

PLANBESKRIVNING

Tillhörande detaljplan för del av

FYLLINGE 20:393, IV kvadranten



FYLLINGE, HALMSTADS KOMMUN

1106 K

Normalt förfarande, KS 2014/0120

Kommunfullmäktige 2016-06-14

Laga kraft 2016-07-20

INNEHÅLL

INLEDNING 3

MILJÖBEDÖMNING 5

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN 5

FÖRUTSÄTTNINGAR 6

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER 14

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING 30

INLEDNING

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning, (2015-03-19, rev 2015-11-30)
- Grundkarta, (2014-08-28, rev 2015-11-09)

Övriga handlingar/utredningar:

- Dagvattenutredning, (Sweco, 2015-11-26)
- Geoteknisk utredning, (WSP, 2014-11-10)
- Trafikutredning, (Teknik- & Fritidsförvaltningen, 2014-11-10)
- Arkeologisk utredning, (Kulturmiljö Halland, november 2015)
- Yttrande från Sveriges Veterinärmedicinska Anstalt (SVA), diariefört med Länsstyrelsens yttrande 2015-06-29

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta och planbeskrivning. Efter samråd har samrådsredogörelse tillkommit över inkomna synpunkter, och efter granskning tillkommer granskningsutlåtande.

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

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra för uppförande av minst 300 bostäder, i blandade hustyper och upplåtelseformer, i den så kallade IV kvadranten i Fyllinge. Förutom bostäder ska även äldreboende, förskola och i viss mån centrumändamål möjliggöras. Syftet med detaljplanen är även att skapa goda förutsättningar för att nå en relativt hög andel resande med hållbara transportmedel för boende i IV kvadranten.

Huvuddrag

Planförslaget innehåller drygt 320 bostäder i en kvartersstruktur, med blandade hustyper inom varje kvarter. En lokalgata med två ben löper igenom området. Mot lokalgata vänder sig flerbostadshus i högst fyra våningar. Kvarterens inre består av småskalig bebyggelse i högst 2,5 våningar. Genom kvarteren löper gårdsgator som mynnar i mindre öppna platser, där trafiken sker på fotgängarnas villkor. Det befintliga sammanhängande nord-sydliga gröonstråket kompletteras med ett öst-västligt gröonstråk genom det nya bostadsområdet, som kopplas samman med befintligt gröonstråk i tredje

kvadranten. Gårdsgatorna med de öppna platserna, tillsammans med parken och grönstråket, utgör ett nätverk av offentliga rum av varierande storlek och karaktär. Parkering sker för majoriteten av bostäderna på samlade, gemensamma parkeringsplatser. Därigenom minskas trafiken på gårdsgatorna och en lugn miljö uppnås i kvarterens inre. Vid den befintliga parken i mitten av Fyllinge skapas ett torg med väderskyddad busshållplats. I anslutning till torget placeras ett äldreboende i högst fyra våningar, med entré mot torget. På motsatt sida torget möjliggörs för flerbostadshus i tre våningar. För både äldreboendet och flerbostadshuset som gränsar till torget skapas möjlighet till handel och centrumanvändning i bottenvåningen. I den befintliga parken, intill det föreslagna torget, placeras en förskoletomt dimensionerad för 6 avdelningar.

DETALJPLANENS HANDLÄGGNING

Uppdrag

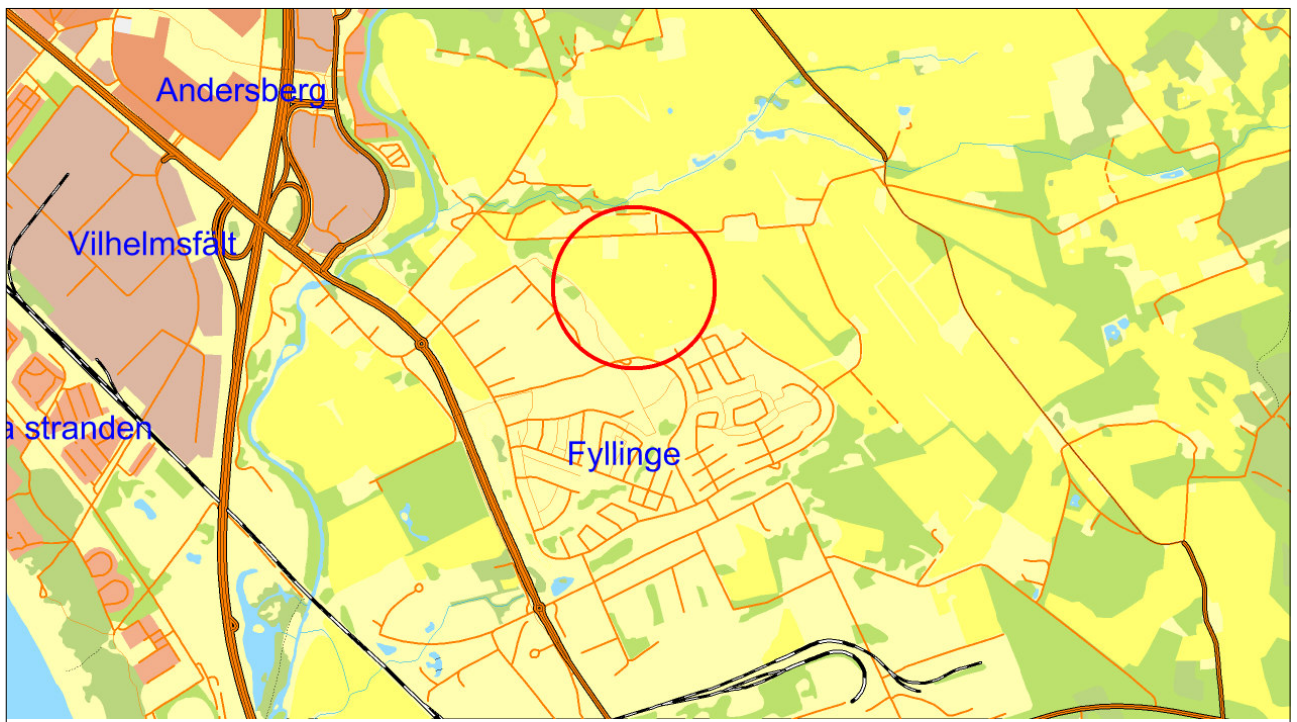
Samhällsbyggnadskontoret fick 2014-02-11 KSU § 32 i uppdrag att i detaljplan pröva del av fastigheten Fyllinge 20:393 m.fl. för i huvudsak bostadsändamål. Målsättningen som angavs var att uppnå ett effektivt markutnyttjande med en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer.

När planuppdraget gavs gällde plan- och bygglagen 2010:900, med den senaste ändringen SFS 2013:867. Detta innebär att planen tas fram i enlighet med Boverkets vägledning för detaljplaner som publicerats på webbsidan "PBL Kunskapsbanken" och gäller detaljplaner påbörjade mellan 3 nov. 2012 - 1 januari 2015.

PLANDATA

Lägesbestämning och areal

Planområdet är beläget i Fyllinge, en stadsdel i östra Halmstad. Planområdet utgör den så kallade fjärde kvadranten, i nordöstra delen av Fyllinge. Planområdet omfattar ca 17 ha.



Planområdets läge.

Markägförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheten Fyllinge 20:393, som ägs av Halmstads kommun.

MILJÖBEDÖMNING

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål. De miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är: god bebyggd miljö och begränsad miljöpåverkan.

Behovsbedömning

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

Ställningstagande

Ett genomförande av planen anses inte medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser varför miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättas.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

PLANER OCH PROGRAM

Översiktsplan/fördjupad översiktsplan

Fjärde kvadranten har varit med i kommunens planer ända sedan 70-talet då Fyllinge planerades. I översiktsplan Framtidsplan 2030, laga kraft 2015-01-05, är området utpekat för bostäder. Planen är förenlig med översiktsplanens intentioner.



Gällande detaljplaner. Planområdet markerat med röd linje.

Gällande detaljplaner

Huvuddelen av planområdet är inte tidigare detaljplanlagt. Inom delar av området gäller detaljplan 1023 (laga kraft 2009-01-12), detaljplan 707 (laga kraft, 1983-03-19), och detaljplan 692 (laga kraft 1981-11-16). Strax utanför området gäller detaljplan 682 (laga kraft 1981-02-16) och detaljplan 900 (laga kraft 1994-05-26). Ingen av detaljplanerna har genomförandetid kvar.

Planprogram

I planärendet har planprogram som föreligger detaljplanen ej upprättats.

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE

Fylleån, ca 600 meter nordväst om planområdet, utgör Natura-2000 område och omfattas även av riksintressen för naturvård och friluftsliv. Riksväg 15 omfattas av riksintresse för väg. Inga riksintressen finns inom planområdet.

FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Fyllinge ligger i ett öppet jordbrukslandskap, med tydliga gränser mellan bebyggelsen och det



Den centrala parken i Fyllinge. En av kullarna med fyllnadsmassorna syns i bilden.



Bild tagen mot nordväst, vid den planerade infarten till området. En märkegrav syns till höger.



Ortofoto över området.

omgivande landskapet. Planområdet består till största delen av jordbruksmark i ett öppet landskap. Jordbruksmarken är högklassig jordbruksmark, klassad som 8 på en 10-gradig skala. Marken sluttar svagt åt sydväst. Inom planområdet finns fyra märgelgravar. Strax utanför planområdet, under kraftledningen, samt strax norr om planområdet finns ytterligare två märgelgravar. Märgelgravarna omfattas av biotopskydd.

Parker och torg

Längs västra delen av området löper en linjär park, Mariaparken. I södra delen av området, i mitten av Fyllinge, finns en större park. Parken innehåller en tennisbana och en fotbollsplan. I övrigt har parken mera karaktären av ett naturområde än en anordnad park. Den östra sidan av parken är avgränsad av en bussgata och två kullar av fyllnadsmassor. Längs planområdets södra gräns löper en gräsbevuxen vall. Vallen ingår i detaljplan 1023, Gyllebolet etapp 2. Syftet med vallen var att skydda mot den bussgata som planerades men som inte har anlagts.

Vattenområden och strandskydd

De två vattenfyllda märgelgravarna i östra delen av planområdet bedöms inte omfattas av strandskydd, då de enligt Naturvårdsverkets definition av strandskyddade objekt i dom MÖD F 5418-13 inte utgör vattendrag, hav eller insjö. Märgelgravarna saknar in- eller utlopp och rinnande vatten och är därför inte vattendrag. Vattenspeglarna är ca 200 kvm respektive 300 kvm, men kan inte sammanräknas då de inte hänger ihop. Den sammantagna vattenspeglarna överstiger oavsett detta inte 0,1 hektar och

märgelgravarna kan därför inte klassas som små insjöar i enlighet med ovanstående dom.

Inga övriga vattenområden berörs.

Geotekniska förhållanden

Geoteknisk utredning har genomförts (WSP, 2014-11-10). Generellt utgörs jorden, i huvudsak, av lera eller silt med organiskt innehåll, som underlagras av torrskorpelera. Torrskorpelera vilar på en fast lera, som underlagras av friktionsjord.

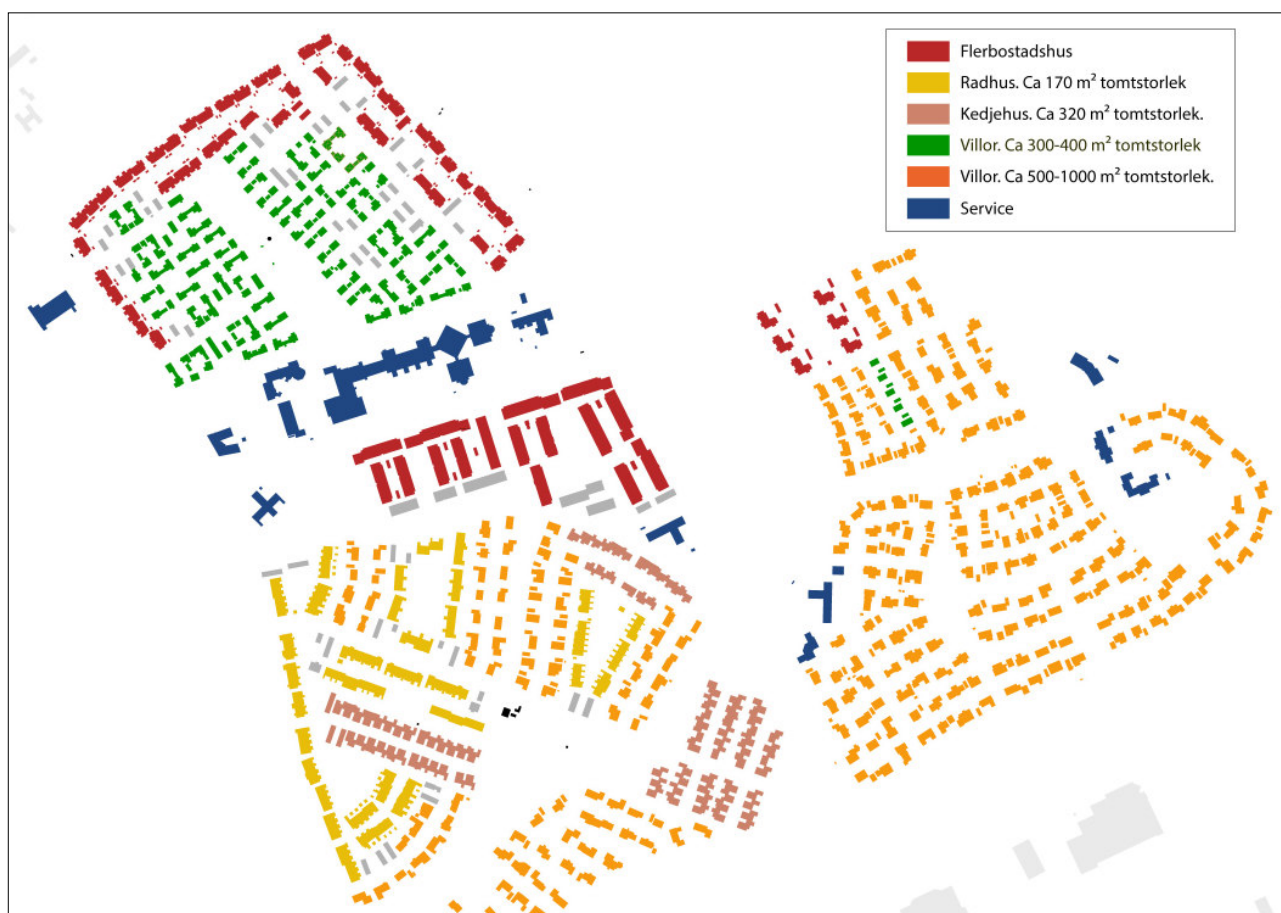
Byggnader och anläggningar bedöms kunna grundläggas direkt på mark. Detta under förutsättning att nettospänningsökningen i jorden begränsas till 55 kPa, inklusive uppfyllnad under och intill byggnad. 55 kPa motsvarar ungefär följande belastning på markytan:

- Flerbostadshus i fem plan grundlagt på befintlig marknivå.
- Uppfyllnad med 1 m samt flerbostadshus i tre plan.
- Flerbostadshus i åtta plan plus källare, grundlagt 2,5 m under befintlig markyta.

Vid en högre belastning behöver åtgärder vidtas för att förstärka marken.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Inga kulturmiljöer finns utpekade i Fyllinge eller dess närhet. Arkeologisk utredning färdigställdes i november 2015 av Kulturmiljö Halland. Fynd av förhistoriska boplatser gjordes inom två områden



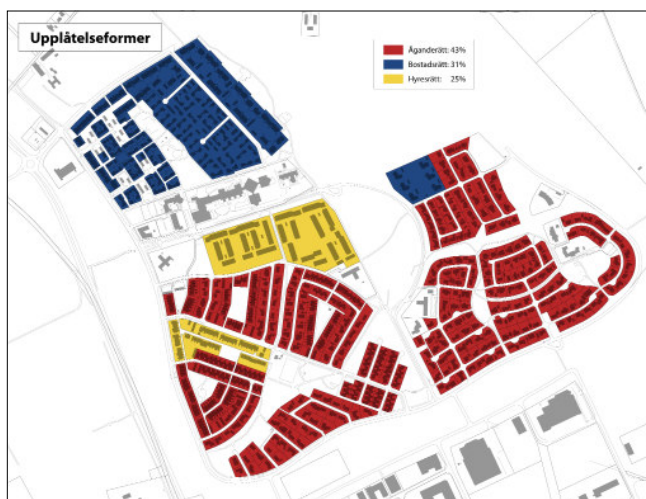
Beskrivning av hustyper i Fyllinge.

i den västra delen av planområdet. För dessa förordar Kulturmiljö Halland att en arkeologisk förundersökning görs om området avses exploateras.

BEBYGGELSE

Fyllinge består av tre olika områden, så kallade kvadranter. Första kvadranten (räknat från nordväst och motsols) kallas Åkeslätt, den andra kvadranten kallas Klacken och den tredje kvadranten kallas Gyllebolet. Gyllebolet planlades i två etapper, Gyllebolet I och Gyllebolet II.

Bebyggelsen i Fyllinge är småskalig med 1-2 våningar och består till största delen av bostäder. Av bostäderna är 39% flerbostadshus, 25% villor, 13% gruppbyggda villor, och 23% radhus/kedjehus. Åkeslätt och Klacken kännetecknas av små tomter, med ett flertal gemensamma platser av varierande storlek jämt utspridda i området. Den tätaste bebyggelsen är placerad centralt i Fyllinge, nära busshållplats. Bostäder med olika upplåtelseformer har inte blandats i Fyllinge. Hyresrätterna är exempelvis placerade för sig på mycket stora fastigheter.



