



Detaljplan för bostäder och utbildningslokalerna mm inom Inlagsgärde 1 Aranäs etapp 4

Upprättad i oktober 2017
Laga kraft 2018-03-12

PL/2016:18
KP130

laFrillesåsÅsaFjäråsKullavikAnnebergValldaSäröKungsbackaOnsalaFrillesåsÅsaFjäråsKullavikAnnebergValldaSäröKun
bergKungsbackaSäröFjäråsÅsaFrillesåsOnsalaKullavikValldaAnnebergKungsbackaSäröFjäråsÅsaFrillesåsOnsalaKullavik

Detaljplan

Samråd

Granskning

Antagande

Laga kraft



Planprocessen

Synpunkter kan lämnas under detaljplanesamrådet och vid granskningen av planförslaget.

Mellan de olika skedena redovisas de framförda synpunkterna och politiska beslut tas om ändringar och om hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. Detaljplanen antas slutligen av kommunfullmäktige (KF). Detaljplaneprocessen tar cirka 1,5 år efter det att byggnadsnämnden (BN) tar beslut om att upprätta ny detaljplan.

Handlingar finns att läsa på:

Stadshusets entré, Stadshuset, Storgatan 37, Kungsbacka

www.kungsbacka.se/aktuellaoprojekt

Skriftliga synpunkter skickas till:

Planavdelningen

Plan & Bygg

434 81 Kungsbacka

pbplan@kungsbacka.se

Upplysningar om detaljplanen lämnas av:

Ida Lennartsson, planarkitekt 0300-83 44 47

Daniel Josefson, exploateringsingenjör 0300-83 42 68

Handlingar:

- Planbeskrivning, denna handling
- Plankarta med planbestämmelser
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på internet)

Övriga handlingar:

- Bullerutredning, Norconsult, Mars 2017
- Samlad dagvattenutredning till detaljplaner, Norconsult, 2016-10-17
- Trafikutredning för Kungsbackas södra centrum vid Kungsbacka sportcenter, Reinertsen, 2016-09-30
- Parkeringsutredning Aranäs stadsdel, Ramböll, 2013-06-05
- Geoteknisk utredning, Norconsult, 2017-06-28
- Vibrationsutredning, Norconsult, 2017-07-04

Bakgrund

Utbyggnaden av Aranäs stadsdel är en omfattande strategisk stadsförnyelse som berör stora delar av södra Kungsbacka stad. Stadsdelen byggs successivt ut enligt en struktur och etappindelning som kommunfullmäktige tidigare har beslutat om. Etapp 1 och 2 omfattar Aranäsgymnasiet samt fyra kvarter med bostäder och verksamheter och stod färdiga år 2010. Nu aktuell detaljplan utgör etapp 4. Planarbete pågår även för etapp 3 som är belägen norr om planområdet.

Uppdrag

Kommunstyrelsen hemställde 2014-06-17 §138 hos byggnadsnämnden att upprätta förslag till detaljplan för utbyggnad av Aranäs stadsdel etapp 4, i enlighet med godkänt planprogram.

Kommunstyrelsen beslutade 2016-02-23 §34 att ett lokalprogram skulle tas fram för Aranäs etapp 4 och därmed att planprocessen skulle påbörjas för även den etappen. Kommunstyrelsen har beslutat att snabbt öka kommunens bostadsbyggande och Aranäs etapp 4 ska ses som en del av denna process. Detta volymprojekt, med i huvudsak mindre hyresbostäder, har därför hög prioritet.

Byggnadsnämnden beslutade 2016-04-14 §93 att uppdra åt förvaltningen att upprätta detaljplan för Aranäs etapp 4 inom stadsdelen Aranäs i Kungsbacka.

Planens syfte och huvuddrag

Uppdraget innebär att möjliggöra ett bostadskvarter med verksamheter i bottenvåningen och en utbildningslokal inom en del av fastigheten INLAGSGÄRDE 1 i Kungsbacka stad. Detaljplanen ska bidra till en hållbar stadsutveckling genom att skapa förutsättningar för att följande målbild uppfylls:

Livskraftigt område

- Aranäs 4 ska relatera till det omgivande områdets karaktär samtidigt som den egna identiteten stärks med attraktiv och nytänkande arkitektur med stor variation.
- Aranäs 4 ska upplevas som ett attraktivt, levande och tryggt område.

Välbefinnande och mångfald

- Stärka social interaktion genom att skapa offentliga mötesplatser med hög kvalitet, komfort och trygghet.
- Säkerställa att alla har en plats i Aranäs 4 genom en mångfald av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och boendekostnader.

Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet ligger mellan Aranäsgymnasiet och Väst kustbanan i Aranäs stadsdel i Kungsbacka stad. Området består idag huvudsakligen av en asfalterad parkeringsyta som omfattar cirka 5 300 kvm. Marken ägs idag av Kungsbacka kommun, men kommer att överlätas till exploatör när detaljplanen har vunnit laga kraft.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Fastigheten ligger inom utvecklingsområdet för Kungsbacka stad i kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2006. I den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad är Aranäs stadsdel utpekad som ett område lämpligt för bostäder.

Planprogram

Ett planprogram för Aranäs stadsdel etapp 3 och 4 godkändes av kommunstyrelsen 2014-06-17 §138.

Detaljplaner

Det aktuella området omfattas av detaljplan K59, som vann laga kraft 1971-10-28. I gällande detaljplanen är området planlagt för garageändamål. Genomförandetiden har gått ut.



Planområdet sett från sydost.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

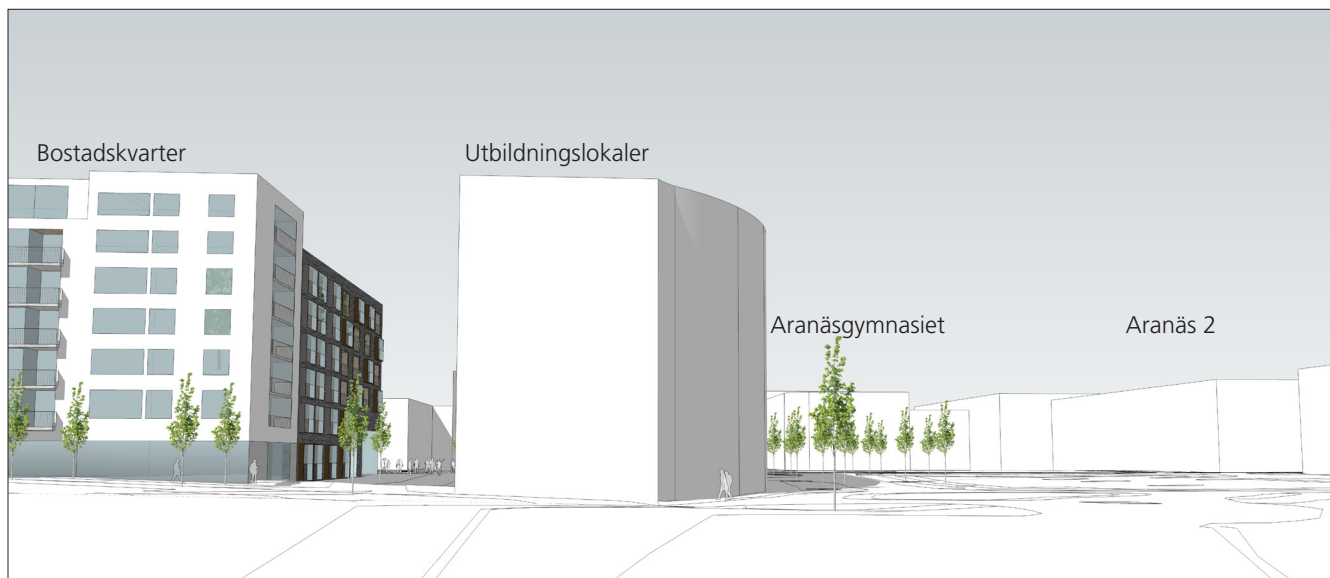
Planområdet utgörs huvudsakligen av asfalterade parkeringsytor. Parkeringen har delats in i sektioner med hjälp av gräsbeklädda ytor. Utmed de angränsande vägarna har träd planterats. Området är plant med mycket små höjdskillnader. Det hyser inga rekreativvärden eller högre naturvärden, men strax väster om området rinner Kungsbackaån, vilken hyser höga naturvärden och är recipient till området. Här mynnar även Söderå ut i Kungsbackaån, vars flöde rinner strax norr om planområdet och är kulverterat under stadskärnan. Vid åarna finns en park med gräsytor och en del planterad björk och ask.

