte kommer att förorsaka några oacceptabla miljöstörningar. Området bedöms vara attraktivt och ha goda förutsättningar för verksamhetsetableringar. God jordbruksmark ianspråktagas, men med hänsyn till läget är det svårt att finna lämpligare område för verksamheter inom Halmstads kommun.

Bostadsbebyggelse bedöms däremot är inte vara lämpligt bl a med hänsyn till att området berörs av flygbuller. Tidigare har framgått att flygbullret är acceptabelt inom ett industriområde. Flygplatsen är av stor vikt för Halmstads utveckling varför verksamheter som kan bli störda inte bör anläggas i dess närhet.

Tekniska kontoret har 2000-02-01 upprättat principer för genomförande av de allmänna anläggningarna jämte tomts anordnande. Exempelvis föreslås dagvatten transporteras i diken till utjämningsmagasin (c:a 2 ha) som i sin tur har förbindelse med Knebildstorpsbäcken. Gatorna får grönstråk med stram utformning med i huvudsak stamträd. Vidare föreslås att minst 20 % av enskild fastighet skall vara grönyta innehållande avrinningsytor och vegetation.

Trafikbuller och miljökvalitetsnormer framgår av stadsbyggnadskontorets bilagda PM 2000-04-07.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats efter samråd med följande:

Miljö- och hälsoskyddskontoret
Tekniska kontoret

Stadsbyggnadskontoret

Carl-Erik Nilsson
Carl-Åke Agne, Leif Eriksson, Eva-
Lena Torudd
Evert Winnberg

Byggnadskontoret



Anders Sennerdal



Bo Magnusson

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns (ritad 3 mm utanför planområdet)
- - - Användningsgräns
- Egenhetsgräns

MARKANVÄNDNING

Allmänna platser

- HUVUDGATA** Trafik mellan områden
- LOKALGATA** Lokaltrafik
- INDUSTRIGATA** Industritrafik
- STADSGATA** Naturområde Allmän gång-, cykel- och mopeds väg för finnas.
- SKYDDSMÄRKE** Skyddsremsa, planerad. Allmän gång-, cykel- och mopeds väg för finnas.
- FASTIGHETSOMGIVNING** Fastighetsomgivning för finnas om det prövas lämpligt. Angöring skall utformas i samband med Tekniska kontoret. Mark för angöring mellan fastighet och gata skall tillföras fastigheten.
- KORSNAD** Korsande allmän gång-, cykel- och mopeds trafik utformas med förhöjd överfart.

FORHÅLLNING Förhållningsområde. Se vidare planbeskrivning.

Kvartermark

- H₁** Handel.
- H₂** Handel, EJ livsmedel.

D Vård, kriminalvård

J Industri, kontor och lager. Social och kommersiell service för områdets behov.

F Detaljhandel med livsmedel, varor. Parfymhandel. Se vidare planbeskrivning.

E Flygtrafik

E Teknisk anläggning. Pumpstation för spillvatten.

P Parkering

Y Lärarförhållning

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATSMARK

tunnel Plats för av GCM-tunnel

UTNYTTJANDEGRAD, PLACERING, UTFÖRANDE

- e₁ 0,0** Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea. Minst 20% av fastighet bör användas som grönyta innehållande vegetation och infiltrationsanläggning för dagvatten.
- e₂ 0,0** Största bruttarea för detaljhandel. Minst 20% av fastighet bör användas som grönyta innehållande vegetation och infiltrationsanläggning för dagvatten.
- e₃** Explotering skall ske i huvudsaklig överensstämmelse med illustrationsplanen.
- p** Avstånd mellan huvudbyggnader skall minst vara 12,0 m.
- 0,0** Högst byggnadshöjd i meter. Vid beräkning av byggnadshöjd skall inte hänsyn tas till mindre byggnadsdelar.
- 0,0** Största tillåtna taklutning i grader.
- 0,0** Med hänsyn till flygsäkerheten, oaktat annan höjdgångelse, högsta tillåtna höjd i meter över nollplanet för fast föremål av typ skorsten, antenn, träd eller dylikt.
- I** Särskild omsorg skall läggas vid byggnads utformning och fastighets planering vad avser parkering, markbeläggning, plantering och belysning. Se vidare planbeskrivningen.