Upplåtelseformer. Rött - äganderätt, blått - bostadsrätt, gult - hyresrätt

Gyllebolet som är det senast utbyggda området bryter karaktären i de två tidigare kvadranterna och består nästan enbart av villor. Det är också betydligt glesare, med endast en dryg tredjedel av Klackens bostäder trots att det upptar nästan lika stor yta, något som är negativt sett ur hållbarhetssynpunkt då området är utbyggt på högklassig jordbruksmark. Åkeslätt är något tätare bebyggt än Klacken.

Strax norr om planområdet finns en mindre gård som ej är planlagd. Ingen djurhållning är känd på fastigheten.

Samhällsservice

Fyllinge är väl försörjt med service. I Fyllinge centrum finns bland annat vårdcentral och fritidshem. Vid infarten till norra Fyllinge finns livsmedelsbutik. Centralt i Fyllinge ligger Fyllingeskolan som är en F-9 skola med 450 elever. Spritt över området finns fem förskolor med totalt 13 avdelningar.

GATOR OCH TRAFIK

En trafikutredning har upprättats av Teknik- och fritidsförvaltningen, 2014-11-10.

Gångtrafik

I Fyllinge finns ett finmaskigt nät med gång- och cykelbanor, både längs bilarnas huvudgator och genom/längs grönområden. Nätet har bra tillgänglighet till hållplatser, skola och centrumfunktioner. De flesta gång- och cykelbanor är belysta. Lokalgatorna är till stor del utformade som gemensamma utrymmen för alla trafikslag, i vissa fall finns dock trottoarer. Det finns även vissa stigar i området enbart för gående. Fyllinge kännetecknas av fina grönstråk och goda möjligheter att promenera, med närhet till Fylleåleden. Mellan Fyllinges utkant och köpcentrat Eurostop är avståndet cirka 600 meter, gångvägen. Avståndet från Fyllinge till Halmstads centrum bedöms vara för stort för att betraktas som gångavstånd för dagliga resor, omkring 5 km, men det är fullt möjligt att promenera in till stadens centrum via det



Klacken. Kedjehus. Lokalgata med smal trottoar längs en sida.



Åkeslätt. Tätt placerade villor längs smala gator för gång- och cykeltrafik.



Klacken. Flerbostadshus placerade kring en gemensam yta.

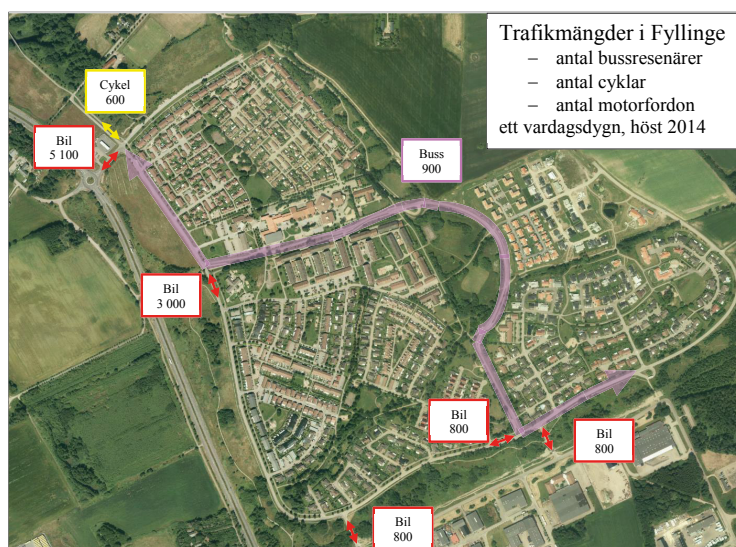


Gyllebolet II. Villagata.

prioriterade cykelstråket, superstråket, längs Laholmsvägen.

Cykeltrafik

Ett finmaskigt nät av gång- och cykelbanor i kombination med småskaliga lokalgator där alla trafikslag samsas om utrymmet, gör att det är enkelt för cyklister att ta sig inom området. Mellan Fyllinge och Halmstad centrum sträcker sig ett av stadens superstråk, som gör att det är enkelt för cyklister att ta sig till centrum och även till det närläggna köpcentrat Eurostop. Med cykel tar det omkring 20 minuter att ta sig från Fyllinge in till Halmstads centrum. Dagens cykeltrafik till och från Fyllinge, ligger på omkring 600 fordon per dygn, enligt trafikräkningar gjorda i september/oktober 2014. Cykelinnehavet i Fyllinge är stort. Enligt en resvaneundersökning gjord 2012 har Fyllinge det största cykelinnehavet i hela Halmstad, där 39 % av hushållen har fler än tre cyklar.



Trafikräkningar för i Fyllinge, 2014, vardagsdygn. Siffrorna för bil och cykel anger antalet fordon rörelser medan siffran för buss anger antalet resenärer.

Kollektivtrafik

Fyllinge trafikeras av en av kollektivtrafikens stomlinjer, linje 20, med hög turtäthet. Busslinjen går längs en bussgata genom området. Busshållplatserna är placerade så att en klar majoritet av Fyllingeborna har mindre än 400 meter till närmsta hållplats. Linje 20 har 4 till 7 avgångar per timme under vardagar, kl. 06-19. Antalet påstigande i Fyllinge är omkring 450. År 2016 kommer linjedragningen att ändras, så att busslinjen från Fyllinge inte längre går via Eurostop utan tar en snabbare väg in till Halmstads centrum.

Biltrafik och gator

Strukturen i Fyllinges bilvägnät är att området matas utifrån, med en bred matargata med hastighetsbegränsning 40 km/h, Fyllingevägen, och lokalgator som slutar i återvändsgränder och har hastighetsbegränsning 30 km/h. Tanken var att matargatan skulle skapa en ringled. Den här typen av trafikplanering var vanlig på 70-talet då första delarna av Fyllinge planerades.

Trafikräkningar genomförda i månadsskiftet september-oktober 2014 visar att det totala in- och utflödet för hela Fyllinge ett vardagsdygn är 600 cyklar och 6 700 motorfordon, varav 1 600 kör via Klastorpsvägen och 5 100 via cirkulationsplatsen Fyllingevägen-Laholmsvägen.

I en analys av biltrafikens fördelning i området utmärker sig Gyllebolet i antalet bilresor, med 7 resor per bostad jämfört med 5 resor per bostad i Klacken och Åkeslätt.

Tillgången till bil är förhållandevis låg. I resvaneundersökningen 2012 svarade 65% av Fyllingeborna att de har tillgång till bil och kör själva, jämfört med 77% i hela kommunen (Ullberg, 2012). 13,5% svarade att de inte har tillgång till bil, jämfört med 12% i hela kommunen.

Cykel- och bilparkering

Parkeringslösningarna skiljer sig mellan kvadranterna och även mellan olika hustyper inom kvadranterna. I Åkeslätt sker all parkering på gemensamma parkeringsytor. I Klacken sker parkering både på gemensamma parkeringar och på egen fastighet. I Gyllebolet sker parkering på egen fastighet.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

Utgångspunkten för en miljökvalitetsnorm är att den tar sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. Kommuner och myndigheter har huvudansvaret för att normerna följs, men ett visst ansvar finns även hos olika verksamhetsutövare.

Miljökvalitetsnormerna ska följas när kommuner och myndigheter planerar och planlägger, bedriver tillsyn och ger tillstånd till att driva anläggningar. Hur beslutande myndighet ska förhålla sig till normer vid planering eller prövning av nya och ändrade verksamheter regleras bland annat i plan- och bygglagen och miljöbalken.

Det finns idag miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet.

Planområdet ligger i Fylleåns avrinningsområde. Miljökvalitetsnormerna anger att vattenförekomsten ska uppnå normen god status fram till 2015 och att statusen inte får försämrats. Fylleån uppnår enligt senast fastställda material god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus (2009). Enligt det senaste arbetsmaterialet (2013) har dock statusen försämrats till måttlig ekologisk status samt att god kemisk ytvattenstatus ej uppnås.

Störande verksamheter och farligt gods

Söder om Fyllinge ligger Kistinge industriområde, där det framförallt är återvinningsverksamheterna i södra Kistinge som är de största bullerkällorna. De ligger ca 1,5 km från planområdet och bör därför inte utgöra risk för störning. Närmsta farligt godsled är väg 15, ca 700 meter från planområdet.

Risk

Ingen risk för markföroreningar bedöms föreligga då området är beläget på jordbruksmark och inga tidigare verksamheter är kända. Området är flackt med låg skredrisk.

Under samrådet framkom att man år 1958 grävt ner djurkadaver som smittats av mjältbrand inom planområdet. Mjältbrandssporer kan ligga kvar i marken 50-100 år beroende på hur djurkadaver har hanterats och omgivande förutsättningar så som utomhustemperatur vid tidpunkten för utbrottet.

Det finns en 130 kV högspänningsledning som avgränsar planområdet i nordost. Elektromagnetisk strålning från luftburna högspänningsledningar ska ej överstiga 0,4 microTesla för att ligga inom gränsen för normala värden, och därmed tillämpa försiktighetsprincipen.

Buller

I området är det idag endast de bussar som passerar i sydvästra delen av planområdet som utgör en bullerkälla. Med anledning av Fyllinges läge i närheten av järnväg och motorväg är det i likhet med stora delar av Halmstad utsatt för trafikbuller, så kallat bullerregn.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

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

Fjärrvärme finns utbyggt i Fyllinge, och kapacitet finns att ansluta aktuellt planområde.

Dricks- och spillvatten

Anslutningspunkt för dricks- och spillvatten finns vid Gäddvägen. Kapacitet finns att ansluta fjärde kvadranten.

Dagvatten

Dagvatten i Fyllinge tas om hand genom dagvattenledningar som leder till dagvattendamm och våtmark väster om Fyllinge. Ingen kapacitet finns att ansluta ytterligare bebyggelse. Öster om Åkeslätt samt öster om Gyllebolet finns avskärande diken som avleder dagvatten från jordbruksmarken i öst. För närmare redogörelse för förutsättningar för dagvattenhantering se dagvattenutredning av Sweco, 2015-11-25.

Avfallshantering

Hanteringen av hushållsavfallet sköts av HEM och bygger på källsortering. Närmaste återvinningsstation finns vid livsmedelsaffären i Fyllinge centrum. Närmsta återvinningscentral är Villmanstrand ÅVC ca 1 km sydväst om planområdet.



Illustrationskarta, Fyllinge IV kvadranten.



Fjärde kvadranten. Gårdsgata som bryts upp i en liten trädplanterad öppen plats. Ett lugnt gaturum där trafik sker på lekande barns villkor. Variation skapas genom att skalan varierar och att gaturummet kantas av olika hustyper.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

UTGÅNGSPUNKTER

Fyllinge fjärde kvadranten utgör den sista delen av den ursprungliga planen bakom Fyllinge. Bakom planarbetet ligger ett antal grundläggande utgångspunkter:

- Detaljplanen ska möjliggöra minst 300 bostäder i enlighet med kommunens bostadsförsörjningsprogram.
- Bostäderna ska placeras inom 400 meter från busshållplats i enlighet med fastställda riktlinjer för planering av nya bostadsområden i översiktsplanen Framtidsplan 2030.
- Ett effektivt markutnyttjande ska uppnås då bebyggelsen tar högklassig jordbruksmark i anspråk.
- Områdets planering ska utgå från ett hållbart-resande perspektiv, där gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i nämnd ordning.
- Området ska ha en blandning av upplåtelseformer och hustyper.
- I området ska det finnas plats för äldreboende och för en ny förskola.

SAMMANFATTANDE PRESENTATION AV FÖRSLAGET

Förslaget är ett småskaligt, sammanhållande men ändå omväxlande bostadsområde med en tydlig avgränsning mot det omgivande landskapet. En styrka med Fyllinge är det landsbygdsnära boendet, samtidigt som det har urbana kvalitéer med en mängd service och kollektivtrafik inom gångavstånd. Det är den förhållandevis täta bebyggelsen i Åkeslätt och Klacken som har bidragit till denna styrka. Genom att bebyggelsen koncentreras skapas korta avstånd, ett gott underlag för service och kollektivtrafik, och inte minst att det omgivande jordbrukslandskapet kan hållas öppet. Fler nya bostäder ökar dessutom möjligheterna för utökad service i Fyllinge centrum.

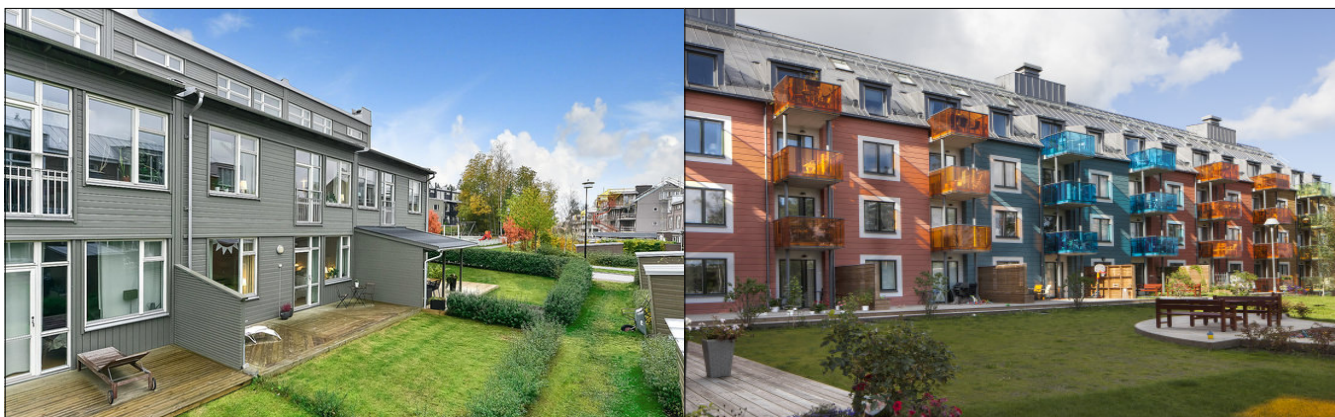


Gårdsgator med blandad bebyggelse. Cyklar parkerade på förgårdsmarken. Västra Hamnen, Malmö.



Medeltida gatustruktur, Ystad. Smala gator och brutna siklinjer skapar ett intressant och omväxlande gaturum.

Stadsradhus, Kärrtorp.



Exempel på radhus, här i 2,5 våningar, med en täppa mot gårdssidan, Huddinge.

Flerbostadshus med sadeltak och takkupor, Sollentuna. Planförslaget eftersträvar en liknande skala.



Öppen plats i sydöstra delen av fjärde kvadranten. Husen placeras tätt och nära platsen, vilket skapar ett väl definierat offentligt rum.

Planförslaget innebär ungefär liknande bebyggelsetäthet som i Åkeslätt och Klacken och är betydligt tätare än Gyllebolet, men bibehåller ändå en småskalig karaktär. För att skapa god tillgång till kollektivtrafik är området tätare närmast busshållplatsen, medan utkanterna av området har mer gles villabebyggelse. En bärande idé är också blandningen av olika hustyper inom varje del av området, med flerbostadshus, radhus och villor spridda över hela området.

Bebyggelsen är utlagd i en kvartersstruktur som skapar ett flertal olika typer av ”rum”. En idé bakom planförslaget är att skapa ett nätverk av offentliga rum av olika skala och karaktär i området. De offentliga rummen ska vara tydligt utformade och avgränsade från den mer privata trädgårdssidan. Kvarterens oregelbundna utformning med mindre öppna platser bryter långa siklinjer och skapar en omväxlande miljö. Genom att husen placeras nära gatan i en gemensam bygglinje erhålls en väl definierad gata, samtidigt som den privata trädgårdssidan blir större. Framför husen skapas ett par meter förgårdsmark, med plats för möblemang och vegetation, som skapar ett grönare gaturum och en övergångszon mellan det offentliga och det privata.

Bebyggelsen är småskalig i 1-4 våningar med en blandning av olika hustyper inom kvarteren. Flerbostadshusen i fyra våningar placeras längs lokalgatan samt vid torget som utgör en förlängning av Fyllinge centrum. Kvarterens inre är i mindre skala med småhus i högst 2 till 2,5 våningar. Insidan av kvarteren nås via småskaliga gårdsgator, i vissa fall mer som gränder, där trafiken sker på fotgängarnas villkor. Detta skapar goda förutsättningar för barns lek, möten och gemenskap. Centralt i kvarteren mynnar gårdsgatorna i ett antal mindre offentliga platser som till största delen omges av radhus och tätt placerade friliggande småhus, vilket skapar tydliga och väl avgränsade offentliga platser. Ett mindre antal större tomter med friliggande villor bidrar till ytterligare blandning i kvarterens inre. Friliggande villor på större tomter placeras annars främst i områdets ytterkanter, där den glesare placeringen av hus skapar utsikt mot det omgivande öppna landskapet.

Förutom dessa mindre platser finns även större offentliga platser i form av parker. Fyllinge genomkorsas av flera gröna promenadstråk. Planförslaget innehåller ett nytt öst-västligt grönstråk som skapar en sammanhängande grön koppling mellan grönstråken i Gyllebolet och Mariaparken. I mitten av området öppnas grönstråket upp mot en rektangulär park. I områdets sydvästra hörn skapas ett torg som omges av flerbostadshus och äldreboende. I bottenvåningen av flerbostadshuset samt i äldreboendet finns möjlighet att anordna handel, restaurang eller mindre verksamheter. Busshållplatsen på Jaktfalksvägen flyttas ca 100 meter till torget. Området blir en central samlingspunkt, då den kommer utgöra närmaste busshållplats för ett stort antal boende även i det befintliga Fyllinge. Torget har förutsättningar att vara aktivt under en stor del av dygnet, då äldreboendet är bemannat dygnet runt, vilket skapar en mer attraktiv och trygg plats att vänta på bussen.