Planförslag

Planförslaget innebär att en redan ianspråktagen yta bebyggs.

Stadsbild

Planområdet utgörs huvudsakligen av en parkeringsytan, som omges av ytterligare parkeringsytor och Aranäsgymnasiet.



Perspektiv från infarten i öster

Planförslag

Planförslaget innebär att stadsbilden kommer att förändras i och med att en idag obebyggd yta kommer att bebyggas. Skolbyggnaden och bostadskvarteret tillåts att få en högre höjd än det intilliggande Aranäsgymnasiet vilket innebär att den kommer att kunna synas på håll från Inlags industriområde och i vyerna längs med Gymnasiegatan och Lindens gata. Både det föreslagna bostadskvarteret och skolbyggnaden kommer att synas från Västkustbanan.

Förorenad mark

Det aktuella området innehåller inga kända markföroreningar, varken i Länsstyrelsens MIFO-databas eller hos förvaltningen för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka.

Inom området har inga förorenande verksamheter pågått. Området gränsar däremot till järnvägen och kring spårområden så föreligger generellt en ökad risk för föroreningar från till exempel bekämpningsmedel och impregnering från slipers. Då planerade bostäder ligger cirka 80 meter från spåret så bedöms risken för påverkan av föroreningar som liten. Enligt miljöutredningen för planområdet (Norconsult 2013) så bedöms risken för att människor och miljön ska påverkas av de eventuella föroreningarna som liten och att ytterligare undersökningar inte behövs.

Radon

Enligt kommunens kartdatabas ligger planområdet inom lågrisk för radon och marken består av silt och lera.

Planförslag

Där så behövs ska byggnader utföras radonskyddat.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning för detaljplanen är framtagen av Norconsult, 2017-06-28.

Utredningen konstaterar att detaljplanens intentioner bedöms kunna fullföljas ur ett geotekniskt perspektiv förutsatt att rekommendationerna nedan beaktas.

Stabilitetssituationen för detaljplaneområdet uppfyller rekommenderad säkerhetsnivå enligt IEG rapport 4:2010, både för befintliga förhållanden och för planläggning av området. Laster upp till 10 kPa kan tillåtas ur stabilitetssynpunkt.

Marken inom planområdet är mycket sättningsbenägen. All form av ökade markbelastningar, till exempel genom uppfyllnader eller grundvattensänkning, medför långtidsbundna sättningar. Belastningsökningar, för såväl permanenta som temporära skeden, inom området ska undvikas med avseende på risken för att oönskade sättningar och sättningsdifferenser uppstår för planerade byggnader.

Med hänsyn till aktuella jorddjup, generellt över 50 m, och lerans sättningsegenskaper (normalkonsoliderad) behöver samtliga byggnader grundläggas med spetsburna pålar ned till fast botten eller berg alternativt med långa kohesionspålar. Vilken typ av pålning som erfordras beror på aktuellt jorddjup och byggnadernas lastsituation. För att klarlägga lämpligt utförande av grundläggningen skall detta studeras i detalj i en kompletterande utredning. Eventuella källare under marknivå ska utföras som vattentät konstruktion och får ej dräneras i syfte att förhindra grundvattensänkning. Med djupa källarvåningar och en grundvattenyta nära markytan blir byggnaden utsatt för lyftkrafter på grund av vattentrycket. Vid detaljprojektering ska detta beaktas, det gäller för såväl permanenta som temporära skeden. I samband med detaljprojektering och byggskede ska en byggnadsteknisk beskrivning upprättas där de geotekniska frågeställningarna noggrant beaktas. Vidare ska ett kontrollprogram med avseende på omgivningspåverkan upprättas som bland annat beskriver krav och uppföljning av rörelser i intilliggande byggnader och anläggningar.

I samband med anläggande och nivåsättning av området ska hänsyn tas till befintliga ledningar inom det aktuella området så att dessa inte kommer till skada till följd av belastningar och sättningar från markuppfyllnader. Nya ledningar kan i allmänhet utföras utan speciell grundläggning. För djupa (över 2 m) schakter erfordras spont alternativt flacka slänter.

Generellt gäller att schakter djupare än ca 2 m bör utföras inom spont. Vid schaktarbeten med och utan spont samt fyllnadsarbeten ska hänsyn tas till risken för stabilitetsbrott. Schaktslänter och sponter ska anpassas efter jordlagrens uppbyggnad och hållfasthet, samt med beaktande av förekommande belastningar och pågående trafik intill schakt. Schakt för källarnivå på 3 till 5 m under markytan kommer under grundläggningsutförandet, med hänsyn till omgivningen, att kräva omfattande och kostnadskrävande förstärkningsåtgärder i form av avstyvande spont runt hela schakten.

Vibrationer

En utredning av komfortvibrationer är utförd av Norconsult 2017-07-04. Utredningen visar att det uppmätta vibrationsnivåerna ligger över den gräns som betecknar "måttlig störning". Maximal uppmätt 1,1 mm/s vägd RMS (mät punkt 3) för planerad byggnad inom Aranäs etapp 4. Störningar från tågtrafiken överskred ej denna gräns som betecknar "måttlig störning".

För att utvärdera risk för störningar i planerade byggnader har analys utförts. Resultaten

visar att risk för vibrationsstörningar föreligger både för tåg- och fordonstrafik. Maximalt förväntad vibrationsnivå uppstår i vertikal riktning från fordonstrafik dagtid och överskrider gränsen för "sannolik störning" med en faktor 2. För tågtrafik nattetid, bedömd enligt Trafikverkets riktlinjer, visar beräkningar att maximal förväntad vibrationsnivå överskrider gränsen 0,4 mm/s vägd RMS men överskrider ej riktvärdet 0,7 mm/s vägd RMS. Responsspektraberäkning, vilket beräknar ett värsta fall med egenfrekvens i byggnad sammanfallande med inkommande störfrekvens, genererade även det maximala nivåer från fordonstrafik dagtid och överskrider gränsen för "sannolik störning" med en faktor 5 i vertikal riktning.

Även i de horisontella riktningarna erhålls i höga vibrationsnivåer. För tågtrafik nattetid enligt Trafikverkets riktlinjer visar beräkningar att i värsta fall kan vibrationsnivå överskrida gränsen 0,4 mm/s vägd RMS med en faktor 4 i vertikal riktning, för horisontell riktning överskreds ej gränsen 0,4 mm/s vägd RMS.

Möjliga åtgärder för att minska risken för vibrationsstörningar kan exempelvis vara att reducera inverkan från eventuella farthinder och försäkra sig om att vägbana hålls så jämn som möjligt. Att förstärka byggnad och bjälklag så att egenfrekvens för byggnadsdelar hålls så hög som möjligt och därmed inte sammanfaller med störfrekvens från fordons- och tågtrafik. För de horisontella vibrationerna bedöms risken som liten med avseende på vibrationsstörning från tåg och inga åtgärder föreslås. För de fordonsrelaterade störningarna uppgår de uppmätta nivåerna i mark inom planområdet till 1,1 mm/s vägd RMS vilket medför att åtgärder inte bara innebär kontroll av att egenfrekvenser i byggnad inte sammanfaller med störfrekvens, utan även att reducering av de inkommande vibrationsnivåerna skall beaktas. I praktiken kan det vara svårt att bygga så att lägsta egenfrekvens i bjälklag hamnar över ca 10 Hz, det ställer speciella krav på husens konstruktion. Primärt bör uppkomsten av kraftiga vibrationer av vägtrafik förhindras genom översyn av vägar, väggrund, farthinder och övriga ojämnheter. Det kan innebära att vägbyggnaden måste förstärkas, t.ex. djupare fyllning med sprängsten eller grundförstärkning med KC-pelare, vilket bör utredas ytterligare.