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

Marken för inte bebyggas

x Marken skall vara tillgänglig för allmän gång-, cykel- och mopeds trafik med förhöjd överfart.

plantering Plantering skall finnas. Mot allmän gata skall minst 5,0 m:s bredd vara planerad. Se vidare planbeskrivningen.

dam Plats för lösesutsläppningsdam. Se vidare planbeskrivningen.

u₁ Marken skall vara tillgänglig för allmän dikes. Området förutsätts säkerställas med ledningsrätt.

u₂ Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Området kan i vissa fall få överbyggas. Ledningsområdet förutsätts säkerställas med ledningsrätt.

u₃ Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. (Ledningsområde förutsätts säkerställas med ledningsrätt).

STÖRNINGSKYDD

plan 2

För Halmstad 3:48 skall ett 2 m högt bullerplank anordnas mot gatan.

m Särskild uppmärksamhet skall iaktas med hänsyn till flygbatter. Lokaler med ej bullrande verksamhet skall utformas så att flygbullernivån inomhus inte överstiger 45 dBA.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandefrist

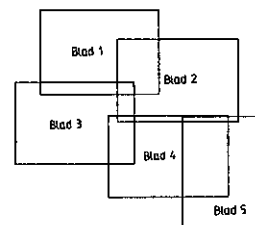
Genomförandefristen är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

ILLUSTRATIONER

----- Illustrationslinje

UPPLYSNINGAR

- Till planen hör följande handlingar:
- Genomförandefrist
- Illustrationskarta
- Arendesammanfattning
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning

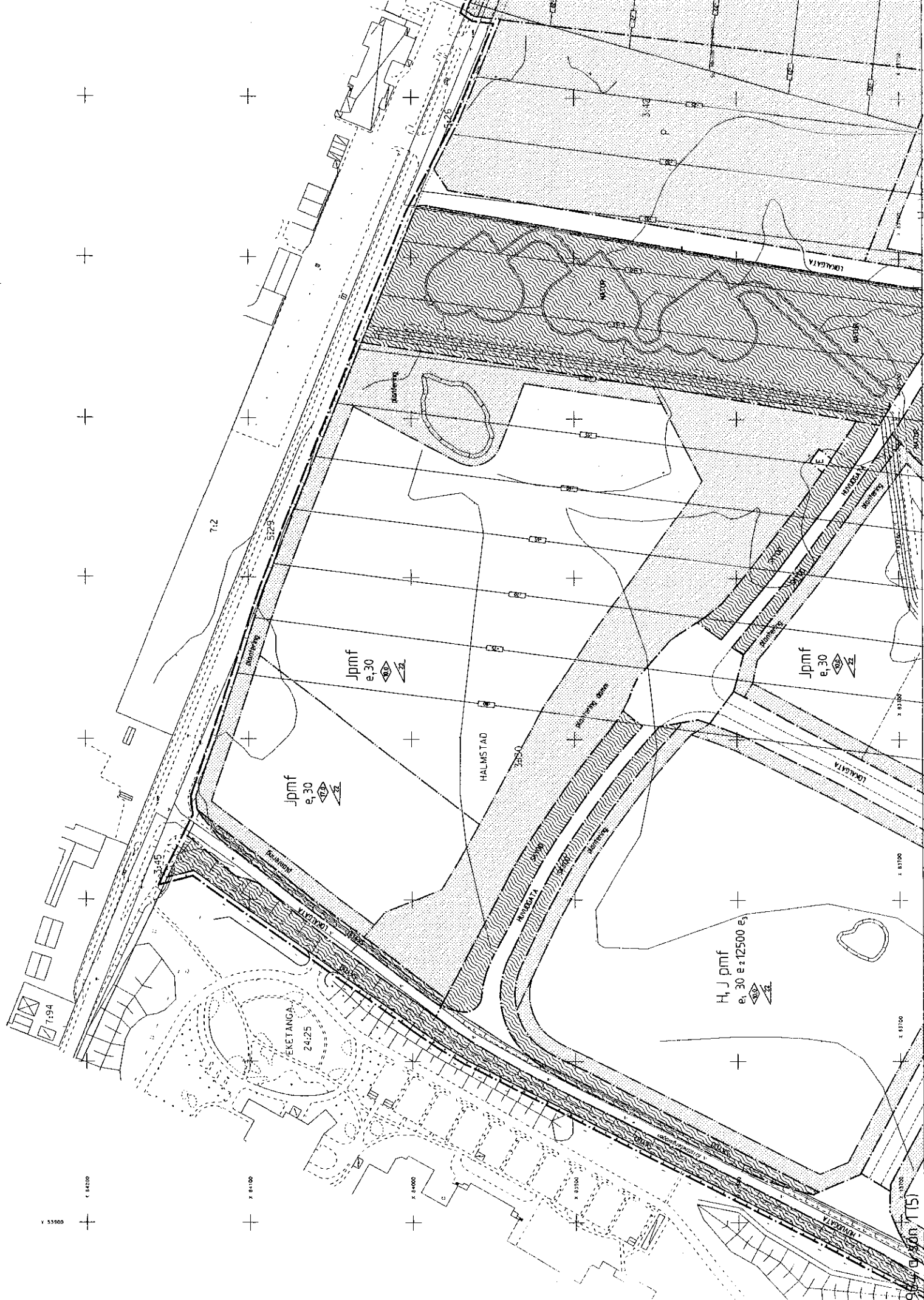


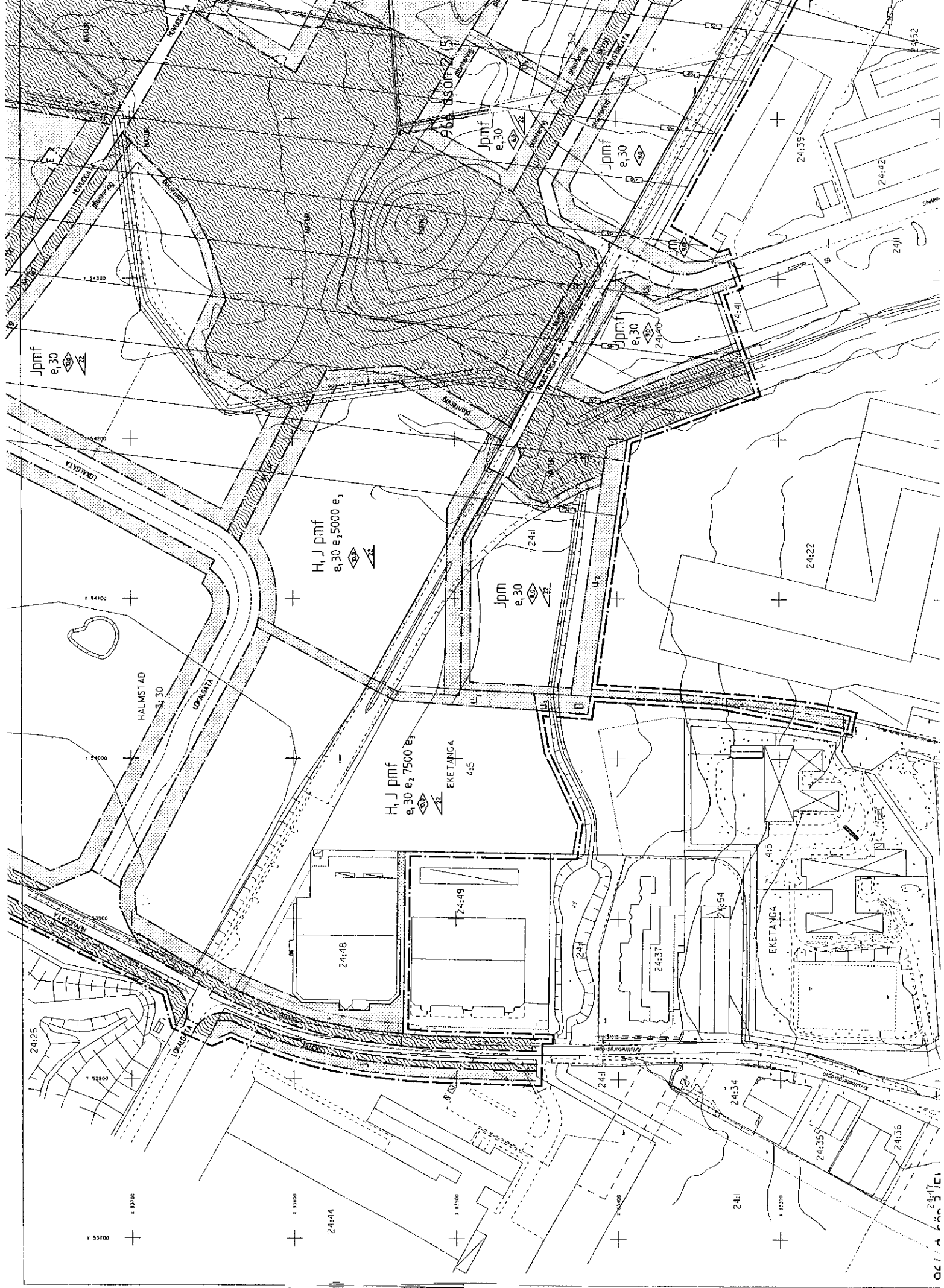
ANTAGANDEHANDLING

DETALJPLAN FÖR
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
SÖNDRUM, HALMSTAD
BYGGNADSKONTORET 14 juni 2000

Anders Sennarad *Bo Magnusson*
Anders Sennarad Bo Magnusson

godkänd för samråd av BN 16 februari 2000
godkänd för utställning av BN 12 april 2000
antagen av KF 21 juni 2000
vunnit laga kraft 19 juli 2000