Trafik och parkering är planerad med flera aspekter i åtanke. Goda förutsättningar skapas för ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Cykeln står precis utanför dörren medan det krävs en kort promenad till bilen. Parkering sker på gemensamma parkeringsytor med infarter från lokalgatan. Det är dock fortfarande möjligt att angöra bostäderna med bil för hämtning och lämning vid exempelvis storhandling eller vid flytt m.m. Genom denna lösning blir gårdsgatorna lugna med mycket lite biltrafik.

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Planförslaget tar ca 10 ha värdefull jordbruksmark i anspråk. Området behöver tas i anspråk för att tillgodose det allmänna intresset av tätortsutveckling. På grund av områdets läge invid en av stadens stomlinjer för kollektivtrafik, nära befintlig service i form av förskolor, skolor och lokalt centrum och invid befintlig teknisk infrastruktur, bedöms fördelarna med att exploatera detta område överväga nackdelarna med att ta jordbruksmark i anspråk.



Täthet i Fyllinge, antal bostäder per hektar. IV kvadranten har liknande bebyggelsestäthet som I:a och II:a kvadranten.



Antal bostäder i de olika kvadranterna.

Förutsättningarna för att utveckla Fyllinges roll som ett lokalt centrum förbättras, med ökat underlag för service och kollektivtrafik. Planförslaget knyter också samman de olika delarna av Fyllinge. De tidigare från varandra relativt avskilda områdena Åkeslätt och Gyllebolet knyts samman med bebyggelse och nya stråk. Det föreslagna torget skapar också en central mötespunkt, då den bland annat kommer utgöra närmsta busshållplats för en stor del av boende i Åkeslätt, Klacken, Gyllebolet och IV kvadranten, vilket bidrar till att ytterligare knyta ihop de olika områdena i Fyllinge. Då exploateringen tar värdefull jordbruksmark i anspråk har en utgångspunkt med planförslaget varit att uppnå ett effektivt markutnyttjande.

Vallen längs områdets södra gräns, mot den befintliga bostadsbebyggelsen i Gyllebolet 2, schaktas bort och ersätts med villatomter. Vallen hade som syfte att skydda bostäderna mot buller från passerande bussar. Den tidigare planerade bussgatan bortfaller dock i och med detta planförslag. Syftet med vallen är därmed inte längre aktuellt.

Del av det anordnade parkområdet i nordvästra hörnet av Gyllebolet 2, strax utanför flerbostadshusen, tas också i anspråk. Ett bevarande av detta parkområde passar inte in med det aktuella förslaget. Torget är delvis omgivet av bebyggelse och öppnar sig mot den stora centrala parken åt sydväst. Ett bevarande av aktuell parkyta skulle skapa en öppen torgyta, utan avrängning, vilket skulle minska torgets kvalité och funktion som en trygg plats och som busshållplats betydligt. Det krävs även att området tas i anspråk för att lösa angöring och parkering till förskolan. Vallen mot befintlig bussgata samt delar av aktuellt parkområde sparas dock. Träd och/eller annan vegetation bör planteras mellan föreslagen parkering och befintlig bostadsfastighet för att minska intrycket av parkeringen.

En förskoletomt planeras i den centrala parken. Tomten tar vilt bevuxen ängsmark i anspråk, inklusive delar av befintlig kulle. Delar av kullen kan bevaras och utgöra lektyta till förskolan.

På de öppna platserna i kvarterens inre planteras träd.

Planförslaget innebär att två av mägergravarna behöver tas bort. Ansökan om biotopsskyddsdispens har gjorts hos länsstyrelsen i samband med att detaljplanen ställts ut för granskning. Biotopsskyddsdispensen beviljades med villkoret att nya dammar anläggs som minst motsvarar ytan på de borttagna mägergravarna.

Parker och torg

Parkerna och torgen regleras i plankartan med användningarna "PARK" och "TORG". De mindre öppna platserna som är spridda bland bebyggelsen i området ingår i användningen "GÅRDSGATA". I användningen park ingår bland annat dagvattenanläggningar och gång- och cykelvägar. Exakt placering av dessa styrs inte i detaljplanen.

Placering av lekplats märks inte ut på plankartan eller illustrationskartan, men planeras anläggas inom planområde på så viss att även omgivande, befintliga områden får tillgång till lekplatsen.

Vattenområden och strandskydd

Vattenområden eller strandskyddade områden berörs ej. Se även Vattenområden och strandskydd under Förutsättningar sida 8.

Geotekniska förhållanden

Se kort sammanfattning under rubriken "Förutsättningar". För fullständiga rekommendationer se upprättad geoteknisk utredning (WSP, 2014-11-10).

Kulturmiljöer och fornlämningar

Arkeologisk utredning har genomförts av Kulturmiljö Halland under planarbetet. I de delar av planområdet där fornlämningsfynd har gjorts föreslås ytterligare utredningar, och vid behov utgrävning av området.

BEBYGGELSE

Användning

Huvuddelen av planområdet planläggs för bostäder samt ej störande kontor och hantverk i anslutning till bostad. En större fastighet vid torget planläggs för vård, avsikten är att det här ska uppföras ett äldreboende, men användningen kompletteras även med bostadsändamål för att skapa en flexibilitet över tiden, samt med centrumändamål i bottenvåning mot torget.

På byggrätterna kring torget möjliggörs även för centrumverksamhet i bottenvåning, vilket inkluderar exempelvis restaurang, café, mindre butiker eller andra verksamheter.

För huvudbyggnader som placeras närmare fastighetsgräns än 4 meter ska BBR:s krav på brandklassad fasad uppfyllas, med hänsyn till grannfastighetens byggrätt. Detta regleras med en byggnadsteknisk bestämmelse som gäller all kvartersmark inom detaljplanen. Detta gäller endast vid fastighetsgräns mot annan bostadsfastighet.

Detta beror på att detaljplanen medger att byggnader placeras närmare än 4 meter från fastighetsgräns, och att bygglov för grannfastigheter kan komma att medges vid olika tidpunkter. För att inte alla krav på brandklassning ska belasta den sist tillkommande huvudbyggnaden, ska alla huvudbyggnader som placeras närmare än 4 meter från fastighetsgräns till grannbostad uppfylla de krav som ställs i BBR.

Gestaltning

Gestaltning och placering av byggnader finns angiven i separat planbestämmelse för varje hustyp.

Flerbostadshus

Huvuddelen av flerbostadshusen omfattas av planbestämmelse flerb₁. Avsikten med valda bestämmelser är att husens gestaltning ska passa in i omgivningen, som kännetecknas av en landsbygdsmiljö med hus med vinklade tak, framförallt sadeltak.

Flerbostadshusen under ovan bestämmelse ska uppföras i minst tre våningar. Husen regleras med en högsta byggnadshöjd på 10,5 meter, en högstanockhöjd på 15,5 meter samt en minsta respektive högsta takvinkel på 22 respektive 40 grader, vilket möjliggör tre hela våningar. Därutöver kan en fjärde våning eller vind uppföras inom det som angiven byggnadshöjd och takvinkel möjliggör. Utöver angiven byggnadshöjd får takkupor anordnas utmed högst 30% av fasadens längd. Exempel på flerbostadshus som möjliggörs med dessa bestämmelser kan ses i perspektivet på sida 15, eller i inspirationsfoto sida 16.

Placeringsbestämmelser anges för att flerbostadshusen ska placeras längs med gatorna, med entréer mot gator. Detta för att erhålla en enhetligt placerad bebyggelse med väl definierade gaturum, med

möjlighet till mindre planteringar framför husen.

Ett flerbostadshus i nordöstra delen av området omfattas av planbestämmelse flerb₂. Det är samma bestämmelse som för flerb₁ men med en våning lägre. Detta på grund av att bebyggelsens täthet ska minska med avståndet från busshållplats, samt att bebyggelsen trappas ner mot det öppna landskapet i öst.

Ett flerbostadshus vid torget omfattas av planbestämmelse flerb₃, och är i stort den samma som för flerb₁ med skillnaden att byggnadshöjden ochnockhöjden är något högre än för flerb₁ för att möjliggöra för en högre våningshöjd för eventuella verksamhetslokaler i bottenvåningen mot torget. Det anges även ett krav på lägsta våningshöjd på bottenplanet för att förbättra förutsättningarna för verksamhetslokaler, samt för den sociala övervakningen av torget och busshållplatsen.

För att skapa ett väl definierat torg anges att huvudbyggnad ska placeras i fastighetsgräns mot torg, med entréer mot torget. Detta syftar inte till att förhindra att entréer även placeras åt annat håll.

Radhus

Radhusen är möjliga att uppföra i 2,5 våningar. Den tredje våningen får uppföras inom högst 50% av huvudbyggnadens byggnadsarea. Högsta nockhöjd är 9,5 meter. Husen ska placeras nära gatan för att skapa ett definierat gaturum med tydliga gränser mellan privat och offentligt. Förgårdsmarken utgör en övergång mellan det privata och det offentliga där små planteringar och utemöbler kan placeras. Det är även möjligt att parkera cyklar framför husen. De sidor av radhuset som inte har någon entré, d.v.s. långsidan av huset, kan placeras i fastighetsgräns, även mot gårdsgatan. Detta kan skapa smala grändliknande passager genom kvarteren. Exempel på detta kan ses i illustrationskartan.

Villor

Villor kan uppföras i 1-2 våningar med en högsta nockhöjd på 8,5 meter. Då många tomter är smala är det tillåtet att placera husen nära grannfastigheterna. Dock ska BBR:s krav på brandklassad fasad då uppfyllas med hänsyn till grannfastighetens byggrätt, oavsett om fastigheten bebyggs ännu eller inte.

Vård (v₁)

För äldreboendet gäller i stort sett liknande bestämmelser som för flerb₃ på motsatt sida torget, men med högre byggnads- och nockhöjd som medger byggnation i upp till 4 våningar. Även här ställs krav på högre bottenvåning för att möjliggöra centrumverksamhet, och föreslagna höjder tar hänsyn till detta.

Användning vård har inga krav på placering förutom att byggnaden ska placeras i fastighetsgräns till torget. Syftet är att torget ska vara en trygg, socialt övervakad plats. Därför ska huvudentrén till vårdbyggnaden ska placeras mot torget. Se illustrationskarta för förslag på angöring samt entré.

Förskola

Förskolans gestaltning regleras endast av en högsta nockhöjd på 10,0 meter. Detta medger två våningar.

Utnyttjandegrad/Fastighetsindelning

Den totala byggrätten för villor och radhus begränsas genom en högsta byggnadsarea i procent av fastighetsarean.

Flerbostadshusens exploateringsgrad begränsas också av en angiven total byggnadsarea i procent

av fsatighetsarean. Men skulle område med egenskap "parkering" ingå i samma fastighet som flerbostadshusen eller radhusen ska byggrätten beräknas på fastighetsarean exklusive detta område. Anledningen är att ytor för parkering är uträknade utifrån byggnadsarea exklusive parkeringsytan, och då räcker ytan för parkering inte längre till.

För ytor med parkering är byggrätten inte reglerad, utan anges endast att marken ska vara tillgänglig för parkering, och att marken får bebyggas med uthus och garage, vilka får ha en högsta nockhöjd på 4,0 meter.

Bestämmelser för fastighetsindelning anges endast för villatomter. För huvuddelen av villatomterna gäller en minsta fastighetsstorlek på 500 m². På några områden gäller minsta fastighetsstorlek 300 m² vilket möjliggör för mindre gruppbyggda villor.

Samhällsservice

Planförslaget bidrar till Fyllinges samhällsservice genom att möjliggöra för äldreboende och förskola. Äldreboendet bedöms kunna innehålla ca 54-60 lägenheter medan förskoletomten kan rymma sex förskoleavdelningar. Äldreboendet och förskolan placeras nära busshållplatsen.

GATOR OCH TRAFIK

Fyllinges nuvarande trafiksystem erbjuder en genare väg till den som väljer att gå, cykla eller åka kollektivt, än den som väljer att köra bil. Planförslaget bygger vidare på detta koncept. En trafikutredning har upprättats (Teknik- & fritidsförvaltningen, 2014-11-10) som analyserar olika alternativ för biltrafikens anslutning till området och dess konsekvenser.

Sedan 70-talet då områdesplanen för Fyllinge togs fram har nya kunskaper i många avseenden lett till ett förändrat förhållningssätt till trafikplanering. Ringleder har visat sig öka mängden biltrafik, på bekostnad av resande med gång, cykel och buss. Konsekvenserna av en ringled i Fyllinge har utretts i trafikutredningen. En klar nackdel med ringleden är att den blir en barriär mellan Fyllinge och Fylleån, vilket kapar den idag bilfria grönkopplingen som korsar hela Fyllinge från söder till norr. Samtidigt skulle biltrafiken öka kraftigt över den befintliga gång- och cykelpassagen över Fyllingevägen, i det västra hörnet av Fyllinge. Bilen skulle få hög attraktivitet, vilket också är att betrakta som en nackdel eftersom hållbart resande ska uppmuntras.

Med föreslaget trafiksystem hindras inte bilen, men får ta en längre väg jämfört med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utgående från beräknade restidskvoter nedan bedöms gång och cykel bli attraktiva färdmedel för att ta sig mellan IV kvadranten och Fyllinge centrum/Fyllingeskolan. Cykeln skulle även vara ett attraktivt färdmedel för resor till Stenalyckan (Eurostop) och till Halmstads centrum (Stora torg). Bussen är ett rimligt alternativ för resor till Stenalyckan och till Halmstad centrum.

Ett fullt utbyggt område enligt planförslaget bedöms generera ca 1400 fordonsrörelser med bil per dygn, ca 50% av alla resor.

För att inte belasta de västra delarna av Fyllingevägen mer föreslås dessutom en tydligare vägkoppling mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen anläggas. Den åtgärden kräver detaljplaneändring och föreslås därför ingå i arbetet med att utveckla Kistinge industriområda, vilket ska på programsamråd i början av 2016.

Gång- och cykeltrafik

För de boende i planområdet kommer cykeln att vara ett mycket attraktivt färdmedel. Gång- och cykelbanorna är betydligt genare än bilvägarna, både för att ta sig till Fyllinge centrum och till Halmstad centrum. Enligt beräkningar i trafikutredningen bedöms cykeltrafikens andel av resorna bli stor, tack vare att cykelvägarna blir betydligt genare än bilvägarna. Andelen bedöms bli omkring 20 %.

Restidskvoter	buss/bil	cykel/bil	gång/bil
till Stora torg	1,7	1,5	-
till Eurostop	1,8	1,0	2,2
till Fyllinge C	-	0,5	0,9

Restidskvoter med buss, cykel och gång jämfört med att ta bilen med föreslaget trafiksystem. För att vara ett attraktivt färdmedel jämfört med bilen, bör restidskvoten inte överstiga 1,5. Vad gäller kollektivtrafiken så betraktas en restidskvot $\leq 1,5$ som bra och en restidskvot $\leq 2,0$ som godtagbar. Restidskvoterna bedöms förbättras ytterligare om föreslagen parkeringslösning tas med i beräkningarna, då tiden att gå till bilen räknas in.



Kartan ovan är tagen från den trafikutredningen som kommunen gjorde i inledningen av planarbetet, och redovisar det förslag ”söderkoppling” som planförslaget därefter arbetats vidare ifrån. Det är för detta förslag restidskvoterna beräknats.

Den gula pilen på karta ovan illustrerar ungefärlig placering av den vägkoppling som föreslås för att avlasta Fyllingevägen, och leda mer trafik till Klastorpsvägen.

Huvuddelen av områdets gator utgörs av gårdsgator där fotgängare, cyklister och bilister samsas om utrymmet. Cyklister och gående är prioriterade på dessa gator. Längs med den centrala lokalgatan, som börjar i sydöst, fortsätter till torget och sedan mot områdets norra ände, planeras en gång- och cykelväg. De öst-västliga gårdsgatorna leder till gång- och cykelstråket i Mariaparken och vidare mot Fyllinge centrum, Eurostop och Halmstad centrum. En gång- och cykelkoppling planeras även att anslutas från Fyllinge till Fylleåleden, med en gång- och cykelbro över Fyllingeån norr om Eurostop. Denna koppling ingår dock inte i aktuell detaljplan. Torget i sydöstra delen av området ska med undantag av bussar och godsleveranser vara fritt från motortrafik,



Fylleåleden, etapp 1, delsträcka 6.

Kollektivtrafik

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet anläggs ett torg med busshållplats mitt i centrala Fyllinge. Hållplatsen Jaktfalksvägen flyttas ca 100 meter österut. Systemet med en bussgata genom centrala Fyllinge bibehålls. Bussgatan får endast korsas av godsleveranser till förskolan.



Analys av busslinjens täckning i Fyllinge, inklusive IV kvadranten.

Biltrafik och gator

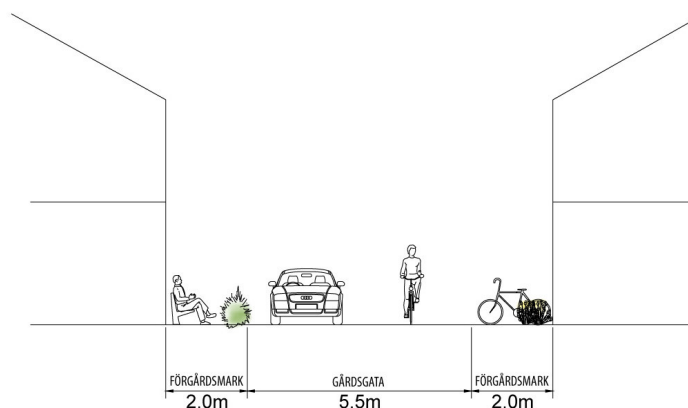
Biltrafiken i det befintliga Fyllinge kommer inte att ändras på grund av planen, eftersom det inte öppnas några nya möjliga färdvägar för I, II eller III kvadranten. Trafiken i Fyllinge kommer att vara ojämnt fördelad, då Fyllingevägen kommer att vara hårdast belastad förbi II kvadranten och minst belastad förbi I och IV kvadranten. Dock kan stora delar av trafiken från III:e och IV kvadranten ledas ut på Klastorpsvägen.