Planförslag

På grund av markens sättningskänslighet och rådande stabilitetsförhållanden har bygglov- och marklovplikten utökats genom bestämmelser i plankartan. Utöver planbestämmelserna ska rekommendationerna i de geotekniska utredningarna följas.

Planbestämmelse i plankartan anger att vibrationsnivån i bostad inte får överskrida 0,4 mm/s väg RMS.

Social hållbarhet

Planområdet består i dag av en överblickbar yta. När ytan bebyggs och överblickbarheten därmed försvinner får inte känsla av otrygghet öka. En social konsekvensanalys är genomförd med fokus på Aranäs stadsdel. Läs mer om de sociala konsekvenserna under kapitlet *Överväganden och konsekvenser*.

Planförslag

Genom att reglera entréers och verksamheternas placering skapas trygghet i det offentliga rummet, vilket är i enlighet med projektets mål; "Stärka social interaktion genom att skapa offentliga mötesplatser med hög kvalitet, komfort och trygghet".

Genom avtal regleras upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och hyresnivåer för att säkerställa den mångfald som eftersträvas i stadsdelen.

Trygghet är att kunna röra sig i och kring sin bostad utan att uppleva sociala eller fysiska begränsningar, vilket i Aranäs 4 kommer att underlättas då gång- och cykelvägar byggs ut

kring och inom planområdet. Bostadsgården och gemensam takterass kommer att bli privat. I planen regleras storleken på bostadsgårdens yta.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Planområdet är i sin helhet obebyggt och nyttjas idag som parkeringsyta. Direkt väster om planområdet ligger Aranäsgymnasiet. Norr om planområdet finns ytterligare parkeringsytor som ska omvandlas till tre bostadskvarter samt ett parkeringshus. Söder om planområdet planeras ett badhus och en park. Detaljplanen för badhuset möjliggör för parkering till Aranäs 4.

Kommersiell och kommunal service

I Aranäs stadsdel finns det idag mindre butiker och caféer. I norr ansluter stadsdelen till den äldre stadskärnan som har en högre koncentration av kommersiell service.

Nya bebyggelsens placering och utformning

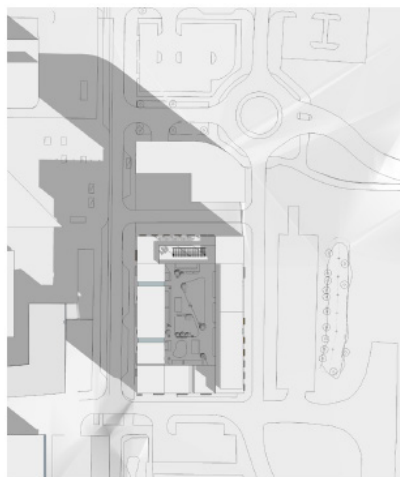
Förvaltningen för Gymnasie- & Vuxenutbildning har behov av ytterligare lokaler i centrala Kungsbacka. Området planeras med utgångspunkten att den nya utbildningsbyggnaden ska kunna samverka med den befintliga gymnasieverksamheten samt att bostadskvarteret ska erbjuda Kungsbacka små och billiga lägenheter, vilket befolkar stadsdelen och ökar den sociala hållbarheten.

Planförslag

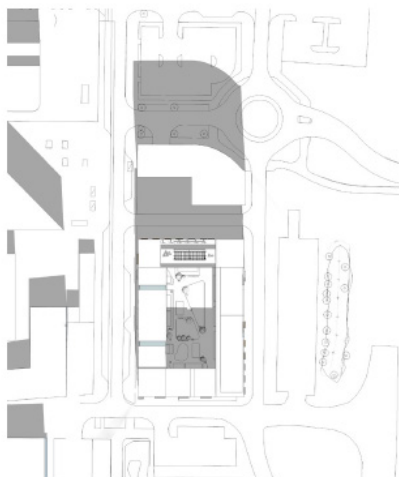
Planförslaget innebär att behovet av en lokaler för Gymnasie- och Vuxenutbildning kan mötas då planen möjliggör för utbildningslokaler och kontor. Byggnaden för utbildningslokaler tilläts i plankartan bli lika hög som den högsta delen av bostadsbebyggelsen och kommer



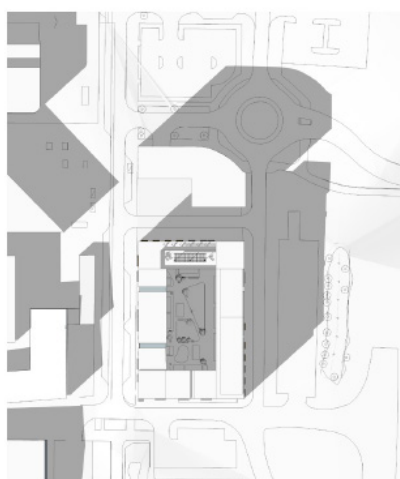
Perspektiv mot sydost. Utbildningslokal och bostadskvarter.



09:00



12:00



15:00



18:00

Solstudie, vårdagjämning 20 mars



Perspektiv mot norr längs Gymnasiegatan, Aranäsgymnasiet till vänster

med dess placering vid infarten österifrån till innerstaden utgöra ett landmärke och skapa möjlighet för kommunen att fylla en av de mest centrala platserna i staden med offentliga funktioner.

I detaljplanen säkerställs att bostadskvarterets entréer placeras mot kvarterets utsida. Exploateringsgraden har bestämts till högst 12 500 kvm bruttoarea, BTA, för att säkerställa en relevant byggrätt för bostadskvarteret. För att säkerställa att bostadskvarterets höjd anpassas till de kommande och befintliga bostadskvarteren i stadsdelen så har högsta tillåtna antal våningar angetts i plankartan. För att skapa en variation i höjd i bostadskvarteret är det tillåtna högsta våningsantalet olika inom olika delar av bostadskvarteret, mellan fem till sju våningar. Mot järnvägen tillåts bostadskvarterets vara sju våningar för att kunna skapa en bättre boendemiljö ur bullersynpunkt. Mot söder, väster och nordväst tillåts byggnaden inte vara lika hög för att sol- och dagsljusvärdena ska bli så bra som möjligt för bostäderna, bostadsgården och torget. Balkonger får inte kraga ut mer än 1 meter mot allmän plats.

Solförhållanden på gården har studerats i en solstudie. Den visar att delar av gården kommer vara skuggig under hela året. En gemensam takterrass kommer att anläggas på bostadens norra del och därmed fungera som uteplats med goda solförhållanden. Möjlighet finns även att anlägga i lägen med bättre solförhållanden.

I bostadsdelen ställs krav på verksamheter i hörnen mot Gymnasiegatan.

All bebyggelse inom planområdet ska placeras i gräns mot gatan, vilket medges i planen. Utöver bestämmelserna i plankartan ska gestaltningsprinciperna nedan följas.

Gestaltningsprinciper

Generella gestaltningsprinciper:

- Bebyggelsen ska gestaltas med en samtida och stadsmässig karaktär. Den nya bebyggelsen ska samspela med bebyggelsen i det befintliga Aranäs stadsdel och med Innerstaden, men ha en egen identitet för att skapa mångfald och variation i stadsdelen.
- Mötet mellan byggnaderna inom Aranäs 4 och gymnasiet ska ges stor vikt vid i gestaltningen. Fonden mot rondellen i korsningen för Hantverksgatan och Södra infarten likaså, eftersom den är en del av entrén till Aranäs stadsdel.
- Placering av entréer och fönster, passager och belysning ska bidra till trygghet samt levande och attraktiva miljöer. Passagen mellan bostadskvarteret och skolans nya lokaler är ett viktigt stråk att gestalta väl.

Gestaltningsprinciper för bostadskvarteret:

- Tydligt förhållningssätt till den omgivande bebyggelsen och särskild omsorg om entréer, mötesplatser och stråk. Modern och stadsmässig arkitektur med en egen identitet.
- Entréer ska placeras mot offentliga platser.
- Fasader, färgsättning och materialval ska präglas av en hög kvalitet.
- Våningsantalet ska variera inom bostadskvarteret. Solvärden och ljudmiljöer ska beaktas i val av våningsantal.
- Bostadsbyggnaden ska utformas som ett slutet eller huvudsakligen slutet kvarter. Bostadskvarterets husdjup ska vara max 12 meter och byggnaderna ska placeras i gräns mot gatan.