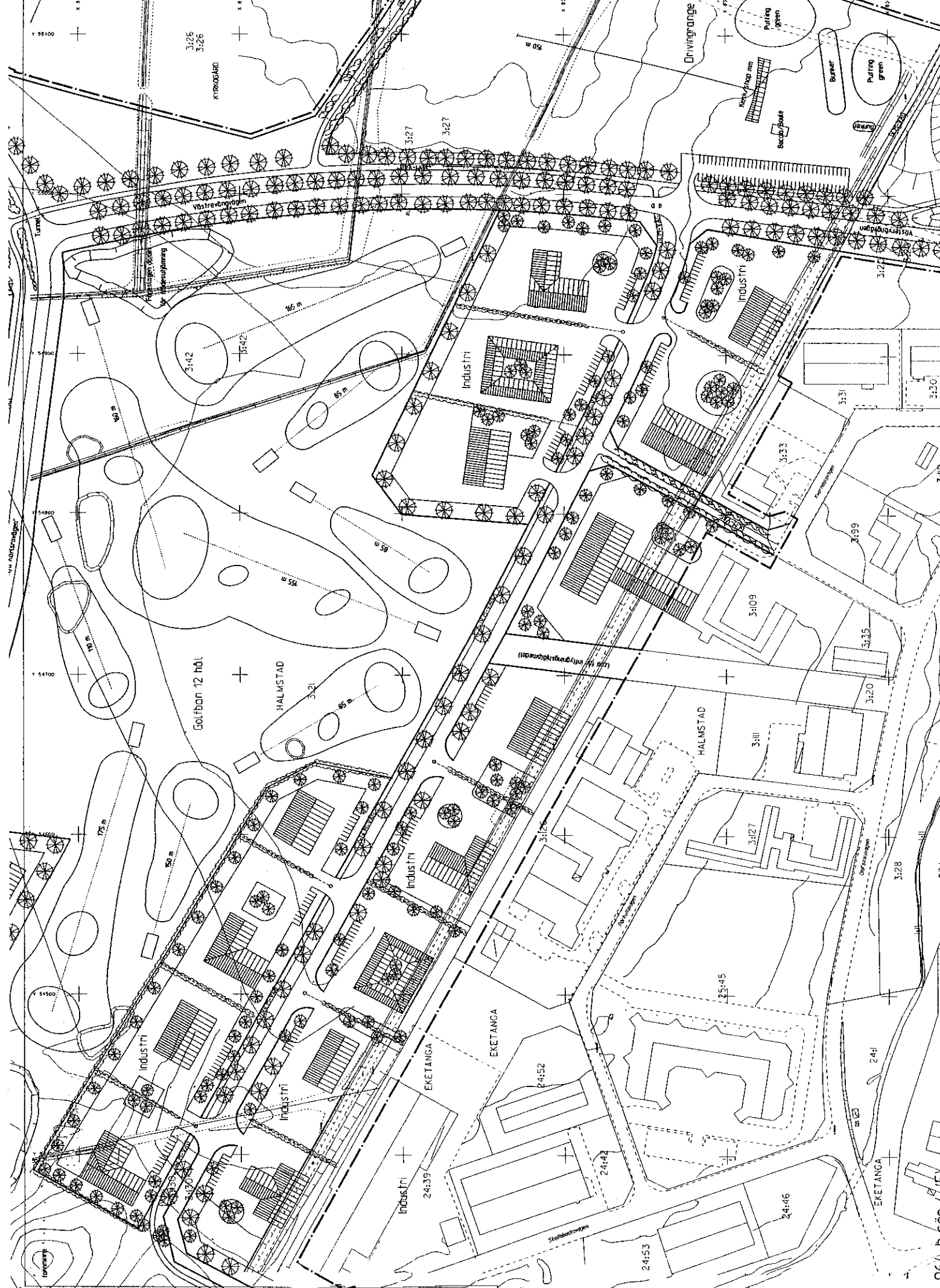


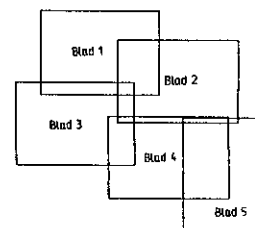
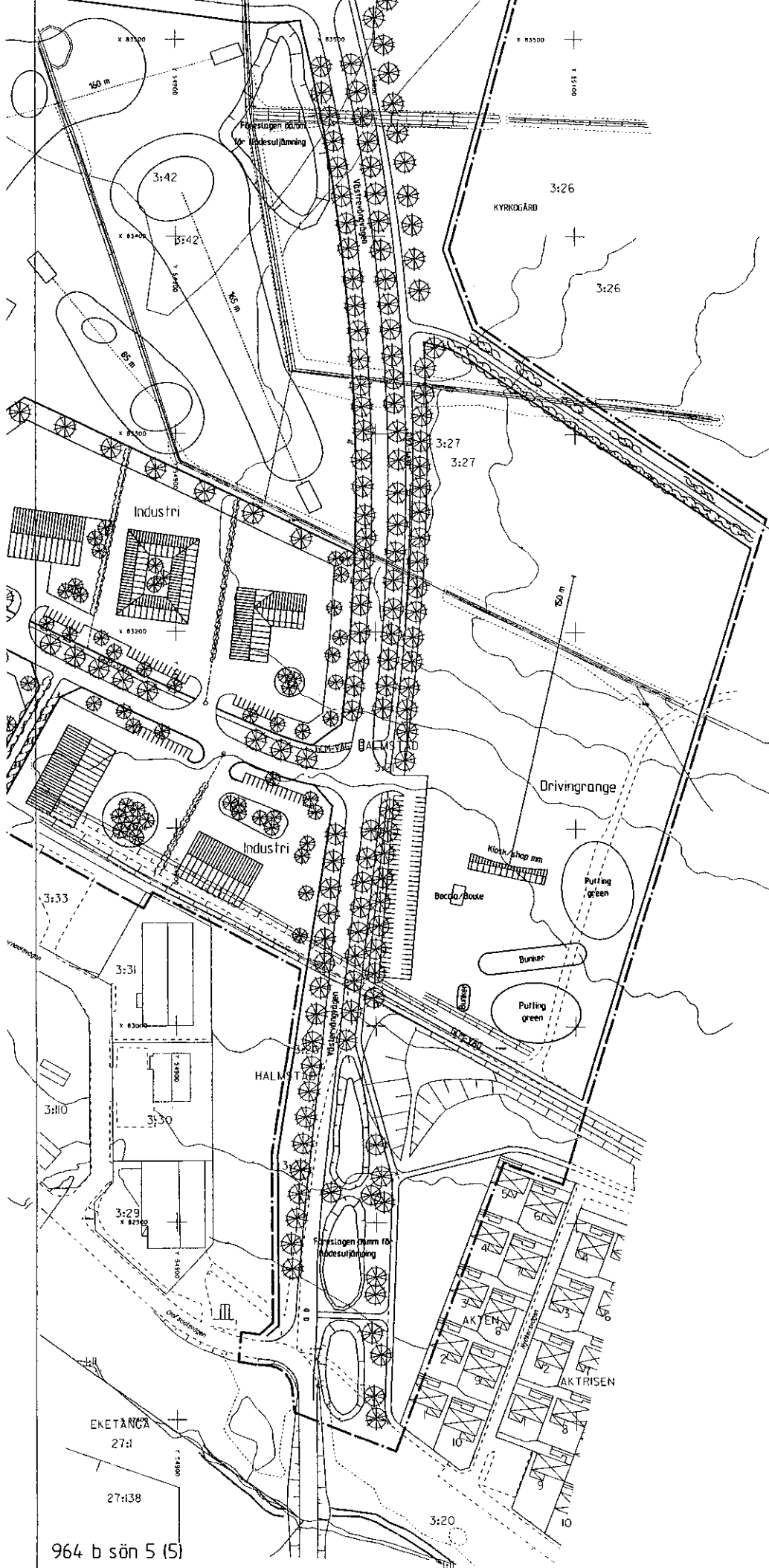