Gatorna är anordnade i en tydlig hierarki. Alla trafikslag tillåts på alla gator men gatorna har olika utformning. Två olika gatutyper föreslås: lokalgator med trädader, sidoparkeringar och gång- och cykelväg samt gårdsgator med smala gaturum där trafiken sker på fotgängarnas villkor.

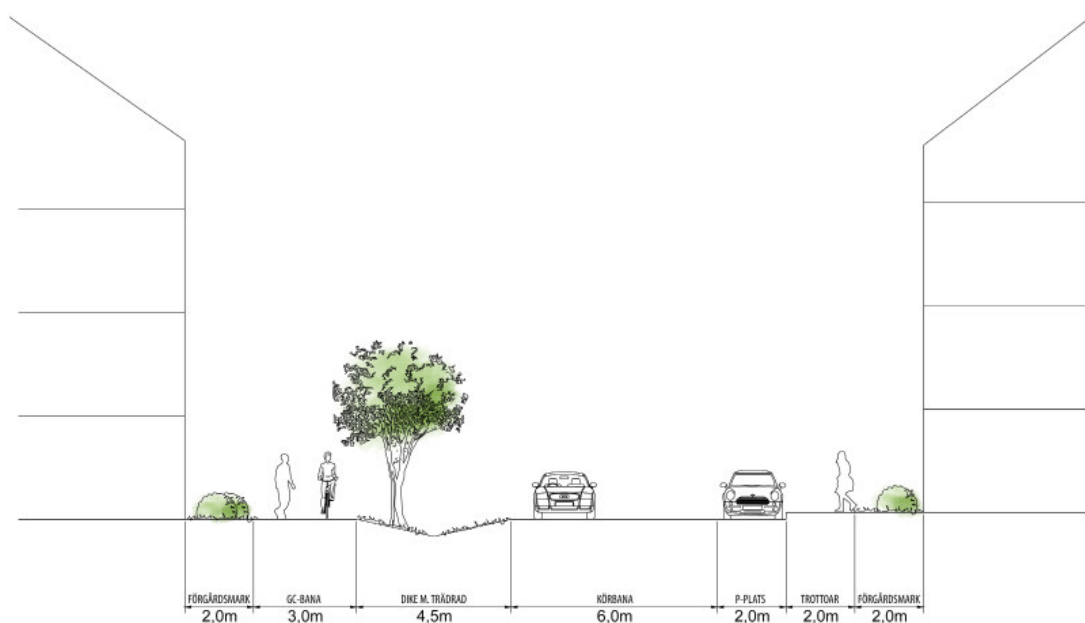
Cykel- och bilparkering

Föreslagen parkeringslösning liknar till viss del befintliga parkeringslösningar i I och II kvadranten. Parkeringslösningen bidrar till flera positiva konsekvenser: det ska bli lättare att välja alternativ till bilen vilket bidrar till bland annat större resurseffektivitet och bättre hälsa, det skapas även lugna gaturum med goda förutsättningar för möten, samvaro och barns lek.

Cykelparkering ska anordnas i nära anslutning till entré, i första hand på egen fastighet. Upplysning på plankartan anger att senast antagna cykelparkeringsnorm ska tillämpas. Vid detaljplanens upprättande gäller cykelparkeringsnorm (Trivector, 2009), antagen av Teknik- och fritidsnämnden, vilken anger 2,5



Sektion, gårdsgata.



Sektion, lokalgata.

cykelplatser per bostad. Om en ny cykelparkeringsnorm antas ska den istället gälla.

För huvuddelen av bostäderna anordnas bilparkering på gemensamma parkeringsytor spridda över området (se karta nedan). Parkering för dessa bostäder är inte tillåten på egen fastighet, undantag kan dock göras för handikappparkering för rörelsehindrad med tillstånd.

Infart till de gemensamma parkeringsytorna sker från lokalgatan eller från en kort bit in på gårdsgatorna. Handikapps- och besöksparkering kan även anordnas längs med lokalgatorna i form av sidoparkering. Det är möjligt att angöra bostäderna via gårdsgatorna.

Antalet parkeringar är baserat på gällande parkeringsnorm från 1991 med 1,5 plats per radhus och villa samt 8 platser per 1000 m² bruttoarea (BTA) för flerbostadshusen. Utöver parkeringsnormen finns ett visst överskott av parkeringsplatser. Avståndet från bostad till gemensam parkeringsyta är i genomsnitt ca 50 meter (varierar mellan 20-100 meter), vilket för huvuddelen av bostäderna är betydligt kortare än till närmaste busshållplats. Planeringen är därför fortfarande relativt tillåtande för bilar. Särskild omsorg bör tas till utformningen av parkeringsytorna, med trädplanteringar och annan vegetation som ramar in ytan.

Villafastigheterna i ytterdelarna av planområdet har parkering på egen fastighet. Dessa fastigheter ska vara minst 500 kvm stora för att medge detta, och inga extra ytor för gemensamma besöksparkeringar avsätts för dessa. Även besöksparkering löses på egen fastighet.



Föreslagen fördelning av parkeringsytor.

Parkering och angöring till förskola och äldreboende

Parkering och angöring till förskolan sker på parkeringsytan på motsatt sida bussgatan.

Leveranser av mat och dylikt till förskolan, samt handikapparkeringar kan anordnas på föreskolfastigheten söder om bussgatan.

Parkering för både besökare och personal till äldreboende anordnas inom egen fastighet. Område för taxi och färdtjänst ska anordnas på egen fastighet. Se förslag på lösning på illustrationskartan. Där finns även förslag på var entré kan anordnas så den vänder sig mot torget och samtidigt är tillgänglig för taxi, handikapparkeringar.

Cykelparkeringsnormen beskriven ovan (Trivector, 2009), antagen av Teknik- och fritidsnämnden, ska även tillämpas för äldreboendet och förskolan.

För äldreboendet anger cykelnormen 0,3 platser per sängplats. Om äldreboendet har 60 sängplatser innebär det ca 18 cykelplatser. Detta är den andel cykelplatser som bedöms behövas för den personal som finns på vårdboendet. Då området är fokus för hållbart resande rekommenderas att utöver detta placera cykelplatser för besökande i närheten av entrén till äldreboendet.

För förskola saknas cykelnorm. För grundskola gäller 0,6 cykelplatser /elev. Om detta tillämpades på förskolan skulle det innebära $6 \text{ avd} = 120 \text{ barn} \times 0,6 = 72 \text{ platser}$. Istället för denna mängd platser bör cykelplatserna i anslutning till förskolan medge för cyklar med barnsits, cykelkärra, eller cykelflak att stanna till. Möjlighet för föräldrar att lämna cykelkärra/barnvagn vid förskolan bör också övervägas för att uppmuntra och stödja hållbart resande föräldrar.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

Av de luftföroreningar som biltrafiken för med sig är det främst kvävedioxid och partiklar (PM10) som kan ha betydelse för hälsa och miljö. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids inte i och med planens genomförande.

Fylleåns miljökvalitetsnormer för vatten påverkas inte negativt i och med detaljplanens genomförande. Dagvatten kommer att passera dagvattenmagasin med oljeavskiljande funktion och där sedimentation av partiklar kan ske, innan det släpps till Fylleån.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten bedöms inte påverkas negativt. Marken i planområdet består av lera och dagvattnet kommer ledas bort till Fylleån och infiltreras inte lokalt.

Folkhälsa

Planförslaget skapar goda förutsättningar för positiva effekter på folkhälsan, genom att planeringen uppmuntrar resor med gång- och cykel. Planeringen av sammanhängande grönstråk skapar även boendenära promenadmöjligheter.

Planförslaget skapar goda förutsättningar barns välbefinnande. Gårdsgatorna utgör lugna, trygga miljöer där trafik sker på lekande barns villkor. De öppna platserna som är spridda över området skapar möjligheter till lek. Barns möjligheter att röra sig förbättras även genom planförslagets prioritering av gång- och cykeltrafik. Planförslaget innebär också att förskola kommer finnas nära bostaden. Genom att förskolan är placerad i anslutning till busshållplats finns goda möjligheter att lämna barn utan behov av bil.

Service i Fyllinge är väl utbyggd och planförslaget bidrar med utökad service i form av möjligheter till vårdverksamhet, förskola och mindre verksamheter i anslutning till torget. Närhet till dagligvarubutik, skola, förskola och goda kollektivtrafikförbindelser gör det möjligt för alla, oavsett ålder och kön, att få ihop det dagliga livet.

Behovet av trygghet i den egna hemmiljön är centralt för människors psykiska välbefinnande. Några vägledande principer för brottsförebyggande stadsplanering är klara rumsliga ansvarsförhållanden, befolkade rum, överskådlighet och synlighet. Gestaltningen bidrar till att skapa tydlighet och orienterbarhet. Dessa är bra förutsättningar för en trygg vistelsemiljö. Samtidigt skapas möjlighet till sociala träffpunkter, genom planförslagets fokus på trivsamma gaturum och en blandning av offentliga rum av olika karaktär.

Störande verksamheter

Planförslaget innehåller inga störande verksamheter. Planområdet ligger ca 1,5 km från de störande återvinningsverksamheterna i Kistinge. Någon risk för störning från dessa bedöms inte föreligga.

Risk

Planförslaget bedöms ej medföra några nämnvärda risker beträffande hälsa och säkerhet. Översvämningrisk vid skyfall förebyggs genom föreslaget system för dagvattenhantering.

Öster om området löper en 130 kV luftledning. Närmsta lämpliga avstånd för nya bostäder har bedömts till 40 meter utifrån beräkningar av elektromagnetisk strålning för berörd ledning. Utanför 40 meter bedöms inte den elektromagnetiska strålningen överstiga 0,4 microTesla.

Utbrott av mjältbrand skedde 7-8 januari 1958 och enligt veterinärrapporten registrerades en suga som smittad. Enligt yttrande till Länsstyrelsen från Sveriges Veterinärmedicinska Anstalt (SVA, 2015-06-01) är grisar mindre känsliga för mjältbrand än idisslare (exempelvis kor), sjukdomsförloppet är långsammare och bakteriehalten i deras blod lägre vid sjukdom. Enligt SVA hämmas dessutom sporbildningen vid låga temperaturer under 10 grader, och bakterierna kan då inte överleva i jorden. Enligt SMHI:s data (Källa: <http://opendata-download-metobs.smhi.se/explore/?parameter=17#>, läst 2015-11-04) låg temperaturen vid detta utbrott och den närmaste månaden efter utbrottet konstant under 10 grader.

Utifrån att endast en suga registrerats som smittad, och inga andra djur, samt den låga temperaturen vid tidpunkten för utbrottet, bedöms risken för att mjältbrandssporer ligger kvar i marken som liten.

Buller

Planförslaget bedöms generera ca 1400 fordonsrörelser med bil per dygn. Bullerberäkningar visar att om samtliga nya bilister från planområdet skulle köra Fyllingevägen hela vägen runt – ett värsta scenario ur bullerhänseende – så skulle ekvivalentnivån för de boende på västra sidan av Fyllinge ligga på 57 dBA vid fasad år 2040. Detta överskrider riktvärdet för ny bebyggelse (55 dBA).

En relativt stor andel av trafiken från III och IV kvadranten bedöms dock ta Klastorpsvägen, då den innebär en snabbare väg än att följa Fyllingevägen.

För att säkerställa att större delen av tillkommande trafik från IV kvadranten också tar Klastorpsvägen framöver föreslås en ny vägkoppling anläggas mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen. Det förslaget

bedöms avlasta Fyllingevägen så att trafiken förbi västra Fyllinge inte överskrider bullerriktlinjerna. Därtill kan en sådan koppling fånga upp en större andel från III kvadranten (Gyllebolet) än vad som idag leds ut på Klastorsvägen. På så vis kan den trafik som har Fyllinge Centrum som målpunkt/stop, ändå nyttja Fyllingevägen, utan att riktvärdena överskrids.

Åtgärden ligger inte inom denna detaljplan, men har arbetats in i förslag till program för Kistinge Industriområde, som ska ut för programsamråd början av 2016.

I och med ovanstående åtgärd bedöms det inte föreligga risk för störningar över riktvärdena.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

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

Planområdet föreslås anslutas till fjärrvärmenätet.

Dricks- och spillvatten

Den nya bebyggelsen kan ansluta sig till det befintliga ledningsnätet och ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet för spill- och dricksvatten i samband med att detaljplanen antas av Kommunfullmäktige. För redogörelse av spill- och dricksvattenlösning, se dagvattenutredning av Sweco, 2015-11-25.

Dagvatten

Dagvattenutredning har upprättats (Sweco, 2015-11-25). Dagvatten ska tas om hand och synliggöras i en kombination av öppna dagvattensystem och i ledningar. Längs lokalgatorna föreslås trädplanterade grönstråk med diken för dagvattenavrinning.

Ledningar är dimensionerade för 10-årsregn uppräknat med klimatfaktor på 30 %, och förslag på höjdsättning enligt illustration (höjder från dagvattenutredning) är dimensionerat för ytavrinning för 100-årsregn. För närmare redogörelse se dagvattenutredningen.

Planområdet ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten i samband med att detaljplanen antas i kommunfullmäktige.

Släckvatten

Det befintliga ledningsnätet i Gäddvägen har tillräcklig kapacitet för att lösa släckvattenförsörjningen för IV kvadranten, inklusive behov av högre kapacitet för bl.a. äldreboendet och skolan.

Avfallshantering

Den nya bebyggelsen anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering. Sophämtning föreslås ske med traditionell hämtning vid varje fastighet.

Närmaste återvinningsstation med alla fraktioner finns vid Netto, i Fyllinge centrum, ca 1 km från planområdet.

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSER MED PÅVERKAN PÅ KOMMUNALA MÅL

Aktuell detaljplan påverkar direkt eller indirekt mål i följande handlingsprogram:

Ekohandlingsprogram 2014-2018

Med utgångspunkt från kommunens ambition att främja en hållbar samhällsutveckling anger ekohandlingsprogrammet ambition och inriktning för målområdena Begränsad miljöpåverkan, Sunda livsmiljöer, friska vatten och god hushållning med mark. Följande mål påverkas:

- *Koldioxidutsläpp från energianvändningen per invånare ska minska med 50 procent mellan år 1990-2020.*
- *Biltrafiken ska minska till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.*
- *Halterna av kvävedioxid, svaveldioxid, bensen, ozon och partiklar (PM10 och PM2,5) ska inte överstiga de nationella riktvärdena för miljö kvalitetsmålet frisk luft.*

Planförslagets fokus på resande med gång, cykel och kollektivtrafik, samt att nya bostäder får nära till service såsom förskola och skola, kan bidra positivt till ovanstående mål.

- *Odlingslandskapet och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas*

Negativ påverkan, då utbyggnaden tar högklassig jordbruksmark i anspråk. Fördelarna med att exploatera området bedöms dock överväga nackdelarna.

Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv

Innehåller riktlinjer för hur grönstrukturen inom staden ska utvecklas. Grönstrukturen ska jämföras med andra intressen och de rekreativa grönytorerna ska utvecklas enligt efterfrågan och barns, äldres och funktionshindrades behov ska särskilt beaktas. Stråk och kopplingar mellan naturområden ska stärkas/utvecklas för att få en sammanhållen struktur.

Planförslaget kompletterar grönstrukturen i Fyllinge och skapar sammanhängande grönstråk.

Handlingsprogram för bostadsförsörjning

Programmet beskriver befolkningsutveckling och bostadsbyggande, diskuterar framtida behov, boendesegregering, tillgänglighet samt ungdoms- och studentboende. Det presenterar även möjlig utbyggnadsvolym och struktur för tiden fram till cirka 2030.

I programmet anges att Fyllinge ska planläggas med 300 bostäder. Planförslaget skapar förutsättningar för att uppföra minst 300 bostäder.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

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

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Tid	Planprocessen	Byggstart
April-Maj 2015	Samråd	
vinter 2015/2016	Granskning	
maj 2016	Antagande	
	Laga kraft	
vår 2017		Allmän infrastruktur
höst 2017/vår 2018		Kvartersmark

Genomförande

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

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

Ansvarsfördelning

Anläggning	Genomförande, drift
Allmänt VA-nät, dagvattennät	Laholmsbuktens VA
El, fjärrvärme	HEM
Allmänna gator, torg och natur	Teknik- och fritidsförvaltningen
Kvartersmark	Berörd markägare / exploatör

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän plats.

FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

All mark inom detaljplaneområdet ägs av Halmstads kommun.

Planen innebär att vissa fastighetsbildningsåtgärder behöver ske, då flera fastigheter avses att styckas av. Bostadskvarter och yta för parkering kommer att markanvisas tillsammans i enlighet med illustration på sida 25.

Gemensamhetsanläggning

All kvartersmark inom detaljplanen är tillgänglig för bildande av gemensamhetsanläggningar.

Deltagande fastigheter i en gemensamhetsanläggning ansvarar för förvaltningen av anläggningen i

enlighet med vid förrättningen åsatta andelstal. Gemensamhetsanläggningens läge, deltagare, andelstal mm fastställs i ett anläggningsbeslut. Inom detaljplaneområdet blir det i första hand aktuellt med att skapa gemensamhetsanläggningar för gemensamma gångstråk mellan två fastigheter med i första hand radhusbebyggelse, alternativt för gemensamma ytor som delas mellan enskilda bostadsfastigheter.