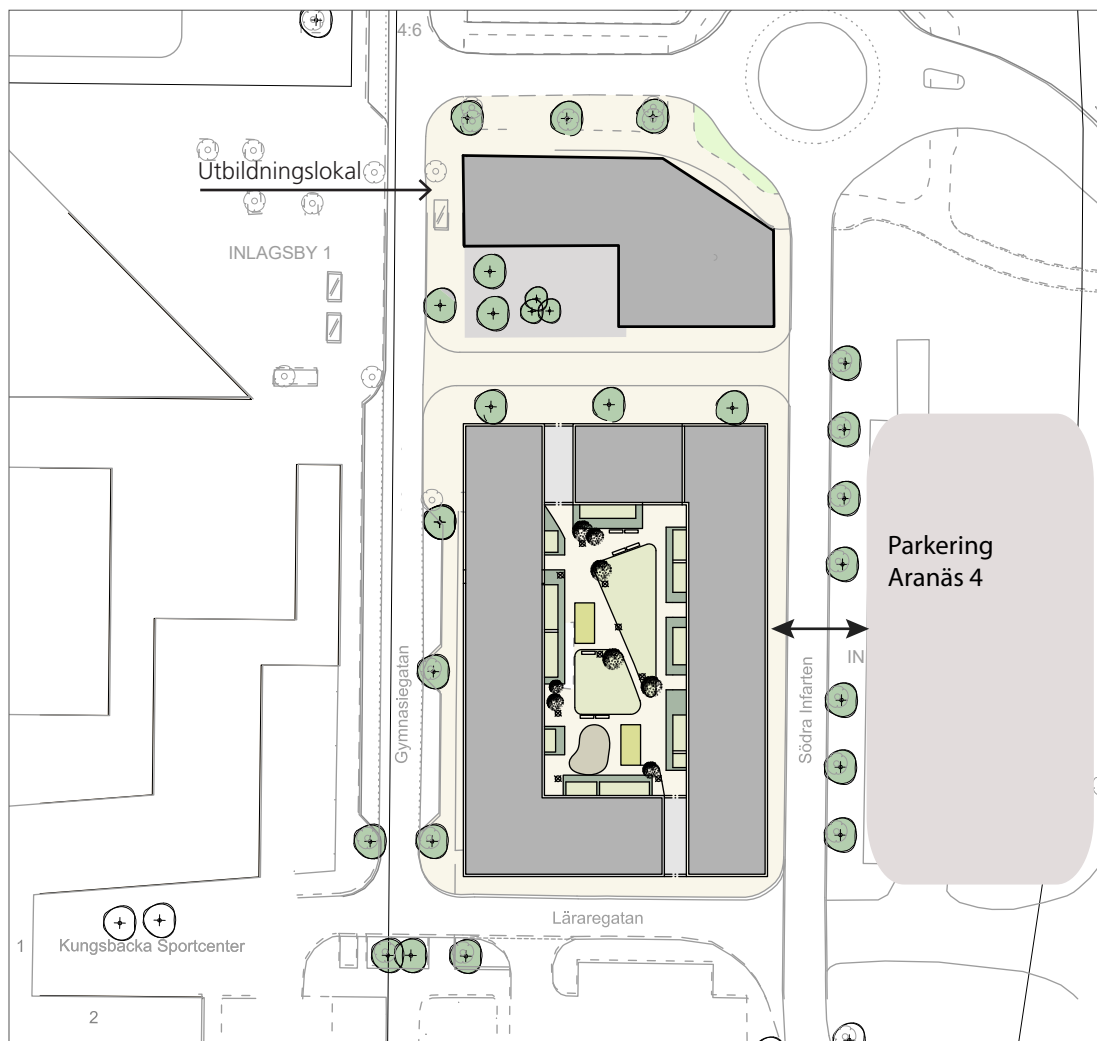


Illustration över planområdet

Gestaltungsprinciper för utbildningslokaler:

- Byggnaden ska ha en aktiv bottenvåning. Entréer ska vara tydliga och välkomnande. Bottenvåningen ska till stor del vara uppglasad för att lysa upp området och skapa en trygg, integrerad och inbjudande plats.
- Byggnaden ska kännetecknas av robusta material i mörka kulörer och utmärka sig både på höjden och materialmässigt. Fasader, färgsättning och materialval ska präglas av en hög kvalitet. Volymen ska komplettera Aranäs gymnasiet.
- Taket ska variera i höjd. På vissa platser kan det brytas upp med terrasser.
- Byggnaden ska skärma av trafiken i öst samtidigt som den ramar in torget på tomtens sydvästra del. Stor vikt ska läggas på ett inbjudande torg där det finns tydliga stråk och sittmöjligheter. Utemiljön ska belysas så att det känns tryggt och välkomnande även när det är mörk.

Gator och trafik

Gatunätet är i huvudsak utbyggt inom stadsdelen. Föreslagen bebyggelsen nås främst från Södra infarten i öster eller från Gymnasiegatan som passerar väster om planområdet.

Biltrafik

En trafikutredning, "Trafikutredning för Kungsbackas södra centrum vid Kungsbacka sportcenter" (Reinertsen, 2016-09-30) har tagits fram för den framtida badanläggningen i Aranäs stadsdel. Utredningen berör även Aranäs etapp 4.

En huvudtanke i trafikutredningen är att tydligt separera bilar från ytor där människor vistas för att uppnå en levande, säker och trygg plats. Det är dock viktigt att ändå ge möjlighet att komma nära anläggningarna för att hämta och lämna samt för verksamheternas transporter. Utredningen visade att korsningspunkterna inom och i anslutning till Aranäs stadsdel kommer att ha god kapacitet även efter att området har byggts ut.

Planförslag

Mellan den föreslagna skolbyggnaden och det föreslagna bostadskvarteret möjliggör detaljplanen en ny lokalgata. Gatan ska anordnas som gångfartsområde och kunna användas för angöring till bland annat verksamheterna i de nya byggnadernas bottenvåningar. I detaljplanen inkluderas även Läraregatan eftersom den idag är planlagd för garageändamål. Längs med Läraregatans norra sida ska det anläggas en gångväg med en bredd på minst 2 meter. På Läraregatans södra sida behöver det inte finnas en gångväg eftersom det inte finns några anslutande gång- eller cykelvägar åt sydöst.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats finns på Lindens gata, 100 meter norrut. Hållplatsen trafikeras av en stadsbusslinje med anslutning till resecentrum vid Kungsbacka station. Resecentrum är beläget ca 700 m norr om planområdet och härifrån utgår alla kommunens busslinjer. Från Kungsbacka station avgår tåg i riktning mot Göteborg samt mot Malmö och Köpenhamn.