ANTAGANDEHANDLING
ILLUSTRATION
DETALJPLAN FÖR
SÖNDRUMS FÖRETAGSPARK
Halmstad 3:21 och 3:130 m fl
S:T NIKOLAI, HALMSTAD

BYGGNADSKONTORET 16 juni 2000

Anders Sennér
Anders Sennér

Bo Magnusson
Bo Magnusson

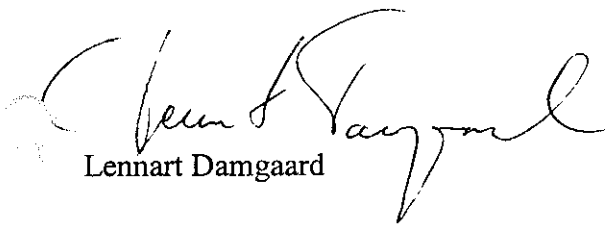
godkänd för samråd av BN 16 februari 2000
godkänd för utställning av BN 12 april 2000
antragen av KF 21 juni 2000
enligt laga kraft

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 21 juni 2000 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **Söndrums Företagspark, Halmstad 3:21 och 3:130 m.fl. Söndrum, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är SÖN 964. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 28 juni 2000.

Länsstyrelsen har den 5 juli 2000 beslutat att någon prövning enligt 12 kap 1 § plan-och bygglagen inte skall ske.

Kommunfullmäktiges beslut har inte överklagats. Beslutet har således enligt 13 kap 2 § PBL, jämfört med 4 och 5 §§ samma kapitel, vunnit **laga kraft den 19 juli 2000**, vilket kommunen antecknar på planhandlingarna.

Byggnadskontoret den 10 augusti 2000.



Lennart Damgaard

Sändlista:

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun
Byggnadskontoret, Sennerdahl
Byggnadskontoret, Carlén
Byggnadskontoret, Nylén
Byggnadskontoret, karttek.
Byggnadskontoret, Svenne A
Stadskontoret
Stadsbyggnadskontoret, Koppang
Akten

plan/lagakbev