Se illustration på sida 26 för att se vilken parkeringsyta som avser tillhöra vilka bostäder. Beroende på bostädernas upplåtelseformer kan fastighetsrättslig reglering av de gemensamma parkeringarna komma att ske på olika sätt, varav bildande av gemensamhetsanläggning är ett.

TEKNISKA FRÅGOR

Villkor för biotopsskyddsdispens

En eller flera dammar eller öppna diken som minst motsvarar ytan på de borttagna småvattnen ska anläggas inom planområdet.

EKONOMISKA FRÅGOR

Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd markägare.

Huvudman för allmän plats bekostar förändringar på gång- och cykelväg genom Mariaparken, samt i övriga väg- och parkmarksarbeten som detaljplanen innebär.

Kostnader som är förknippade med att tillskapa ledningsrätt för allmän dricksvattenledning inom u-område i nordöstra hörnet erläggs av Halmstads kommun.

Halmstads kommun initierar, ansvarar för och bekostar fastighetsbildningarna som avses genomföras inom detaljplanen.

Halmstads kommun bekostar erforderlig utbyggnad av det allmänna VA-nätet, dimensionerat för 10-årsregn, inom planområdet. Anläggningsavgift avseende VA-anslutningar regleras i vid var tid gällande VA-taxa. Halmstads kommun bekostar även den del av anläggningen som krävs för detaljplaneområdet, men är belägen mellan detaljplaneområdet och Fylleån.

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

Detaljerade undersökningar som kan krävas vid byggnation inom aktuellt planområde bekostas av berörd exploatör.

Halmstads kommun överenskommer med Halmstad Energi och Miljö (HEM) kring kostnader för omläggning av ledningar för fjärrvärme.

Halmstads kommun överenskommer med Skanova AB kring kostnader för omläggning av ledningar för telekommunikation.

Exploateringsavtal/Markanvisningsavtal

I samband med kommunens försäljning av områden med gruppbebyggda småhus samt radhus, där avsikten är att småhusen/radhusen ska upplåtas med eget ägande, avses det regleras i markanvisningsavtalen hur fastighetsbildning ska ske och föreskrivas lösningar med avseende på ledningsdragning, såsom vatten och avlopp, fjärrvärme, så att de främjar en lämplig fastighetsindelning.

Markanvisningar avses att ske genom att samtidigt tilldela både en fastighet för bostadsändamål och en fastighet för parkeringsändamål.

Utbyggnadskostnader för de allmänna anläggningarna

Teknik- och fritidsförvaltningen beräknar under granskningsskedet kostnaden för att färdigställa allmän plats. Kostnaden presenteras i antagandehandlingen.

KÄLLOR

- ”Metereologiska observationer”, SMHI,
<http://opendata-download-metobs.smhi.se/explore/?parameter=17#>, läst 2015-11-04
- MÖD F 5418-13, Svea hovrätt 2013-10-14

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

- Tina Wagner, Samhällsbyggnadskontoret (Plan)
- Niklas Lidström, Samhällsbyggnadskontoret (Mark- och exploatering)
- Sabina Andersson, Samhällsbyggnadskontoret (Trafikstrateg)
- Katarina Löfquist, Samhällsbyggnadskontoret (Hållbart resande)
- Ann-Charlotte Abrahamsson, Samhällsbyggnadskontoret (Kommunekolog)
- Kajsa Sparrings, Byggnadskontoret (Bygglov)
- Maria Bergström, Teknik- och fritidsförvaltningen (Park)
- Stina Alexandersson, Teknik- och fritidsförvaltningen (Trafik)
- Nina Lindén, Teknik- och fritidsförvaltningen (Gata)
- Mikael Vallin, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Agron Musaj, Laholmsbuktens VA-förvaltning
- Per-Anders Olsson, Miljö och hälsoskyddskontoret
- Lars Fredin, Räddningstjänsten
- Christian Bruce, Samhällsbyggnadskontoret (Plan)

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Mattias Eriksson
planarkitekt

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Tillhörande detaljplan för del av

FYLLINGE 20:393, IV Kvadranten

Fyllinge, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande, KS 2014/0120
Samhällsbyggnadskontoret 2015-03-10
Kommunfullmäktige 2016-07-20

LAGAR OM MILJÖBEDÖMNINGAR AV PLANER OCH PROGRAM

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

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra för uppförande av minst 300 bostäder, i blandade hustyper och upplåtelseformer, i den så kallade IV kvadranten i Fyllinge. Förutom bostäder ska även äldreboende, förskola och i viss mån centrumändamål möjliggöras. Syftet med detaljplanen är även att skapa goda förutsättningar för att nå en relativt hög andel resande med hållbara transportmedel för boende i IV kvadranten.

Planförslaget innehåller minst 300 bostäder i en kvartersstruktur, med ett centralt grönstråk.

Ställningstagande

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

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

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Nuvarande markanvändning

Planområdet omfattas av jordbruksmark. Huvuddelen av planområdet är inte tidigare detaljplanelagt.

Översiktsplan och andra pågående projekt

I översiktsplan "Framtidsplan 2030" är området utpekad för bostäder.

Platsens betydelse

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

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Platsens betydelse						
Internationella konventioner, Natura 2000, Unesco, Värds- arv m.m.		x			x	Inga internationella konventioner finns utpekade inom planområdet. Dagvattenavrinning sker dock till närbelägna Fylleån som är Natura-2000 område. Påverkan bedöms som liten då dagvatten tas om hand och fördröjs innan det når Fylleån.
Miljöbalken 3 kap: Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vatten.	x			x		Utbyggnaden tar värdefull jordbruksmark i anspråk. På grund av områdets läge invid en av stadens stomlinjer för kollektivtrafik, nära befintlig service i form av förskolor, skolor och lokalt centrum och invid befintlig teknisk infrastruktur, bedöms fördelarna med att exploatera detta område överväga nackdelarna. Ett effektivt markutnyttjade eftersträvas.
Miljöbalken 3 kap 6§ och 4 kap § 1 och 2: Natur-, kulturvärden och friluftsliv		x			x	Planområdet omfattas inte av riksintresse och har inga betydande värden för friluftslivet. Planförslaget bidrar med ytterligare grönområden.
Miljöbalken 4 kap 6§: Vattenkraft (gäller endast Fylleån)						
Miljöbalken 7 kap: Naturreservat, biotopskydd, strandskydd etc.	x			x		Planområdet omfattas av följande skydd: <u>Strandskydd</u> Ja, mangelgravarna omfattas av strandskydd. Strandskyddet föreslås upphävas.
		x			x	<u>Vattenskyddsområde</u> Nej
		x			x	<u>Naturreservat</u> Nej
	x			x		<u>Biotopskydd</u> Ja, inom området finns biotopskyddade mangelgravar. Planförslaget innebär att två av mangelgravarna tas bort.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Byggnads- och fornminnen		x			x	Det finns inga kända byggnads- och fornminnen. Arkeologisk undersökning genomförs i samband med planarbetet.
Kulturhistorisk miljö		x			x	Det finns inga betydande kulturhistoriska värden inom planområdet.
Naturområde i ÖP 2000, naturvärden, rödlistade arter		x			x	Det finns inga utpekade naturvärden inom området. Sökning i artportalen visar inga träffar.
Påverkan på människors hälsa och säkerhet. Risk för buller, luftföroreningar m.m.		x			x	Bullerstörningar mm Riktvärden för buller bedöms inte överskridas inom planområdet.
		x			x	Luftkvalitet Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids inte i och med planens genomförande.
		x			x	Trafik Ny bebyggelse bedöms generera ca 1400 bilresor/dygn. Befintlig matarled, Fyllingevägen, bedöms ha tillräcklig kapacitet.
		x			x	Radon Planområdet är utpekat som område med normallag radonrisk.
Risk för olyckor Skred, ras, översvämning		x			x	Planförslaget bedöms ej medföra några nämnvärda risker beträffande hälsa och säkerhet. Översvämningrisk förebyggs genom föreslaget system för dagvattenhantering.
Förorenad mark		x			x	Ingen risk för markföroreningar bedöms föreligga då området är beläget på jordbruksmark och inga tidigare verksamheter är kända.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program- området vid ett genom- förande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Landskapsbild		x			x	Inga särskilda landskapsbildsvärden finns utpekade i planområdet. Det öppna jordbrukslandskapet har dock ett visst värde för landskapsbilden kring Fyllinge. Utbyggnaden bedöms få måttlig påverkan på landskapsbilden, då bebyggelsen är småskalig utan höga byggnader.

EFFEKTER PÅ MILJÖKVALITETSNORMER OCH MILJÖMÅL

Nedan följer effekter av planens genomförande på miljökvalitetsnormer och miljömål.

Planläggningen får inte leda till att kommunen riskerar att överträda miljökvalitetsnormerna utan ska så långt som möjligt sträva mot att uppfylla miljömålen och förbättra miljökvalitetsnormerna.

Effekter på miljökvalitetsnormer och miljömål	
Miljökvalitetsnormer för luft	Planförslaget bedöms bidra till marginellt ökade utsläpp, till följd av biltrafik. En utgångspunkt med planförslaget utformning är dock att hållbara transportmedel ska prioriteras. Planområdet bedöms generera ca 1600 bilresor/dygn. Trafiken leds ut från området via Fyllingevägen som är ett öppet gaturum. Påverkan på luftkvalité bedöms som mycket liten.
Miljökvalitetsnormer för buller	Planförslaget medför ökade bullernivåer för befintliga boende längs med Fyllingevägen. Bullernivåerna håller sig dock inom riktvärdena för befintlig bebyggelse.
Miljökvalitetsnormer för vatten	Planförslaget bedöms inte försämra vattenkvaliteten i Fyllingeån, då dagvatten tas om hand och fördröjs inom planområdet. Grundvattnet bedöms inte heller påverkas negativt, då jordförhållandena och föreslagen dagvattenhantering innebär att dagvatten inte infiltreras lokalt.
Nationella miljömål	Planförslaget påverkar uppfyllandet av följande miljömål: <i>Begränsad miljöpåverkan och God bebyggd miljö</i> Planförslaget prioriterar hållbara transportmedel framför bilen. Resorna med kollektivtrafiken har goda förutsättningar att öka, och andelen resor med bil minska. Gång- och cykelkoppling skapas till Fylleåleden. Grönstrukturen förbättras i Fyllinge genom att sammanhängande grönstråk skapas. Planområdet klimatanpassas genom en dagvattenhantering som tar höjd för 100-årsregn, med ett öppet dagvattensystem för näringsreduktion och flödesutjämning.

EFFEKTER AV TILLTÄNKT MARKANVÄNDNING

Nedan följer en beskrivning av effekter som kan ge upphov till betydande miljöpåverkan, och effekter med oklar miljöpåverkan som riskerar att vara betydande. Effekternas sannolikhet, varaktighet och komplexitet beskrivs också här.

Effekter av tilltänkt markanvändning	
Effekternas omfattning	Inga effekter bedöms riskera ge upphov till betydande miljöpåverkan
Effekternas sannolikhet	-
Effekternas betydelse och komplexitet	-
Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet	-

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Christian Bruce
planarkitekt

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan för del av

FYLLINGE 20:393, IV kvadranten



FYLLINGE, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande, KS 2014/0120

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2016-05-10

REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNINGEN

PLANFÖRFARANDE

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

GRANSKNING

Granskning har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2015-12-08 § 338 genomförts under tiden 18 december 2015 - 22 januari 2016. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 25 berörda remissinstanser. Följande 14 remissinstanser har inkommit medsynpunkter på planförslaget: (11 utan erinran).

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Halmstads Naturskyddsförening
- Lantmäterimyndigheten, Halmstad kommun
- Halmstads Energi och Miljö AB
- Kommunala handikapprådet
- Hemvårdsnämnden
- Socialnämnden
- Miljönämnden
- Byggnadsnämnden
- Teknik- och fritidsnämnden
- Hallandstrafiken
- TeliaSonera Skanova Access
- E.ON Elnät

Yttranden som inkom under granskningen berörde i huvudsak:

- Detaljer i regleringen av olika byggnaders utformning och placering.
- En efterfrågan av att fullfölja en ringled runt Fyllinge, och till det kopplade trafikfrågor.
- Klargörande av vem som står för kostnaden vid eventuella ledningsförflyttningar.
- Påverkan på väg 15 och huruvida planen påtagligt skadar riksintresset.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

- Planbestämmelserna flerb₁ och flerb₂ uppdateras med att även tillåta att flerbostadshus byggs ihop med andra flerbostadshus.
- I planbestämmelsen Byggnadsteknik tas bisatsen "... om fastigheten gränsar till annan bostadsfastighet ..." bort. Vidare preciseras bestämmelsen med att hänsyn ska tas till grannfastighetens **maximala** byggrätt.
- Den parkeringsyta på vilken det ligger ett E-område ges utfartsförbud mot lokalgatan, likt övriga parkeringsytor.
- Planområdets storlek, så som det är beskrivet i planbeskrivningen (15 ha) justeras till 17 ha.
- Ett I-område (marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning) förs in på plankartans östra PARK-område, 20 meter från den närmsta luftledningen öster om planområdet. Området förses

även med prickmark.

- En exploateringsbestämmelse centralt i området (e₂2500) är en rest från samrådsförslaget och korrigeras till en bestämmelse som överensstämmer med granskningsförslagets sätt att reglera exploateringsgraden, dvs. i procent istället för kvadratmeter.
- Längst norrut i planområdet finns en yta som ska ha användningen PARK. Ytan saknar dock bestämmelsen PARK, som nu läggs till.
- Villkoren i biotopsskyddsdispensen för borttagande av mörgelgravar (dammar som minst motsvarar den sammanlagda ytan av borttagna mörgelgravar ska nyanläggas) skrivs in i genomförande-beskrivningen.
- Användningen av infarten till områdena reglerade med P respektive BC₁ i södra delen av planområdet specificeras till GÅRDSGATA, efter att i granskningen ha saknat användningsbestämmelse.
- Södra delen av infarten till BC₁-området och till skola/förskola (reglerad till S), prickas för att markera att ytan inte får bebyggas.
- Skolområdets utfartsförbud mot torget tas bort så att varutransporter till skolområdet även möjliggörs över torget.
- Området för bussgatan i söder förlängs västerut så att den smala delen av torget (söder om BC₁-området) också planläggs som bussgata, då detta blir det områdets huvudsakliga funktion.
- Bussgatan breddas 1 m. jämfört med granskningsförslaget, vilket innebär att området för skola/förskola flyttas 1 m. söderut. Parkytan mellan skola/förskola och bussgata i granskningsförslaget kommer istället ingå i BUSSGATA, men i detta inkluderas även gång- och cykelbana, diken och gröna mellanrum mellan bl.a. bussgatan och gång- och cykelvägen. Anledningen är att undvika ingrepp i den vall som ligger i parkområdet norr om bussgatan.
- Bestämmelsen TORG uppdateras till att även tillåta varutransporter.
- Hur släckvattenförsörjningen kan tillgodoses har förts in i planbeskrivningen.

YTTRANDE FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen (PBL) och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att:

- riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kan komma att skadas.

Riksintresse

Väg 15 är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen befarar att framkomlighet och trafiksäkerhet kan skadas vid ett genomförande av detaljplanen (och andra exploateringar som väg 15 kommer att påverkas av). I dagsläget saknas en kapacitetsberäkning gällande korsningen mot väg 15. Det går därmed inte att avgöra om befintlig korsning klarar trafikökningen. Se vidare Trafikverkets yttrande.

Länsstyrelsen befarar inte att:

- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas,
- strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser,

- det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Strandskydd

Texten i planbeskrivningen på sidan 8 är något otydlig och bör skrivas om. Naturvårdsverket har inte gjort någon definition av strandskyddade objekt. Mark- och miljööverdomstolen har i den dom som hänvisas till, i det enskilda fallet bedömt att den damm med en vattenspiegel som understiger 1000 m² inte omfattas av strandskydd. Naturvårdsverket har yttrat sig i målet.

Länsstyrelsen har i sakfrågan, om mägergravarna omfattas av strandskydd, ingen annan uppfattning än kommunen.

Övrigt

Planbeskrivningen bör tydliggöra både vilken ange vilken lag och vilka allmänna råd man tillämpat. Detta för att i efterhand veta vilken vägledning som ska användas vid tolkning av planen.

Utformningen av allmänna platser ska alltid anges i de fall kommunen är huvudman.

Vattenområden (vad avser vattenverksamhet) har ingen miniyta så som det bl.a. står på sid 8 i planbeskrivningen. Bestämmelserna om vattenverksamhet i miljöbalkens 11 kap. gäller alltså fortfarande.

Kommentar

För påverkan på väg 15 m.m., se svar på Trafikverkets yttrande.

Vilken version av plan- och bygglagen planen följer samt vilka allmänna råd som tillämpas förs in i planbeskrivningen, under rubriken "Planuppdrag" på sidan 4.

TRAFIKVERKET

Trafikflöde - kapacitetsberäkningen

Trafikverket fortfarande inväntar kompletteringen med en kapacitetsberäkning på max timmar under eftermiddagar år 2040 (medel och max prognoser).

Väg 15 är hårt utsatt från kommunalt detaljplanering, investeringarna och bygglov. Trafikverket befarar att framkomlighet och trafiksäkerhet kan skadas vid exploatering av IV kvadranten samt andra exploateringen inom omgivningen. Trafikverket anser därför att kommunen behöver ta ett helhetsgrepp vad gäller trafikfrågor.