Gång- och cykeltrafik

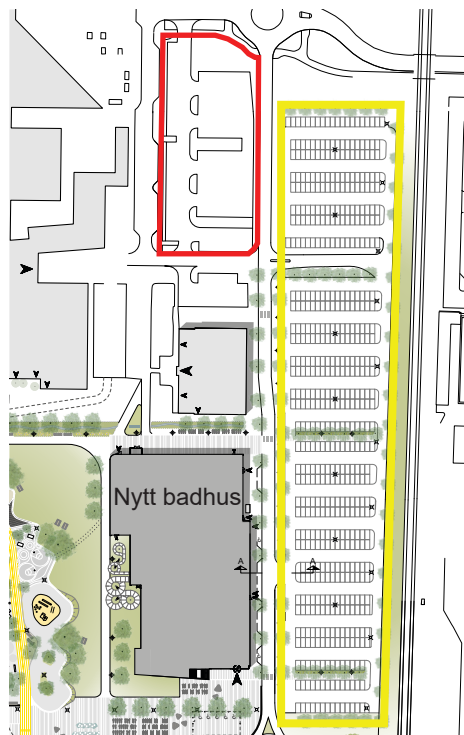
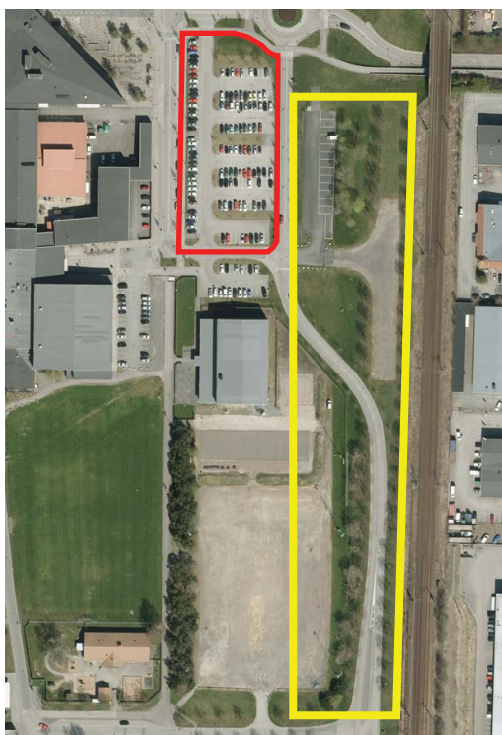
Enligt "Trafikutredning för Kungsbackas södra centrum vid Kungsbacka sportcenter" är de interna kopplingarna för cyklister idag otydliga och det är inte helt självklart hur man bäst ska röra sig genom Aranäs stadsdel. Då infrastrukturen byggdes ut i Aranäs stadsdel så avsågs cykeltrafiken dela körbana med biltrafiken. På grund av den höga belastningsgraden och trafiksäkerhetsaspekter avser kommunen nu att bygga om stråken så att de blir bättre anpassade till både bil- och cykeltrafiken.

Planförslag

Detaljplanen möjliggör för en gångbana längs med den västra sidan av Södra Infarten. För att inte plankartan ska bli svårläst ingår gångbanan i markanvändningen GATA. Enligt Boverket ingår GC i användningen GATA: "Gatuparkering ingår och normalt förekommer cykeltrafik på körbanan men också separata cykelvägar kan ingå."

Parkering för bil och cykel

Inom planområdet finns idag ingen cykelparkering men det finns cirka 130 bilparkeringsplatser som försvinner när detaljplanen genomförs. Planområdet bör innehålla 2 cykelparkeringsplatser/lägenhet samt ytterligare cykelparkering vid skolbyggnaden. På grund av det centrala och kollektivtrafikenära läget samt att lägenheterna inom området blir små, cirka 28-70 kvm, bedöms bostädernas bilparkeringsbehov kunna tillgodoses med ett parkeringstal på 1,2 bilparkeringsplatser/100 kvm BTA, vilket motsvarar cirka 0,8 parkeringsplats/lägenhet. Utbildningslokalerna bedöms skapa ett parkeringsbehov på cirka 47 bilparkeringsplatser. Parkeringsbehovet kommer att lösas öster om planområdet.



Bilden till höger visar hur området ser ut idag. Röd linje illustrerar planområdets avgränsning. Gul linje illustrerar avgränsningen för den nya parkeringsyta som möjliggörs i samband med detaljplanen för badhuset.

Detaljplanens påverkan på statligt vägnät

Detaljplanen innebär ett tillskott på 160 bostäder samt utbildningslokaler/kontor. Inom planområdet finns idag parkeringsplatser men ingen bostadsbebyggelse eller verksamheter. År 2040 beräknas enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg att området alstrar 375 bilresor årsvardagsdygnstrafik, ÅVDT. Uppskattningsvis håller sig 20 procent av dessa sig inom Kungsbacka stad. Resterande delar uppskattningsvis upp sig som följer i tabellen nedan:

Aranäs 4	2017	2040
BTA, bostäder	0	12 400
BTA verksamhet/kontor	0	5 850
Antal bilresor	0	375
Bilresor fördelade på vägnät		
Inom Kungsbacka stad	20%	75
Väg 940, Onsalavägen	10%	37
Väg 158, Säröleden	20%	75
Väg 939, Varbergsvägen	5%	19
Väg 970 Göteborgsvägen	5%	19
Väg E6 - norr	30%	113
Väg E6 - söder	10%	37
Totalt		375

ÅVDT, årsvardagsdygnstrafik.
Obs! Tabellen utgår från ett tillskott av 180 lgh.

Aktuell detaljplan tillskapar smålägenheter med ett lägre parkeringstal. Läget på planområdet är nära tågstationen och annan service därför bedöms behovet av bil vara måttligt. Sammanlagt ser vi att detaljplanen tillskapar en ringa belastning på riksintresset.

Teknisk försörjning

Dagvatten

I samband med detaljplanearbetet har en dagvattenutredning (Norconsult, 2016-10-17) tagits fram. Enligt utredningen bedöms föroreningshalterna i dagvattnet minska efter exploateringen, eftersom befintliga parkeringsytor reduceras. Avleds dessutom dagvattnet till raingardens, som har en god renande effekt, bedöms föroreningshalterna minska markant jämfört med befintlig situation. Således minskar med största sannolikhet föroreningsbelastningen på Kungsbackaån, som är recipient för områdets dagvatten, med föreslagen lösning.

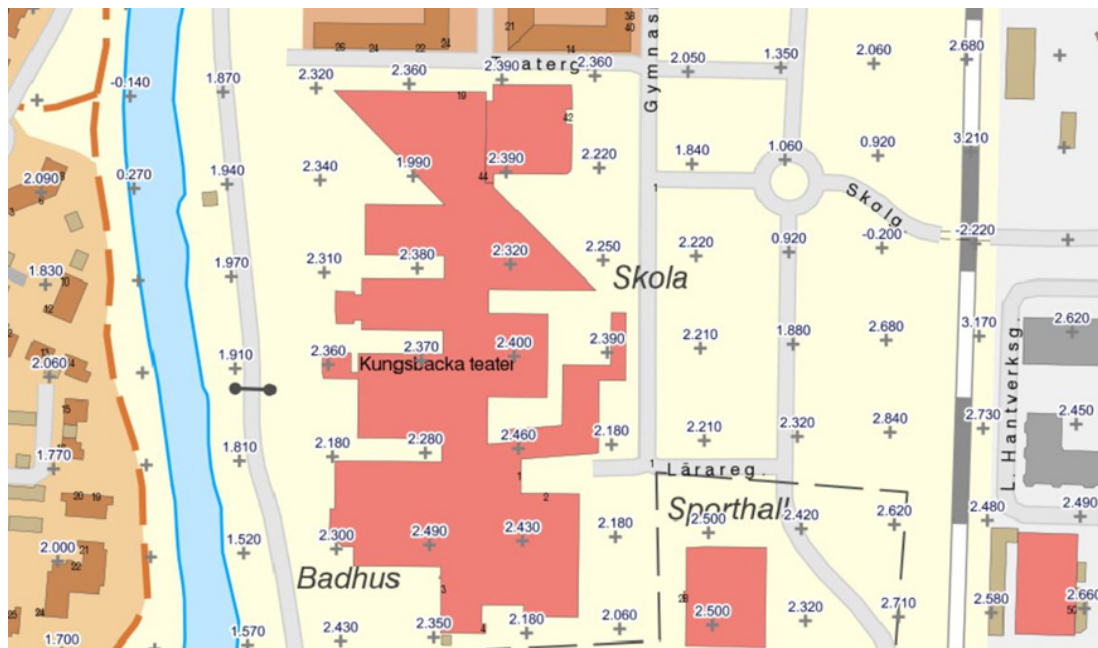
Eftersom den föreslagna exploateringen innebär att befintliga grösytor hårdgörs så medför det ett ökat flöde från planområdet. Om flödet inte ska öka efter exploatering kan olika lösningar tillämpas:

- Genom att anlägga genomsläppliga grönytor på minst 25% av planområdet (1200 m²) kan eventuellt behovet av utjämningsmagasin undgås. Dock bör hänsyn även tas till framtida klimatförändringar, vilket skulle innebära att grönytorna istället behöver uppgå till ca 40 % (2000 m²) av planområdet.
- Om i stort sett samtliga ytor hårdgörs, föreslås fördröjning anläggas så ytligt som möjligt med hänsyn till det å-nära läget med risk för översvämning och uppdämning i dagvattensystemet.