I dagsläget saknas en kapacitetsberäkning på max timmar under eftermiddagar år 2040 som kan visar vilka åtgärder kommer att behövas från planförslaget. Kapacitetsberäkningen måste omfatta andra utveckling som kommer att påverka trafikflöde, främst detaljpaneläggning, investeringarna samt beviljat bygglov.

Kontroll av kapacitet för korsningar och väg 15 samt kontroll av trafikflöden för vald korsningstyp utifrån trafiksäkerhetsperspektiv behöver genomföras innan detaljplanen antas. Om planen antas utan en kapacitetsberäkning befarar Trafikverket att planförslaget kan skada framkomlighet på väg 15

som är utpekad som riksintresse.

Uppräkningstal

Trafikverket kvarstår vid tidigare bedömningen att uppräkningskostnaden med 1,69 % för väg 15 verkar rimlig.

Finansieringen

Trafikverket vill framhålla att åtgärder som påkallas på det allmänna transportnätet som en konsekvens av kommunal planering, ska utredas, projekteras och finansieras av kommunen i samråd med Trafikverket som beslutar i frågorna.

Övrigt

Det är noterat att detaljplanen har stöd från översiktsplan Framtidsplan 2030.

Kommentar

Halmstad kommun ämnar snarast påbörja en utredning av påverkan på väg 15 inom ramen för tre nu pågående planprojekt: denna plan, planprogram för Kistinge industriområde samt Södra infarten. Denna utredning kommer innefatta efterfrågad kapacitetsberäkning samt kapaciteten på och trafikflödena i korsningen mellan Klastorpsvägen och väg 15.

Vidare har Halmstad kommun svårt att se varför ett så högt uppräkningstal ska användas. Vid samtal med Trafikverket har det framkommit att nya prognoser för trafikallsträng har tagits fram. Trafikverket kommer därför meddela nytt uppräkningstal, vilket kommer användas i ovan nämnda utredning.

YTTRANDET FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN, HALMSTAD KOMMUN

Plankartan

Den planerade skolfastigheten föreslås uppdelad på två skiften varav det norra ser ut att utgöras av ett föreslaget gångstråk på andra sidan om allmän plats (bussgata). Det ifrågasätts om det smala stråket verkligen ska utgöra ett eget skifte till skolfastigheten. Området torde istället kunna ingå i allmän plats.

Kommentar

Syftet med att infarten till skolfastigheten tillhör densamma är att den enbart planeras försörja skolan/förskolan. Infarten bör inte utgöra allmän plats, utan skötas av skolans/förskolans fastighetsägare.

HALMSTAD ENERGI OCH MILJÖ AB

Vi förutsätter att flytten av befintlig högspänningskabel och fjärrvärmeledning betalas av exploitören.

I övrigt inga nya synpunkter.

Kommentar

Flytten av högspänningskabel och fjärrvärmeledning kostnadsfördelas enligt ingångna markavtal.

KOMMUNALA HANDIKAPPRÅDET

I Kommunala handikapprådets tidigare yttrande som krävde full tillgänglighet och att samtliga hinder

för användbarhet för alla skall vara undanröjda. Bostadsutformning med PBLs regelverk som lägsta nivå och att alla våningsplan blir tillgängliga via hiss. Likaså är kravet kvar om tillgängliga parkeringar och angöringsplatser i anslutning till entréer och att servicebyggnader och att parkmiljöer blir fullt tillgängliga. Viktigt att utemiljön och ljusmiljön utformas för största möjliga säkerhet och trygghet, samt att mark och gatubeläggningarna görs i tillgängliga material och utförs utifrån ett inkluderande tänkande.

Bostäderna skall också utföras utifrån en tanke om att så lite anpassningar som möjligt skall behövas framöver och att den universella tanken genomsyrar planeringen, så bra som möjligt från början.

Kommentar

Tillgänglighet på den detaljnivå som framförs i yttrandet är inget som kan regleras i en detaljplan. Vad gäller hiss i byggnader, utformningen av ute- och ljusmiljöer och mark- och gatubeläggningar är detta saker som bestäms när det är dags att genomföra planen, dvs. efter att den vunnit laga kraft och börjat gälla.

Vad gäller parkeringssituationen kan parkering anordnas på tre sätt. Dels på de samlade parkeringsytorna reglerade med "parkering" i planen och dels längs lokalgatorna. Slutligen kan också parkering för rörelsehindrade anläggas i anslutning till entréerna, vilket är reglerat på plankartan genom bestämmelsen "n₁" under "MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)" och sedan "Mark och vegetation".

HEMVÅRDSNÄMNDEN

Hemvårdsnämnden poängterar vikten av lättillgängliga parkeringsplatser i anslutning till entrén, för besökande till äldreboendet. Likaså måste framkomligheten för lastbilar och varutransporter till och från äldreboendet studeras och tryggas.

Hemvårdsnämnden anser att området är prioriterat för ett framtida äldreboende. Med utgångspunkt i att hemvårdsnämnden ska kartlägga södra Halmstads behov utifrån äldreboendestrategin behöver en behovsanalys göras för framtidens boende med en tidshorisont fram till 2035.

Hemvårdsnämnden vill understryka att remisstiden för omfattande ärenden bör vara längre än den nu gällande (från 18/12 2015 till 22/1 2016).

Kommentar

Hur fastigheten reglerad med "DBC₁" får utformas är enbart delvis reglerat i detaljplanen. Detaljerad utformning sker först när detaljplanen har vunnit laga kraft och kan genomföras.

Remisstiden för ärendet var 5 veckor, och enligt plan- och bygglagen (2010:900) krävs enbart minst 3 veckor. Kommunstyrelsen använder sig redan av en förlängd remisstid i planärenden. Synpunkten är dock noterad.

SOCIALNÄMNDEN

Socialnämnden yttrar önskemål om att det i detaljplanen bör ingå en tillgänglighetsbedömning där det framgår krav på hur tillgängligheten ska tillgodoses för personer med funktionshinder. Likaså bör det också framgå hur man planerar för att skapa en trygg närmiljö inom området.

Behovet för servicebostäder är stort i Halmstad, behovet finns av mindre lägenheter i olika storlekar för särskilt boende för personer med funktionshinder. Alla har inte behov för särskilt boende i form av gruppboende. Det finns många personer med funktionshinder som både vill och kan klara sig i boende med mindre stöd av personal. Servicebostäder uppfyller också intentionen om att särskilt boende så långt som möjligt ska upplevas som "sitt egna boende".

Det är även angeläget att planen möjliggör ett varierat utbud av lägenhetsstorlekar i syfte att motverka en ökad segregation.

Kommentar

Kommunstyrelsen noterar socialnämndens synpunkter inför kommande genomförande av detaljplanen. De frågor som tas upp i yttrandet är frågor som antingen inte kan och/eller inte bör regleras i en detaljplan. Planen möjliggör dock för flera olika upplåtelseformer, och innebär inga hinder för att bygga olika former av särskilda boenden, servicelägenheter eller lägenheter i olika storlekar. Området är dessutom planerat med fotgängaren i fokus; på gårdsgatorna är fotgängarna prioriterade, och längs den lite större lokalgatan finns tydligt separerade gång- och cykelvägar. Dessa planeras även angöra torget och andra ytor utan några nivåskillnader.

MILJÖNÄMNDEN

Bedömning

I samrådet lämnade dåvarande Miljö- och hälsoskyddsnämnden följande yttrande:

1. En mer djupgående värdering behöver göras när det gäller exploateringen på värdefull jordbruksmark. I denna bör bevarandeperspektivet för jordbruksmarken betonas genom att de skäl som kan finnas till att skydda marken från exploatering lyfts fram. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser även att alternativ till den aktuella exploateringen som ligger på mindre värdefull jordbruksmark ska utredas.
2. En utredning behöver genomföras av vilka bullerbegränsande åtgärder som är möjliga att vidta för att motverka att den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafik vid befintlig bostadsbebyggelse i Fyllinge inte överskrider 55 dB(A).
3. En utredning av den mjältbrandsgrav som finns inom planområdet behöver genomföras.

Följande åtgärder och kommentarer har gjorts med anledning av nämndens synpunkter:

Det finns inget utrymme att inom uppdrag för detaljplan utreda andra platser för utbyggnad. Placeringen föreslås i översiktsplanen, där även avvägningar mellan olika anspråk på mark görs. I planbeskrivningen finns ianspråktagande av jordbruksmark motiverat, och planeringen har i så stor utsträckning som möjligt tagit hänsyn till den högklassiga jordbruksmarken, genom att skapa en plan för effektivt bostadsbebyggande.

För att inte överskrida 55 dB(A) vid bostäder i 1:a kvadranten som en konsekvens av denna plan behöver en tydligare koppling som leder ut biltrafik från IV kvadranten, samt även viss trafik från III kvadranten (Gyllebolet) till Klastorpsvägen anläggas. Planbeskrivningen har kompletterats med förslag på placering av en sådan vägkoppling under beskrivningen av planförslag och trafik. Åtgärden kräver planändring, och föreslås ingå i detaljplanen för Kistinge industriområde. Åtgärden har beskrivits och illustrerats i förslag till planprogram för Kistinge Industriområde som ska ut för programsamråd under början av 2016. Med denna åtgärd beräknas större delen av biltrafiken som ska till/från IV kvadranten

inte belasta Fyllingevägen i samma utsträckning, och därför överskrids inte 55 dB(A) vid bostäder i 1:a kvadranten till följd av denna detaljplan. Utrymme och möjlighet för att vidta ytterligare åtgärder finns om så krävs, men förväntas inte behövas.

Utifrån vad som är känt om mjältbrandsutbrottets omfattning, de åtgärder som vidtogs och årstiden och väderleken vid tillfället bedöms faran för kvarvarande mjältbrandssmitta i marken och risken för spridning vara försumbar. Vid framtida utbyggnad kommer SVA:s riktlinjer och rekommendationer för grävning i områden med risk för mjältbrand att tillämpas. Detta kan dock inte regleras närmare i detaljplan.

Miljöförvaltningen gör följande bedömning:

Den synpunkt om exploatering på värdefull jordbruksmark som lämnades i samrådet kvarstår. I övrigt har de synpunkter som lämnades i samrådet har beaktats på ett godtagbart sätt.

Kommentar

Kommunstyrelsen har gjort bedömningen att området är en naturlig fortsättning på en redan befintlig tätort, och att tätortsutveckling generellt är ett allmänt intresse. Det innebär även att mycket av den infrastruktur och service som behövs för ett nytt bostadsområde redan är utbyggt - det gäller såväl teknisk infrastruktur som skola och Fyllinges centrum med handel och verksamheter. Inte minst är planområdet lokaliserat till en av Halmstads stomlinjer för busstrafiken. Kommunstyrelsen gör således fortsatt samma bedömning; IV kvadranten i Fyllinge utgör med dess bebyggelsetäthet, närhet till befintlig service samt närhet till och fokus på hållbart resande en förhållandevis god hushållning med marken, trots att marken idag är jordbruksmark.

BYGGNADSNÄMNDEN

Byggnadsnämnden är positiv till planförslaget men vill påpeka att under bestämmelser flerb₁ samt flerb₂ sammanbyggnad bör tillåtas i fastighetgräns även mellan två flerbostadhus. Detta då avstyckning av fastigheter mindre än egenskapsområdet är möjlig.

Vidare önskar byggnadsnämnden att bestämmelse vad gäller byggnadsteknik bör förtydligas. Alla byggnader måste följa BBRs krav på brandklassning. Eftersom placering enligt förslaget till detaljplan tillåts 2 meter från fastighetsgräns ställer detta extra höga krav på brandklassningen. För att detta krav inte ska falla ut orättvist behöver byggnadsnämnden kunna ställa krav på den första som bygger så som om grannen i en framtid kommer att bygga ut till sin maximala byggrät. Det utökade kravet bör ställas om byggnaden placeras närmare än 4 meter från fastighetsgräns oavsett om fastigheten gränsar till annan bostadsfastighet eller ej.

Kommentar

Planbestämmelserna uppdateras i enlighet med yttrandet.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Teknik- och fritidsnämnden framför följande synpunkter:

- Andelen gatumark och torgbildningar föreslås reduceras vilket ökar andelen bebyggbar kvartersmark samtidigt som kostnaderna för utbyggnad och framtida drift på allmän platsmark minskar.

- Det är viktigt att funktionen av gårdsgator och ”torgbildningar” som kvarstår enligt förslaget utvärderas innan fler detaljplaner planläggs med denna typ av utformning.
- De gemensamma parkeringarna har i de flesta fall in-/utfarter från gårdsgatorna med ett undantag. TE föreslår att även den återstående parkeringen ges in/utfartsförbud mot lokalgatan och istället ansluter till gårdsgatan.
- In-/utfartsförbud föreslås anläggas på del av sträckan utmed området som planlagts som DBC1, se markering i bilaga A, för att undvika anslutningar för nära kurvan.
- Yta för TORG bör begränsas till den faktiska torgytan, dvs yta söder om flerbostadshus vid torg bör planläggas som BUSSGATA.
- Kvartersgräns för flerbostadshus vid torg föreslås ligga i direkt anslutning till bussgata. På plankarta föreslås en smal yta mellan kvartersmark och bussgata med bredd 1,5 meter.
- Teknik- och fritidsförvaltningen har under planarbetet tagit fram sektion för bussgata som innebär, totalt sett 11,5 m. På föreslagen plankarta utgör motsvarande sektion endast 10,5 m. Förskoletomten bör således flyttas en meter söderut. Hela sektionen för bussgatan bör ingå i samt planläggas som BUSSGATA.
- Planbeskrivningen uppges att planområdet omfattar ca 15 ha. Bör justeras till drygt 17 ha.
- Yta för förskola är totalt 5 800 m². Inom förskolans fastighet skall inrymmas byggnad i två våningar med plats för sex avdelningar, handikapparkering, transport- och uppställningsyta för varu- och sopfordon samt friyta för barnens utevistelse (40m²/barn, totalt 4 200 m² baserat på 105 barn). Teknik- och fritidsnämnden anser det viktigt att man i tidigt skede utreder och projekterar hur förskolan skall utformas för att uppfylla de krav som ställs. Hänsyn bör också tas till att man kan utnyttja intilliggande park och ny lekplats.
- Anslutningen för biltrafik till området bör göras nordväst ifrån.

Kommentar

Blandningen av olika bostadsformer (flerbostadshus, radhus och friliggande hus) tillsammans med planområdets storlek innebär på olika sätt att en högre reglering av gatu- och kvartersstrukturerna anses nödvändig. Den del av fastigheten Fyllinge 20:393 som planområdet innefattar kommer avstyckas till en stor mängd mindre fastigheter, vilka kommer säljas till och exploateras av flera olika byggherrar och privatpersoner. Om lokalgators och gårdsgators sträckningar inte skulle regleras i detaljplanen, utan ingå i kvartersmark, uppstår den svåra frågan kring vem av alla dessa byggherrar som ska bygga ut och sköta dessa gator? Kommunstyrelsen anser att den strikt reglerade gatu- och kvartersstrukturen är en stor del i vad som definierar planområdet och som möjliggör den tätare och blandade bebyggelsen i IV kvadranten jämfört med befintliga kvadranter. Kommunstyrelsen delar Teknik- och fritidsnämndens synpunkt att gårdsgatornas och torgens funktion bör utvärderas en tid efter detaljplanens genomförande, i syfte att undersöka om de fungerade som det var tänkt.

Den parkeringsyta som i granskningsförslaget inte regleras med utfartsförbud gentemot lokalgatan (dvs. den vid E-området) ges utfartsförbud i enlighet med yttrandet. E-området tillåts fortsatt angöras från lokalgatan.

I bilaga A till Teknik- och fritidsnämndens yttrande föreslås utfartsförbud på nästan hela användningsområdet reglerat med "DBC₁". Detta område tillåter användningen vård, och bl.a. kan ett äldreboende uppföras. Denna verksamhet ställer krav på tillgänglighet för såväl boende som varustransporter, och en möjlighet att med bil komma väldigt nära entrén (se Hemvårdsnämndens granskningsyttrande). Entrén till områdets huvudbyggnad är i bestämmelsen "v₁" reglerad till att den ska vara mot det nya torget, i syfte att skapa liv och rörelse på detta. Att förbjuda utfarter från de södra delarna av området skulle omöjliggöra denna kombination. Kommunstyrelsen anser dock att denna synpunkt är av stor vikt för trafiksäkerheten, och att frågan bör tas upp igen när lokalgatan detaljprojekteras och utformningen av byggnader m.m. på DBC₁-området tas fram.

Användningen TORG tillåter busstrafik och -hållplats, och utgör enligt kommunstyrelsen inga hinder för busstrafiken. Anledningen till att bussgatan går över torget är för att minska bussgatans eventuella barriäreffekt mellan torgytan och parken. En bussgata med samma markbeläggning som resten av torget ökar den upplevda tillgängligheten till parken, och knyter även ihop torgrummet med parkytan. Det bedöms även öka fokuset på och den upplevda närvaron av busstrafiken, vilket ligger i linje med planens inriktning mot hållbart resande.

Synpunkterna kring bussgatan tillgodoses, dvs. torgytan begränsas och bussgatan breddas 1 m.

Texten i planbeskrivningen om planområdets storlek justeras till 17 ha, i enlighet med yttrandet.

Kommunstyrelsen instämmer i teknik- och fritidsnämndens synpunkt kring vikten av tidig utredning och projektering av förskoletomtens utformning. Detta kan inte regleras i en detaljplan, så synpunkten noteras till planens genomförande efter att den vunnit laga kraft.

För svar på synpunkten om att angöringen av området bör ske nordväst ifrån, se svar på yttrandet från fastighetsägaren till Fyllinge 20:318.

HALLANDSTRAFIKEN

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra området för bostadsändamål. Antalet planerade bostäder är minst 300 bostäder i varierade upplåtelseformer samt ett äldreboende i anslutning till torget. Det är positivt att området planeras utifrån de riktlinjer som att gång, cykel och kollektivtrafik ska främjas framför biltrafik. Med det förslagna gatunätet i planområdet kommer kollektivtrafiken att få en attraktiv restidskvot jämfört med biltrafiken.

Hallandstrafiken tycker det är bra att det byggs hållplatsnära bostäder. Hållplatsen vid det planerade torget bör hålla en högre standard än övriga hållplatser på området för att visa på kollektivtrafikens betydelse.

Omläggningen av körvägen för linje 20 förbi Eurostop skedde hösten 2015 vilket kortade restiden med fyra minuter mellan Fyllinge och Centrum.

Kommentar

Halmstad kommun delar Hallandstrafikens uppfattning om att kollektivtrafiken förväntas få en attraktiv restidskvot jämfört med biltrafiken. Vidare föreslår kommunen att Hallandstrafiken tar med sig frågan om utformning av hållplatsen på torget till planens genomförandeskede och aktivt deltar i denna utformning.

Förkortandet av restiden mellan Fyllinge och centrum tillsammans med detaljplanens fokus på hållbart resande ger mycket goda förutsättningar för ett ökat kollektivt resande på denna sträcka.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

HALMSTAD NATURSKYDDSFÖRENING

HNF tycker att den redan bra detaljplanen har blivit ännu bättre. Bra att effekterna från högspanningsledningen har beaktats och att tillräckligt säkerhetsavstånd kommer att användas.

Vi har också förståelse för att utbyggnaden sker på högklassig åkermark. Det är särskilt positivt att bebyggelsen blir förtätad jämförelse med tredje kvadranten som byggdes glest med många stora villatomter. Synd att inte tredje kvadranten inte genomfördes med samma tankegångar.

När det gäller de biotopskyddade mägerhålorna inser naturligtvis också HNF att dessa måste inhägnas. Vad beträffar skötseln så var vår starka rekommendation att inte vegetationen kring mägerhålorna ska skötas som parkmark utan att man låter vegetationen runt vattenytan vara orörd. På det viset bibehålls den biologiska mångfalden som är kopplad till vegetationen. Detta medför också att den biologiska mångfalden i vattnet skyddas och gynnas genom beskuggning och föda från bl.a. nedfallna löv. Vi stödjer också länsstyrelsen förslag att en naturvärdesinventering av mägergravarna bör genomföras.

Kommentar

Naturskyddsföreningens synpunkter är inget som kan regleras i en detaljplan. Synpunkterna vidareförmedlas till skötselansvarig på Teknik- och fritidsförvaltningen inför planens genomförande.

Halmstad kommun har fått dispens från länsstyrelsen för att ta bort två mägergravar, utan att en naturvärdesinventering har genomförts. Inom ramen för detaljplanen behövs därmed inte längre en naturvärdesinventering.

E.ON ELNÄT

E.ON Elnät står fast vid tidigare samrådsyttrande daterat 2015-05-18. E.ON Elnät yrkar på att l-område utläggs i plankartan för den del av restriktionsområdet för regionnätluftledningen som påverkar planen, 20 meter ut från yttersta faslinan även om det är allmänplats mark. (Enligt Boverkets nya allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan BFS 2014:5).

Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON Elnät föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen l: "Marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning. Inom området får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som hindrar bibehållandet av elektriska ledningar, ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra fara för ledningen"

Om belysningsstolpar uppförs måste man vara extra vaksam över avstånden till regionnätledningens så att de placeras på behörigt avstånd från faslinorna. Likaså måste matarkabeln till belysningsstolparna förläggas i plaströr så att ett jordfel ej påverkar korsande objekt.

För arbete invid och under kraftledningar gäller särskilda bestämmelser. Om arbete kommer ske i ledningsområdet är det viktigt kontakt tas med Göran Andersson, E.ON Elnät Sverige AB, [telefonnummer borttaget] eller Stefan Lundin, ONE Nordic AB [telefonnummer borttaget], för

utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA) innan arbetet påbörjas.

Kommentar

Ett l-område förs in i plankartan i enlighet med yttrandet. Halmstad kommun bedömer dock att formuleringen "Marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning" är tillräcklig.

TELIASONERA SKANOVA ACCESS AB

Samma svar som i samrådet. Skanova har kabelanläggningar inom berört planområde, vilka kommer att beröras av planens genomförande. Kabelanläggningarnas läge framgår ungefärligt av bifogad karta/PDF-fil. Skanova har med anledning av detta följande synpunkt som vi vill få införd i genomförandebeskrivningen: "Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion ska bekostas av exploatören/fastighetsägaren.

Kommentar

För de delar av kabelanläggningarna som löper i tidigare detaljplanelagd allmän platsmark sker kostnadsfördelning utifrån ingånget markavtal.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Polismyndigheten i Halland
- Halmstads Fastighets AB
- Räddningsnämnden
- Nämnden för Laholmsbuktens VA
- Barn- och ungdomsnämnden
- Kulturnämnden
- Fastighetsnämnden
- Swedegas AB
- Försvarsmakten
- Villaägarna i Södra Halland
- Kulturmiljö Halland

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Inga synpunkter har inkommit från sakägare.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

HEMSÖ FASTIGHETS AB

Planbestämmelser

Minsta respektive högsta taklutning är 22 respektive 40 grader: Vi ser gärna en möjlighet till att utforma byggnaden med 45 graders taklutning och lägre än 22 på mindre delar. Flera av planbeskrivningens illustrationer visar också detta.

Huvudbyggnad ska placeras i fastighetsgräns mot torg: I planbeskrivningen står det att i

illustrationskartan visas hur detta kan utformas, men vi menar att de krav som finns på angöring för taxi och färdtjänst inte tillräckligt tagits hänsyn till, samt med huvudentré mot torg: bilarna når inte ända fram vilket blir otydligt. Plats för att sitta utanför och vänta/se på folk i solen utanför entrén blir svår att få till inom fastigheten. En relativt stor del av den totala fasadlängden skall gränsa till torget och eftersom gemensamma ytor, kök, samlingsrum bör ligga centralt i anläggningen och/eller nära inlastning kommer ett antal bostäder, vilka alltid blir enkelsidiga, behöva ligga rakt i söder, utan möjlighet till burspråk eller balkong/uteplats och med en busshållplats utanför. Det blir svårt att vädra p g a buller och det kommer att kännas otryggt med fönster till bostad i bottenvåningen direkt mot torget.

Kommentar

Illustrationerna i planbeskrivningen är inte nödvändigtvis korrekta i detaljerade avseenden, utan syftar främst till att visa på övergripande förhållanden, sammanhang och miljöer. Halmstad kommun har inte för avsikt att reglera taklutningen annorlunda.

*Anledningen till att huvudbyggnad samt dess huvudentré ska ske i fastighetsgräns mot torg är för att skapa liv och rörelse på torget. Det är av stor vikt att torget inte upplevs som en ödlig plats, utan som en plats där människor rör sig under en stor del av dygnet. Utöver rörelse på torget är det i detta avseende även viktigt att torget blir ett väldefinierat rum med tydliga väggar. Dessa väggar utgörs av angränsande byggnader. Eftersom torgrummet i norr och söder kommer flyta ut i gata samt park blir de två kvarvarande väggarna extra viktiga. Bestämmelsen innebär däremot inte att en huvudbyggnad måste uppföras längs **hela** fastighetsgränsen mot torget, utan enbart att huvudbyggnaden på något sätt ska ligga i fastighetsgränsen. Med genomtänkt utformning kan därmed soliga sittplatser också inrymmas på fastigheten.*

Att bl.a. taxi och färdtjänst inte når fram till huvudentrén anses enligt Halmstad kommun också utgöra en utformningsfråga. Angöring och infarter från lokalgatan kan i praktiken anläggas enbart en byggnadsbredd bort från fastighetsgränsen mot torget. Alternativt kan det vara möjligt att angöra entrélokalen inifrån fastigheten, dvs. från huvudbyggnadens norra sida, genom att färdtjänst, taxi, transporter etc. helt enkelt kör in en bit på fastigheten. Se även svar på Teknik- och fritidsnämndens yttrande.

RÖINGE SAMFÄLLIGHETSFÖRENING

Röinge samfällighetsförening vill återigen belysa problem som med all sannolikhet kommer att uppstå om inte Ringledden nordöst om nya bostadsområdet på Fyllinge byggs som planerat från början.

Kommunen har gjort en trafikmätning under september 2015 men resultatet har inte vägföreningen fått ta del av. Utifrån tidigare erfarenheter från när bostäder har byggts på Fyllinge anser samfälligheten att trafiken kommer att öka med flera hundra procent per dygn på väg 22802.

Vägen är inte dimensionerad för den ökade trafiksituationen som kommer att uppstå pga att vägen är smal och har dålig sikt på flera platser. Sikten är dålig på grund av byggnader, företagsverksamhet, korsande vägar och gårdsgårdar som troligen inte kan eller får ändras.

Många boende på Fyllinge använder vägen för motion genom promenader, löpning, cykling mm och risken för olyckor ökar om trafiken på vägen ökar. På grund av vägens standard och sträckning kommer trafiken inte att flyta utan många fartökningar och inbromsningar vilket ger upphov till onödigt stora

mängder utsläpp från trafiken. Kommunen är en ekokommun och har förmodligen mål att utsläpp från trafiken ska minimeras.

Det är svårt att förstå kommunens ställningstagande om att trafiken ska ledas så att det försvårar för befintliga företag att driva sin verksamhet. Liksom att kommunen inte tar hänsyn till ökad olycksrisk och ökade koldioxidutsläpp när det finns alternativa lösningar.

Röinge samfällighetsförening anser att Ringleden nordost om bostadsområdet byggs för att skapa förutsättningar för en säker väg där även utsläppen från biltrafiken minimeras.

Kommentar

Trafikräkningen som gjordes i september 2015 visade på totalt cirka 180 fordon per dygn, sammantaget för båda korriktningarna. Räkningen gjordes precis efter avfarten från Fyllingevägen, strax innan vägen sydöst mot Nilsbo. En mer detaljerad sammanställning finns tillgänglig på samhällsbyggnadskontoret.

Halmstad kommun arbetar parallellt med Kistinge industriområde söder om Fyllinge. Inom det projektet planeras en ny, genare vägkoppling mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen i syfte att leda ut huvuddelen av Fyllingetrafiken det hållet. Väg 22802 är enskild, och samfälligheten har möjlighet att vidta åtgärder för att förhindra eller lindra en eventuell trafikökning.

En stor del av syftet med denna detaljplan är att uppmuntra och privilegiera ett hållbart resande, och minst hälften av alla resor från IV kvadranten bedöms enligt trafikutredningen ske till fots, på cykel eller med kollektivtrafik. På detta sätt kommer utsläppen och miljöpåverkan från IV kvadranten vara betydligt mindre än övriga kvadranter i Fyllinge. Trafikutredningen finns tillgänglig på samhällsbyggnadskontoret.

ASSARP 2:2, INGEMAR JOHANSSON

Jag har tidigare haft synpunkter på trafikförsörjningen till den IV:e kvadranten som jag skickat in till Kommunen. I svaret jag fått, finns svar på delar av mina synpunkter men inte alla.

När det gäller trafikförsörjningen är det nog inte bara trafik till Vallås och väg 25 som kommer att bli aktuell på Fyllingevägen förbi min fastighet. Även trafik till affärsområdet på Stenalyckan kommer förmodligen att välja väg 581 istället för att köra runt hela Fyllingeområdet på Fyllingevägen i låg hastighet, när alternativet är att köra lika lång väg, med högre hastighet via väg 581.

Kommunen har inte överhuvudtaget berört den beräkning jag gjorde om trafiken. I planförslaget antas minst 300 bostäder. Det framgår även att antalet resor/hushåll/dag är 7 st. Om man då räknar på detta blir det mycket extra koldioxidutsläpp från den längre resvägen som det blir på grund av att inte ringvägen byggs. Som jag redovisade i mitt förra svar blir det minst 300 000 mil.

$300 \text{ bostäder} * 7 \text{ resor/hushåll} * 365 \text{ dagar} * 4 \text{ km}$ (extra längd för att komma till rondellen vid första infarten). Skulle antalet bostäder bli fler ökat milantalet med ca 100 mil/bostad. Detta kommer att medföra stora onödiga koldioxidutsläpp som inte med ett ord har nämnts i kommunens första svar. Jag kräver att denna omständighet utreds innan byggnationen påbörjas.

Kommentar

Den trafikutredning som ligger till grund för Halmstad kommuns ställningstaganden finns att tillgå på samhällsbyggnadskontoret. Sakägaren är välkommen att kontakta ansvarig planarkitekt för ytterligare

dialog.

Halmstad kommun har räknat fram att ett fullt utbyggt område enligt planförslaget kommer generera ca 1400 fordonsrörelser med bil per dygn, vilket bedöms utgöra cirka hälften av alla resor från IV kvadranten. Med andra ord bedöms hälften av alla resor göras till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Detta bedöms som en högst rimlig siffra med avseende på att trafikutredningen visar att enbart 65 % av Fyllingeborna har bil idag, och de bor i områden utan den tydliga inriktningen mot hållbart resande som präglar detta planförslag.

1400 fordonsrörelser med bil per dygn uppdelat på 300 hushåll ger siffran 4,7 bilresor/hushåll och dygn, vilket är den lägsta siffran i jämförelse med samtliga övriga kvadranter. Halmstad kommuns bedömning är därmed att IV kvadranten kommer bli den kvadrant i Fyllinge med minst utsläpp.

Utbyggnaden av ett helt nytt bostadsområde genererar alltid en ökad mängd biltrafik. Genom att i IV kvadranten öka attraktiviteten på gång, cykel och kollektivtrafik är förhoppningen att ökningen av mängden bilresor ska bli så liten som möjligt. Vilken väg de som ändå tar bilen väljer att köra är omöjligt att säga i förhand. Kommunen planerar dock att i ett parallellt projekt söder om Fyllinge förstärka kopplingen mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen i syfte att leda ut huvuddelen av Fyllingetrafiken det hållet.

FYLLINGE 20:318, TOMMY LUNDKVIST

Mitt förslag: Bygg en ringled runt hela Fyllinge.

Motivering: Planförslaget strider mot transportplanens mål om bra planerade vägar som möjliggör ett hållbart samhälle. Mitt främsta argument för ringled är att det är transportekonomiskt överlägset bäst. Enligt planförslaget ska de boende på IV kvadranten åka runt hela Fyllinge för att komma till Netto, Eurostop eller centrum. Det är ett totalt ologiskt förslag som blir en merväg för bilåkning på ca 2 km jämfört med en ringled. Ett annat argument för ringled är att kortare resväg med bil medför minskade koldioxidutsläpp jämfört med planförslaget.

Planförfattarna anför fyra argument mot en ringled. För det första att en ringled ökar biltrafiken på bekostnad av gång, cykel och buss. Jag har frågat sakkunniga på Trafikverket och VTI. De anser att påståendet är helt gripet ur luften. Det finns ingen forskning som stöder det påståendet. Tvärtom är deras personliga gissning att bilisterna inte kommer välja bort bilen utan att de kommer att åka omvägen runt Fyllinge istället. Trafikutredningen baseras delvis på Trafikverkets trafikstringsverktyg och en beräkning av restidskvoter.

Sakkunniga på Trafikverket anser att trafikstringsverktyget och beräkning av restidskvoter inte kan användas för att bedöma om en ringled ökar biltrafiken på bekostnad av gång, cykel och buss. Det andra argumentet är att en ringled blir en barriär mellan Fyllinge och Fylleån. Den enda gångvägen till Fylleån är att korsa Fyllingevägen vid gcvägen ner mot bron. Så den barriären existerar redan idag. Det tredje argumentet är att biltrafiken skulle öka kraftigt över den befintliga gång- och cykelpassagen över Fyllingevägen. Även med en ringled skulle den passagen vara glest trafikerad. Dessutom är gångbanan upphöjd så att bilarna nästan måste stanna vid passagen. Det fjärde argumentet är att bilen skulle få hög attraktivitet och motverka hållbart resande. Planförslaget innebär längre färdväg för bilar vilket innebär ökade koldioxidutsläpp och motverkar därmed hållbart resande.

Jag är positiv till att en ringled kompletteras med en ny vägförbindelse mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen som visas på sidan 23.

Jag är positiv till att det byggs bostäder m.m. enligt planförslaget.

Kommentar

”Handlingsplan för hållbara transporter - Transportstrategi för Halmstad 2030” innehåller flera mål, både på nationell och lokal nivå. För att börja på den nationella nivån bör miljökvalitetsmålen lyftas, där samtliga mål som berör trafik (och som lyfts i handlingsplanen för hållbara transporter, s. 4) handlar om att minska transportsektorns miljöpåverkan. Detsamma - om än inte lika tydligt - gäller de nationella folkhälsomålen.

På sidan 7 i handlingsplanen listas Halmstads lokala utmaningar, och även där handlar samtliga rubriker om att biltrafiken behöver minskas, och gång, cykel och kollektivtrafik behöver utvecklas och premieras. Halmstad kommun bedömer att planförslaget för IV kvadranten i Fyllinge i allra högsta grad kan bidra till att dessa nationella och lokala mål kan uppnås, och planförslaget är således helt i linje med handlingsplanen för hållbara transporter.