Erforderlig effektiv utjämningsvolym inom planområdet uppgår till 27 kvm förutsatt att samtliga ytor hårdgörs och utflödet begränsas till befintligt 10-årsflöde. Utjämningslösningar inom planområdet kan exempelvis utgöras av gröna tak, och/eller raingardens.

Då parkeringsytan, där utbildningslokalen planeras, är belägen 1-1,5 m högre än foten på denna slänt krävs att höjdskillnaden tas upp på något vis, exempelvis med hjälp av en stödmur.

Enligt dagvattenutredningen är det även viktigt att höjdsättningen av området ägnas stor omsorg. Gator och fastigheter ska i möjligaste mån harmonisera med varandra. Inga fastigheter bör anläggas lägre än gatan för att en tillfredsställande avledning av drän- och spillvatten ska kunna erhållas.



Kartan redovisar plushöjderna inom det aktuella planområdet med omnejd.

Planförslag

Storleken på genomsläppliga grönytor kommer eventuellt att regleras genom tillägsavtal. Kommunen hanterar planområdets dagvatten på allmän plats, troligtvis genom underjordiska magasin, eventuellt i kombination med rainingardens, inom området med markanvändningen TORG. I övrigt ska rekommendationerna i dagvattenutredningen följas.

Vatten och avlopp

Den kommunala anläggningen för spill- och dricksvatten i området bedöms ha kapacitet att försörja föreslagna byggnation. I lokalgata mellan föreslagna byggnationer finns vatten- och dagvattenledningar belägna. I befintlig cirkulationsplats nordost om planområdet finns en spillvattenledning belägen. Dessa ledningar måste beaktas vid pålning för planerad byggnation. Anslutningspunkt till allmänna VA-ledningar för respektive kvarter kan upprättas mellan planerade fastigheter i områden som på plankartan benämns som Gata respektive Torg.

Vattentrycket i området är cirka +64 meter (RH2000). Önskas högre vattentryck får det ordnas av fastighetsägaren genom intern tryckstegring.

Befintlig D1200 mm-ledning är delvis fylld med å-vatten i dagsläget vilket reducerar tillgänglig kapacitet. Ledningen är dessutom från 1961 och dess skick är okänt. I tillägg är ett mycket stort avrinningsområde anslutet till ledningen. I dagvattenutredningen rekommenderas därför på lång sikt att befintligt ledningsnät utvärderas för att bedöma vilka flöden, med hänsyn till återkomsttider, som i praktiken kan avledas och var systemets kapacitet är bristande.

Planförslag

Där det idag finns dagvattenledningar planläggs marken som allmän plats, GATA.

Brandvattenförsörjning

Närmaste brandvattenpost ligger på cirka 20 meters avstånd från planområdet. Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter, vilket uppfylls med stor marginal. Körbarhet och tillgänglighet för Räddningstjänstens fordon har beaktats under planarbetet.

Värme

Inom området finns det möjlighet att ansluta sig till Statkrafts fjärrvärmenät. Fjärrvärmeledningarna löper parallellt och till viss del överlappar byggrätt utmed Gymnasiegatan intill planområdets västra gräns samt Läraregatan. Ledningen kommer att behöva flyttas i samband med utbyggnaden av bostadskvarteret.

Planförslag

Hur byggnaderna ska uppvärmas är inte klarlagt. Krav på byggnadernas energianvändning ska följa bestämmelserna enligt BBR (Boverkets byggregler). Energieffektivt byggande förespråkas. Befintlig fjärrvärmeledning kommer att behöva flyttas på erforderligt avstånd från byggrätt.

El och Tele

Inom området finns ledningar under mark. Skanova har en ledning inom det område som föreslås planläggas som GATA.

Eon har en elkabel som parallellt med Gymnasiegatan och inom det område som föreslås planläggas som GATA. Ledningens läge är inte exakt inmätt, varför man behöver ha god

marginal mellan ledningen och den plats där markarbete ska utföras. Ledningen som går parallellt med Gymnasiegatan kommer att behöva troligtvis flyttas i samband med utbyggnaden av utbildningslokalen.

Planförslag

Transformatorstation som servar bebyggelsen inom planområdet kommer att planläggas för och uppföras inom närliggande detaljplan.

Bredband

Ledningar för bredband finns inom den del området som föreslås planläggas som GATA samt parallellt med Gymnasiegatan. Ledningen som går parallellt med Gymnasiegatan kommer att behöva flyttas i samband med utbyggnaden av utbildningslokalen och bostadskvarteret.

Avfall

Närmsta återvinningsstation finns cirka 120 meter från det aktuella området.

Planförslag

Planförslaget innebär att avfallshanteringsfordon kan ta sig fram till den nya bebyggelsen via befintligt gatunät. Erforderliga utrymmen för källsortering av sopor ska finnas. Sophanteringen ska ske med största hänsyn till miljön samt återvinning av energi och material. Utformningen ska se enligt *Handbok för avfallsutrymmen* (Avfall Sverige, 2009).

Hälsa och säkerhet

Buller

I samband med detaljplanen har Norconsult tagit fram en bullerutredning (mars 2017) som redovisar höga bullervärden framförallt från järnvägen. Beräknade ljudnivåer överskrider riktvärdena för buller vid fasad och för flertalet lägenheter. För att ha möjlighet att klara riktvärdena krävs en skärm längs järnvägen.

För de lägenheter som även med skärm längs järnvägen beräknas få ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA och är större än 35 kvm bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot sida där ekvivalent ljudnivå inte överskrider 55 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA klaras. Lägenheter på högst 35 kvm kan placeras där ekvivalenta ljudnivån är 65 dBA eller lägre utan särskilda bullerskyddsåtgärder. För bostadskvarteret klaras riktvärdet vid fasad mot gården vid slutet kvarter.

För bostäder och verksamheter klaras riktvärdena inomhus med fasader inklusive fönster utformade med hänsyn till ljudnivåkraven i Boverkets Byggregler (BBR).

Planförslag

I enlighet med planprogrammet för Aranäs 3 och 4 ska kommunen bygga ett bullerskydd längs med järnvägen i Aranäs stadsdel. Bullerskyddet kommer att få en höjd på 3 meter. I planen regleras högsta ekvivalenta ljudnivå, i enlighet med bullerförordning, och en bestämmelse har införts om att byggnader ska uppföras sammanbyggda för att skapa en tyst sida mot gården, där även uteplats kommer att anordnas med ekvivalent ljudnivå som inte överskrider 50 dBA. Bostadslägenheterna får inte tas i bruk förrän bullerskärmen är plats, vilket kommer att regleras i bygglovsskedet.

Farligt gods

Planområdet är beläget 80 meter från Västra stambanan, som är en transportled för farligt gods. Länsstyrelsen i Hallands län har tagit fram rapporten "Riskanalys av transport av farligt gods i Hallands län" med riktlinjer för planering av områden i närheten av farligt godsleder (2011). I riktlinjerna rekommenderas ett avstånd mellan västkustbanan och bostäder till 80 meter. Vid ett avstånd på 80 meter ska följande krav uppfyllas;

- Motverka spridning av vätska in mot området. Detta kan göras med hjälp av något av t.ex. en vall eller ett plank som är tätt i nedkanten.
- Sidoområdet fritt från oeftergivliga och spetsiga föremål.
- Beakta möjligheten att reducera konsekvenser av ett gasutsläpp genom att luftintag placeras högt och på motsatt sida av leden.

Kommunen planerar att uppföra en bullerskärm längs med järnvägen, vilket skulle motverka spridning av vätska in mot planområdet.

Planförslag

I plankartan har en bestämmelse införts om att luftintag ska placeras högt och på motsatt sida i förhållande till järnvägen.

Risk för översvämning

Vattennivåerna i Kungsbackaån varierar med årstid, höjdvariationer i landskapet och avstånd till havet. I åns nedre delar påverkas nivån främst av havsnivån medan nivån i åns övre delar främst påverkas av flödet i ån. Påverkan från havet sträcker sig tydligt upp till Kraftvägen, drygt 2 km norr om aktuellt programområde.

I den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad ges rekommendationer avseende lägsta golvnivå för ny bebyggelse i tätorten för att minska risken för översvämningar. I denna har kommunen utgått från ett flöde med 100-års återkomsttid och ett högsta vattenstånd i inre Kungsbackaån med och lagt till en buffert på 0,5 meter. För aktuellt område gäller en lägsta golvnivå på +3,0 meter.

I rapporten Klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län (WSP 2012-05-24) där beräkningar om framtida havsnivåer har behandlats så finns det en risk att havsnivåerna med en climateffekt blir +3,5 meter. För att ta höjd för så stora havsnivåhöjningar behöver kommunen sannolikt bygga olika former av skydd längs med ån eller vid åmynningen för att skydda samhällsviktiga verksamheter och infrastruktur. På kort sikt kan det handla om tillfälliga skyddsåtgärder så som tillfälliga översvämningsskydd.

Föreslagen utformning av nya byggnader inom planområdet kan, enligt dagvattenutredningen, innebära att instängda områden tillskapas, till följd av kvarterens utformning. Detta medför att dagvatten från delar av planområdena ej har möjlighet att avledas ytledes vid tillfällen då ledningsnätet är överbelastat. Det skulle således vara lämpligt att förse byggnaderna med öppna portar på känsliga platser, varigenom dagvattnet kan lämna respektive kvarter markledes.

Planförslag

I plankartan regleras att nivå på färdigt golv i bostad och öppningar i konstruktioner ska vara lägst +3,0 meter om inte annat översvämningsskydd anordnas.

Räddningstjänsten

Körbarhet och tillgänglighet för Räddningstjänstens fordon har beaktats under planarbetet. Detta kontrolleras i bygglovskedet.

Överväganden och konsekvenser

Miljökonsekvenser

Behovsbedömning

Kungsbacka kommun har gjort en behovsbedömning för att ta reda på om förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Kommunen ska göra sin bedömning enligt de kriterier som anges i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Sammanfattningsvis har behovsbedömningen visat att detaljplanen inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan. Däremot avses rekommendationerna i dagvattenutredningen och bullerutredningen i huvudsak följas.

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte innebära konflikt med bestämmelserna i 4 kap MB utan kan ses som tätortsutveckling.

Natur, kulturmiljö & rekreation

Inom planområdet finns inga natur-, kultur- eller rekreationsvärden.

Landskapsbild

Stadsbilden kommer att påverkas i och med att den obebyggda parkeringsytan bebyggs.

Markförhållanden

Marken är redan ianspråktagen som en hårdgjord parkeringsyta.

Vattenförhållanden

Planens genomförande skulle innebära mer hårdgjorda ytor, men ingen ökad föroreningsbelastning från områdets dagvatten. Planens genomförande innebär snarare en förbättring avseende föroreningsbelastning då parkeringsplatser omvandlas till byggnader och innergård.

Trafikrelaterade frågor

En liten ökning vad gäller trafik i området bedöms uppstå men förutsättningarna för att nå området med kollektivtrafik är mycket goda. Trafikökningen bedöms inte leda till några stora negativa effekter för miljön eller människors hälsa.

Hälsa och säkerhet

Området är idag påverkat av buller från järnvägen. Effekten på människors hälsa blir liten på grund av att en 3 meter hög bullerskärm byggs ut längs med järnvägen samt att bostadsbebyggelsen kommer att regleras genom planbestämmelser och i bygglövsområdet genom reglementet i Boverkets byggregler, BBR.

Planområdet ligger 80 meter från järnvägen. Åtgärder som krävs för bebyggelse med 80 meters avstånd från järnväg regleras genom planbestämmelser i enlighet med direkt från Länsstyrelsens rapport "Riskanalys av farligt gods i Hallands län".

Naturresurser

Ett genomförande av planen innebär exploatering med bostäder och skola på en redan ianspråktagen yta.

Miljökvalitetsnormer för luft, yt-och grundvatten 5 kap Miljöbalken

Enligt behovsbedömningen innebär planförslaget ingen påverkan på varken MKN för luft eller MKN för vatten.

Miljömål

Bostäder och skola planeras i ett mycket centralt läge och med närhet till en av kommunens bästa kollektivtrafikknuten. På grund av ökade transporter blir det en viss negativ påverkan på miljömålet för begränsad klimatpåverkan.

Planområdet avvattnas till Kungsbackaan. Under förutsättning att det sker en god dagvattenhantering bedöms påverkan på levande sjöar och vattendrag bli liten.

Påverkan på Natura 2000

Slutrecipient för dagvattnet från området är Kungsbackafjorden, som ligger cirka 2 kilometer nedströms aktuellt område, och är ett riksintresse för naturvården och friluftslivet enligt 3 kap 6 § miljöbalken, ett Natura 2000-område enligt 7 kap 28 § miljöbalken samt ett naturreservat enligt 7 kap 4 § miljöbalken. Kungsbackafjorden bedöms inte påverkas negativt av planförslaget.

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

Ekonomiska konsekvenser

Huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats.

Sociala konsekvenser

Den fysiska miljön påverkar folkhälsan och är en långsiktig samhällsinvestering. Stadens utformning har stor påverkan på en individs hälsa, det har till exempel att göra med hur delaktig man känner sig i samhället och i vilken miljö barn och unga växer upp i. Fysisk planering kan hjälpa till att skapa tillit för omgivningen, underlätta jämlika förhållanden och göra det möjligt att vara fysisk aktiv. En hälsosam stad försöker tillgodose allas behov samt uppmuntrar en känsla av stolthet, rörlighet och tillgänglighet.

Mångfald

Mångfald syftar i första hand på blandningen av människor som bor, verkar i och besöker området. Genom en blandad befolkning skapas bättre förutsättningar för integration, dynamik, tolerans och tillit mellan människor. Om det finns en variation av bostäder, verksamhetslokaler och aktiviteter är det mer troligt att även människorna i området speglar en större mångfald. Med områden som inte är alltför likformiga eller avgränsade av barriärer, blir orten mer sammanhållen. Det gör det lättare att röra sig mellan olika områden och fler kan sig välkomna även på platser där man inte bor eller är verksam.

Inom Aranäs etapp 4 kommer upplåtelseformerna inkludera både hyresrätter och bostadsrätter, med tyngdpunkt på mindre lägenheter. Planförslaget möjliggör en mångfald i Aranäs stadsdel genom en blandning av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och boendekostnader.

Planområdet knyter samman innerstaden med badhusområdet och kommer utgöra en förlängning av innerstaden. Bottenvåningarna kommer att möjliggöras för verksamheter. Området kommer därmed att befolkas av både boende och människor på besök eller genomresa.

Vardagsliv

Vardagsliv avser möjligheterna till ett aktivt, kreativt och fungerande vardagsliv. Närheten eller möjligheten att på ett enkelt sätt ta sig mellan olika vardagsfunktioner såsom arbetsplats, bostad och service är faktorer som underlättar vardagen. Om det finns ett stort utbud av fritidssysselsättningar (kultur, nöjen, idrott mm) ökar möjligheterna att ägna sig åt rekreation och fysisk aktivitet, vilket är positivt för människors välmående och hälsa. Tillgången till parker och grönområden har också stor betydelse för att röra på sig i vardagen eller få en stunds vila och avkoppling.

Inom och i närhet av Aranäs stadsdel finns en god tillgång till handel, service och aktiviteter. Innergårdarna har möjlighet att utgöra trygga sociala mötesplatser för de boende. Planförslaget kan stärka social interaktion genom att skapa offentliga mötesplatser med hög kvalitet, komfort och trygghet.

I områdets närhet finns även promenadstråken längs Kungsbackaan och en allmän lekplats.

Trygghet

Trygghet är avsaknad av rädsla om att något negativt ska hända. Trygghet är en förutsättning för allas tillgång till det offentliga rummet. I fysiska miljöer rör rädslan ofta överfall eller (trafik-)olyckor. Många känner sig otrygga i mörka, folktomma, misskötta miljöer med "dåligt rykte" och/eller där man inte känner sig sedd eller ser andra. Faktorer som kan påverka trygghetsupplevelsen positivt är god överblickbarhet, folkliv, aktiva fasader, till exempel bottenvåningar med fönster och entréer ut mot gatan. Känslan av otrygghet är olika för olika personer och kan variera under dygnet. Kvinnor känner sig överlag mer otrygga i det offentliga rummet än vad män gör vilket gör att kvinnor oftare än män anpassar sitt beteende, som att gå omvägar, välja andra färdmedel eller stanna inomhus. Jämställdhetsperspektivet är därför mycket viktigt när man pratar om trygghet.

Trygghet är att kunna röra sig i och kring sin bostad utan att uppleva sociala eller fysiska begränsningar.

Området är beläget mellan Kungsbacka centrum i norr och Aranäsgymnasiet samt lokaler för idrott och fritidsaktiviteter mm i söder. Blandningen av bostäder och andra funktioner inom och i områdets närhet ökar förutsättningarna för att folk kommer att röra sig genom planområdet under stora delar av dygnet, vilket bidrar till ökad trygghet.

Mobilitet

Mobilitet gäller möjligheten att förflytta sig samt allas rätt att kunna ta sig mellan viktiga punkter. Ur ett socialt perspektiv är det viktigast att beakta gång, cykel och kollektivtrafik, eftersom dessa färdmedel är tillgängliga för de flesta. Det gäller särskilt för grupper som ofta missgynnas så som barn, äldre och rörelsehindrade. Kollektivtrafik och gång är dessutom transportsätt som ökar den sociala kontakten mellan människor, då man kan se och interagera med folk under tiden. Närhet mellan målpunkter underlättar människors vardag och minskar behovet av förflyttningar. Starka stråk och kopplingar stärker mobiliteten, medan barriärer försvårar den.

Närhet till kollektivtrafik finns med hållplats längs med Lindens gata. Genom området går även ett cyklestråk som kopplar samman innerstaden med badhusområdet. Området är sedan tidigare utbyggt i en struktur där trottoarer kantar gatorna och cykeltrafiken förväntas dela gata med biltrafiken.

Samvaro

Samvaro handlar om att det ska finnas goda möjligheter för att umgås såväl som att bara se andra människor. Både spontana och planerade träffar behöver kunna ske i stadsrummet.

Med en variation av platser och aktiviteter samt många människor i omlopp ökar de sociala kontaktmöjligheterna. Det behöver bland annat finnas platser för barns lek och lärande i närområdet där de också har möjlighet att träffa andra barn. Förutom tillgång och närhet är kvaliteten i utemiljön avgörande för att folk ska vilja vistas på stadens platser och stråk.

Boende i planområdet kommer att ha tillgång till en gård för de boende att vistas på. Park finns längs Kungsbackaan ca 200 meter från planområdet. Kommunal lekplats finns på samma avstånd. Dessutom finns närhet till simhall, ishall och teater samt innerstadens möjligheter till samvaro.

Genomförandefrågor

Denna del av planbeskrivningen redogör för hur detaljplanen är tänkt att genomföras. Här redovisas de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska frågorna. Beskrivningarna har ingen självständig rättsverkan, utan fungerar som vägledning vid detaljplanens genomförande.

Organisatoriska frågor

Tidplan för planskedet

Planprocessen förväntas följa tidplan enligt nedan:

- Samråd andra kvartalet 2017
- Granskning tredje kvartalet 2017
- Antagande fjärde kvartalet 2017

Efter att detaljplanen vunnit laga kraft kan fastighetsbildningsåtgärder genomföras, bygglov erhållas och utbyggnaden påbörjas.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dag den vinner laga kraft. Det innebär en skälig tid för utbyggnad av planområdet.

Begreppet genomförandetid anger inom vilken tid fastighetsägarna har en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen. Detaljplanen får inte ändras eller upphävas inom genomförandetiden mot någon berörd fastighetsägars vilja om inte särskilda skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas av kommunen utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning för exempelvis förlorad byggrätt.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats. Det innebär att ansvar för utförande och drift av allmän plats inom detaljplanens område åligger kommunen.

Avtal

Avtal om marköverlåtelse och genomförande har tecknats med exploatören för den del av planområdet som ska bebyggas med bostäder och eventuellt lokaler. Avtalet reglerar marköverlåtelsen, exploatörens erläggande av gatukostnadsavgift och andra liknande anslutningsavgifter, samt hur byggnationen ska ske.

För norra delen av planområde som ska bebyggas med en undervisningsbyggnad, som ska

kvarstanna i kommunal ägo, ska avtal om intern markupplåtelse tecknas mellan berörda förvaltningar på kommunen.

Ansvar

Inom planområdet finns två exploatörer; dels köparen av södra delen, dels kommunen genom dess serviceförvaltning, för norra delen.

Exploatörerna ansvarar för åtgärder inom den kvartersmark som respektive exploatör förfo-
gar över.

Ansvar för utförande och drift av allmän plats åvilar kommunen.

Kommunen ansvarar för allmännyttiga VA-ledningar inom planområdet.

Ägare av fjärrvärme/el/tele/bredbandsnät ansvarar för att planområdet ansluts till respektive nät.

Fastighetsrättsliga frågor

Markägande

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen.

Kommunen är ensam fastighetsägare inom planområdet. Södra delen av planområdet kommer efter att dp har vunnit laga kraft att överlåtas till exploatör.

Fastighetsbildning mm

Fastighetsbildning och övriga fastighetsrättsliga åtgärder kan ske med stöd av detaljplanen. Ytterligare reglering genom så kallad fastighetsindelningsbestämmelser bedöms inte nödvändig.

Detaljplanen möjliggör byggrätter för boende, lokaler och undervisningsbyggnad enligt det som anges ovan i planbeskrivningen. Respektive del av kvarteret kommer att avstyckas till egna fastigheter. Södra delen kommer sannolikt, på exploatörens initiativ, att indelas utifrån upplåtelseform för respektive byggnad.

Kommunen ansvarar för, och bekostar, avstyckning i syfte att bilda en fastighet för undervisningsbyggnad och en fastighet för bostäder och lokaler. Ytterligare indelning ansvarar respektive exploatör för.

Ledningsrätt

De ledningar som kommunen ansvarar för är säkerställda, eller kommer att säkerställas genom ledningsrätt inom u-område. Kommunen ansöker och bekostar lantmäteriförrättning för ledningsrätt.

Respektive ledningshavare för andra allmänna ledningar, till exempel tele och el, svarar själv för att säkerställa rättighet för sina ledningar.

Servitut och gemensamhetsanläggning

Detaljplanen bedöms inte ge upphov till behov av några nya servitut.

De eventuella servitut och gemensamhetsanläggningar som behövs inom respektive kommande fastighet, bildas på initiativ av respektive exploatör.

Tekniska frågor

Se respektive avsnitt ovan angående trafik, VA, el/tele mm.

Parkering anordnas på kommunens angränsande markparkering och boende löser s k boendekort av kommunen.

Det kommer att behöva anläggas en bullerskärm längs med järnvägen för att säkerställa ljudmiljön inom kvarteret. Bullerskärmen ligger inom angränsande *Detaljplan för badhus, infrastruktur och park vid Kungsbacka sportcenter*. Kommunen ansvarar för att bullerskärmen är på plats innan första inflyttning sker.

Eventuellt kan det bli aktuellt med flytt av några allmännyttiga ledningar, främst fjärrvärme och el. Kommunen ansvarar för att dessa flyttas så att kvarteret kan bebyggas.

Ekonomiska frågor

Konsekvenser för kommunen

Kommunen i egenskap av exploatör får kostnader för iordningställande och bebyggelse inom kvartersmark – norra delen.

Kommunen får kostnader för utbyggnad av allmän plats, vilket finansieras genom gatukostnadsavgifter.

Kommunen får kostnader för utbyggnad av t ex VA-anlutningar. Detta finansieras genom anslutningsavgifter.

Kommunen får kostnader för utbyggnad av bullerskärm mot järnvägen.

Konsekvenser för exploatören (södra delen)

Exploatören för södra planområdet får kostnader för markförvärv, diverse anslutningsavgifter samt byggnation inom kvarteret. Dock erhålls intäkter genom försäljning av bostadsrätter samt hyresintäkter.



Kungsbacka kommun • 434 81 Kungsbacka • 0300-83 40 00
pbplan@kungsbacka.se • www.kungsbacka.se

Kungsbacka kommun • 434 81 Kungsbacka • 0300-83 40 00

pbplan@kungsbacka.se • www.kungsbacka.se