Argumentet att ringled ökar biltrafiken på bekostnad av gång, cykel och kollektivtrafik

Den viktigaste aspekten gällande detta påstående är att IV kvadranten inte ännu är bebyggt och befolkat. Samtliga utredningar och beräkningar är enbart förutspåenden och prognoser. Halmstad kommun anser att en ringled - då den innebär en kortare resväg - gör bilen till ett mer attraktivt resätt än gång, cykel och kollektivtrafik. En ringled anses därmed premiera bilresandet, i jämförelse med att inte bygga en ringled. Det sistnämnda anses istället göra gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktivt, och ju fler som väljer bort bilen desto mer hållbart resande. När man står mellan dessa två valmöjligheter, anser Halmstad kommun att alternativet som gör gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktivt och samtidigt biltrafiken mindre attraktiv, utgör det logiska valet och mest bidrar till ett mer hållbart resande.

MEDLEMMAR I BRF ÅKESLÄTT, SOFIE JOHANSSON OCH MIKAEL ERIKSSON

Den planbeskrivning för IV kvadranten som är framtagen upplever vi som väldigt modern och miljövänlig. Det känns som att planen kommer att bevara den lantliga känsla som finns på Fyllinge, som gör att det är så många som trivs och inte gärna flyttar härifrån.

Vi ser att den norra rondellen in till Fyllinge redan är väl mycket trafikerad så förstår att det är önskvärt att nya boenden i området tar den södra rondellen, detta tror vi att den föreslagna planen kommer att leda till. En ringled skulle ge för mycket trafik i norra rondellen, det skulle också förstöra den lantliga känslan av Fyllinge och att kunna ta sig till Stadsbondgården utan att korsa en bilväg. Det är en stor fördel för Fyllingebor att det fortsätter att finnas en bilfri väg till Stadsbondgården och att man behåller ett grönstråk mitt i Fyllinge.

Vi upplever att planen är genomtänkt och att man har tagit hänsyn till de som bor i området och planerat för att fler vill flytta hit.

Kommentar

Målet med planen för IV kvadranten är just ett mer tätbebyggt bostadsområde med fokus på hållbarhet, särskilt vad gäller transporter till och från området. Att bygga tätare ligger allt mer i tiden, och är inte minst av stor vikt när det är värdefull jordbruksmark som tas i anspråk.

Halmstad kommun delar synpunkten att en ringled skulle rama in området och separera det från angränsande jordbruksmark. Det främsta argumentet mot ringled är dock att det skulle motverka ett hållbart resande och fortsatt gynna privatbilismen.

Kommunens helhetsbedömning är att planen på ett bra sätt möjliggör för varierade bostadsformer och transportmöjligheter, vilket öppnar upp för en befolkning med varierande socioekonomiska förutsättningar och som befinner sig i olika stadier av livet. De olika bebyggelsetypernas lokalisering inom planområdet bedöms på ett bra sätt förhålla sig till befintlig bebyggelse i övriga kvadranter, och skapar också goda förutsättningar för människor utan bil att enkelt ta sig till andra delar av staden och regionen.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- Fullfölj ringleden runt Fyllinge
- Ändra taklutning och ta bort/justera bestämmelsen om placering i fastighetsgräns mot torg för området reglerat till DBC₁.
- Påverkan på riksintresset väg 15 (kommer utredas snarast, och ur ett större perspektiv)
- Utfartsförbud på delar av DBC₁-området
- Kostnaden för flytt av TeliaSonera Skanova Access AB:s ledningar önskas föras in i genomförande-beskrivningen.
- Önskan om en tillgänglighetsbedömning i samband med detaljplanen.
- Det smala, norra "S"-området önskas vara allmän plats.

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDE FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA UNDER PLANPROCESSEN (SAMRÅD OCH GRANSKNING)

SAKÄGARE

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Nyponet 1	Frank & Bodil Petersen	Pudelvägen 8 302 64 Halmstad
Fyllinge 20:398	Mårten & Veronika Cederkrantz	Fyllinge Olofstorp 438 305 94 Halmstad

ÖVRIGA

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Assarps vägsamfällighet (Röinge samfällighetsförening)	Röinge samfällighetsförening	Röinge Björket 305 94 Halmstad
Fyllinge 20:42	Frederic Hönig	Klackens Långgränd 37 302 61 Halmstad
Nunnan 4	Mariann & Tony Larsson	Terriervägen 21 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:395	Sofie Johansson Mikael Eriksson	Mörtvägen 54 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:396	Aleksandra & Keith Brady	Gäddvägen 23 302 61 Halmstad

Näbben 1	Fredrik Åkring	Boxervägen 12 302 61 Halmstad
Näbben 1	Venla Hinnemo	Boxervägen 12 302 61 Halmstad
Näbben 1	Jon Fredelius	Boxervägen 12 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:204	Barbro Söderlund Kenneth Svensson	Bivråksvägen 3 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:198	Yvonne & Peter Söderberg	Bivråksvägen 2 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:201	Ylva & Lennart Leijon	Bivråksvägen 8 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:205	Gay & Pia Carlsson	Bivråksvägen 1 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:203	Ronny Larsson Inger Olsson	Bivråksvägen 5 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:183	Bengt & Janet Danielsson	Kärrhöksvägen 2 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:184	Leif Bengtsson Annelie Lydén Bengtsson	Kärrhöksvägen 4 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:180	Leif, Julia & Erik Jönsson	Kärrhöksvägen 5 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:199	Krister & Mari Augustsson Hvit	Bivråksvägen 4 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:202	Marie, Thomas & Matilda Ragneman	Bivråksvägen 7 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:200	Güler & Dennis Ahlström	Bivråksvägen 6 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:318	Tommy Lundkvist	Klackens Östergränd 19 302 61 Halmstad
Assarp 2:2	Ingemar Johansson	Assarp Haga 430 305 94 Halmstad
Nosen 4	Johannes & Klara Brånäs	Pudelvägen 5 302 64 Halmstad
Näbben 3	Niklas Lundberg Jadranka Mudifaj	Pudelvägen 12 302 64 Halmstad
Nomaden 8	Sandra Arvidsson	Settervägen 2 302 64 Halmstad
Fyllinge 20:397	Britt-Marie Passgård	Gäddvägen 135 302 61 Halmstad
-	Hemsö Fastighets AB	Neptuniplan 7 211 18 Malmö

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Mattias Eriksson
planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Tillhörande detaljplan för del av

FYLLINGE 20:393 M FL

FYLLINGE, HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande, KS 2014/0120

Samhällsbyggnadskontoret 2015-11-26

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2015-12-08

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

PLANFÖRFARANDE

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

SAMRÅD

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2015-03-25 § 88 genomförts under tiden 9 april - 18 maj 2015. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 24 berörda remissinstanser. Följande 17 remissinstanser har inkommit medsynpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Hemvårdsnämnden
- Kulturnämnden
- Byggnadsnämnden
- Teknik- och fritidsnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Hallandstrafiken
- Nämnden för Laholmsbuktens VA
- Halmstads stadsnät
- Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun
- Barn- och ungdomsnämnden
- Räddningsnämnden
- Halmstads naturskyddsförening
- Halmstads Energi och miljö AB
- E.ON Elnät
- Skanova

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- högspänningsledningar inom och intill planområdet att ta hänsyn till
- mjältbrandsgrav från 50-talet behöver utredas
- riktlinjer för buller kan överskridas vid Fyllingevägen
- förslag till trafikstruktur och matning för biltrafik söderifrån till nya bostadsområdet
- positivt med hållbart resande i planeringen
- framtida trafikprognoser på nationella vägar
- lokal- och gårdsgators utformning
- placering av lekplats inom planområdet
- påverkan på Fylleån och Natura 2000
- byggnaders höjd, där 4 våningar upplevs som för högt, eller borde placeras i utkanten för att inte skugga befintlig bebyggelse

- placering av äldreboende och förskola
- ökad trafik på enskild väg mot Assarp/Röinge

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Inkomna synpunkter har gjort att några större justeringar gjorts på plankartan och i planbeskrivning med genomförandebeskrivning. Utöver de större förändringar som listas nedan så har även redaktionella ändringar gjorts med information från uppdaterade/kompletterade utredningar.

På plankartan har följande större justeringar gjorts:

- Fastigheten avsedd för äldreboende har fått annan form, och utökats till ca 8800 kvm. Genom detta har grönområdet breddats vid bussgatan och lokalgatan i öst-västlig riktning fått en lite annorlunda sträckning.
- Fastigheten avsedd för äldreboende har kompletterats med användningen B (bostäder) och byggrätten ändrats till procent av fastighetsarea. Däremot har inte föreskriven höjd, utfromning eller placering i fastighetsgräns mot torg inte förändrats.
- Bostadsfastigheten vid torget har redigerats så att parkering ska lösas på egen fastighet.
- Bestämmelse om att 2 träd ska finnas på torgbildningarna mellan gårdsgatorna har tagits bort.
- Område för förskola har utökats till ca 5800 kvm för att kunna inrymma förskola i två våningsplan med 6 avdelningar med 20 barn vardera. Utökningen har utgått från kraven på bl a 40 kvm/barn för lek och friyta. Byggnadshöjden och byggrätten har dock inte reviderats då den redan medger byggnad i 2 våningar.
- Plankartan har kompletterats med hörnavskärningar för att säkerställa framkomlighet för renhållningsfordon samt räddningstjänstens fordon i området. Vissa av hörnskärningarna har endast reglerats med mark som ej får bebyggas, för att inte hindra sikten. Dessa bedöms inte ha betydelse för framkomligheten.
- Plangränsen och användningsgränserna mot högspänningsledningen har redigerats så att inga bostäder ligger närmare än 40 meter från högspänningsledningens mitt. Då klaras 0,4 microTesla, vilket ligger inom värden som anses normala, och på så vis uppfylls försiktighetsprincipen för elektromagnetisk strålning.
- Ändringen ovan har lett till att lokalgatan parallellt med högspänningsledningen har smalnats av.
- Byggrätten har räknats om till byggnadsarea i enlighet med byggnadsnämndens yttrande. Minsta tillåtna takvinkel har redigerats till 22 grader (från 27 grader).

Planbeskrivningen har följande större förändringar gjorts till följd av inkomna yttranden:

- Planbeskrivningen har i enlighet med LBVA:s yttrande kompletterats under "Planförslag och konsekvenser" för dricks-, spill- och dagvatten med att den nya bebyggelsen ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet i samband med att detaljplanen antas av Kommunfullmäktige.
- Föreslagen ny vägkoppling mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen har illustrerats med bild och beskrivits i text.
- Avsnitten angående risk har kompletterats med text angående elektromagnetisk strålning från 130 kV ledning och avstånden för att tillgodose försiktighetsprincipen, samt med text angående den mjältbrandsgrav från 50-talet som uppmärksammades under samråd tiden.
- Genomförandebeskrivningen har kompletteras med rubriken "Exploateringsavtal/ Markanvisningsavtal" och att dessa ska reglera hur fastighetsbildning ska ske och att tekniska lösningar ska föreskrivas med avseende på ledningsdragning, såsom vatten och avlopp, fjärrvärme, så att de främjar en lämplig fastighetsindelning. Texten har även uppdaterats vad gäller

gemensamhetsanläggningar.

- Kartbild av parkeringslösningen har uppdaterats efter ändringar i plankartan, och förtydligats för att tillgodose Lantmäteriets synpunkter och underlätta genomförandet.
- Beskrivning av påverkan på Natura 2000, Fylleån, och dagvattenhanteringen har redigerats till följd av uppdaterad dagvattenutredning.
- Det har framkommit att strandskyddat område inte berörs, och detta har motiverats i planbeskrivningen.

Illustrationskartan har reviderats med hänsyn till revideringarna som gjorts i plankarta och planbeskrivning. Framförallt har förslag på entréer till förskola och äldreboende förtydligats på illustrationskartan, samt angöringar av transporter till dessa.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen (PBL) och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Eventuell mjältbrandsgrav

Med hänsyn till att det inom planområdet fanns misstanke om en mjältbrandsgrav har länsstyrelsen inhämtat ett yttrande från Statens Veterinärmedicinska Anstalt (SVA). Yttrandet bifogas.

De förstahandsuppgifter om mjältbrandssmitta på området som finns att tillgå är uppgifterna från distriktsveterinären som den 7 och 8 januari 1957 besökt gården och rapporterar att diagnos mjältbrand ställts på en suga. Gården smittförklarades inte och några fler smittade djur anges inte. Kan det konstateras att utbrottet var begränsat till vintermånaderna (Kommunen behöver utreda hur kallt det var under den aktuella perioden) bedömer länsstyrelsen att faran för kvarvarande mjältbrandssmitta i marken och risken för spridning är försumbar. Uppgifterna som förekommer i ärendet i övrigt synes vara information av mer oklar karaktär som inte stöds av några officiella uppgifter. Det finns därmed en osäkerhet kring flera faktorer. Länsstyrelsen anser dock inte att det föreligger högre risk än normalt vid grävning inom gamla lantbruksområden.

Länsstyrelsen anser, med hänsyn till den osäkerhet som råder kring flera faktorer om utbrottet och SVA:s yttrande att försiktighetsprincipen ska tillämpas och om ny fakta framkommer ska dessa fortlöpande beaktas. Länsstyrelsen ser fram emot fortsatt dialog i ärendet.

Trafikbuller

I planbeskrivningen på sid 26 sägs att bullerberäkningar visar att om samtliga nya bilister från planområdet skulle köra Fyllingevägen hela vägen runt så skulle ekvivalentnivån för de boende på västra sidan av Fyllinge ligga på 57 dBA vid fasad år 2040.

Riksdagen har i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53 fastställt riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och/

eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, bl.a. 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad och 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Enligt Boverkets allmänna råd Buller i planering, 2008:1, bör nya bostäder kunna byggas även då bullernivåerna vid fasad överskrider 55 dBA, avstegsfall, förutsatt att bostäderna har tillgång till en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i varje fall en ljuddämpad sida (45-50 dBA vid fasad).

Länsstyrelsen anser att buller från trafik vid nya bostadshus, samt vid befintliga bostäder vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, inte bör överstiga 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus eller 70 dBA maximalnivå vid uteplatser. Om bostäderna har ekvivalenta ljudnivåer vid fasaden över 55 dBA ska bostäderna ha tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida enligt Boverkets förslag till avstegsfall. Länsstyrelsen anser att detta krav bör säkerställas i detaljplanen. För befintliga bostäder gäller inte kravet 65 dBA utan 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Detta måste tillgodoses i detaljplanen.

Förorenad mark

Länsstyrelsen vill informera om att det tidigare har funnits en f.d. pälsdjursgård på fastigheten Fyllinge 20:393. Platsen är idag en skogsdunge i anslutning till ett befintligt bostadsområde. Det planerade bostadsområdet ligger cirka 170 meter ifrån platsen där den f.d. pälsdjursgården låg. Det ses som troligt att barn kan komma att leka/vistas i skogsdungen där den f.d. pälsdjursgården tidigare låg. Länsstyrelsen rekommenderar därför att platsen där den f.d. pälsdjursgården har legat, undersöks med hänsyn till risk för föroreningar.

Natura 2000

Av planbeskrivningen ska framgå hur närliggande Natura 2000-området Fylleån påverkas.

Strandskydd

Kommunen bör i planhandlingarna markera var strandskyddet gäller och för vilka delar som strandskyddet behöver upphävas för att planen ska kunna genomföras.

Biotopskydd

Märgelgravarna omfattas av biotopskyddsbestämmelserna och dispens krävs för att ta bort dem. En naturvärdesinventering av märgelgravarna bör genomföras.

Luftledning

Planbeskrivningen bör redovisa påverkan från elektromagnetiska fält kring luftledningarna som går öster om området.

Arkeologi

Utförande av länsstyrelsens beslut genomfördes en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § kulturmiljölagen (1988:950) 21-22 april 2015 (Dnr. 431-1343-14). Provschaktsgrävning utfördes inom två tredjedelar av aktuellt detaljplanområde. I områdets västra del påträffades arkeologiska spår efter boplats. Provschaktsgrävning i detaljplaneområdets östra del sker till hösten 2015. Länsstyrelsen återkommer därefter med besked om behov föreligger av ytterligare arkeologiska insatser. I området kring platsen för misstänkt mjältbrandsgrav finns ingen fornlämning.

Dagvatten

I dagvattenutredningen framgår att det rekommenderas bestämmelser som anger lägsta golvnivå 0,3 m över gatu/marknivå i förbindelsepunkt för anslutning med självfall.

Länsstyrelsen anser att dagvattenflöden upp till åtminstone 100-års regn måste studeras, så att man kan se vart vattnet tar vägen vid större regn och utforma planen så att vattnet inte ställer till skada. Vid behov kan höjder läggas in i plankartan för att styra höjdsättningen.

Friytor

Förslaget rymmer ett stort antal bostäder varför även lekplats bör säkerställas i detaljplanen.

Övrigt

Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. miljöbalken och i lagen om särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (1998:812). Åtgärder som innebär t.ex. avvattning av mark eller grävning i vattenområde utgör vattenverksamheter som kräver ett tillstånd eller en anmälan.

Vid avledning av dagvatten till nedströms liggande vattenområden, såsom diken eller andra vattenområden, är det viktigt att ägare till sådana vattenanläggningar eller -områden kontaktas och att dessa medger eventuella ökade flöden eller påverkan på vattenanläggningar utanför planområdet.

Om en överenskommelse med ägare till vattenanläggningar som påverkas av t.ex. ökade flöden inte kan träffas kan frågan behöva tillståndsprövas i domstol. Om ett dikningsföretag berörs krävs i regel omprövning om man ändrar företagets båtnadsområde eller flödesmängder till företaget.

Trafikverkets synpunkter ska beaktas.

Kommentar

Eventuell mjältbrandsgrav

Utdrag ur rapporter från SMHIs närliggande väderstation under tiden för mjältbrandsutbrottet visar att temperaturen i januari och februari 1957 låg under 10 grader (källa: <http://opendata-download-metobs.smhi.se/explore/?parameter=17>, läst 2015-08-13).

Vid framtida utbyggnad kommer SVA:s riktlinjer och rekommendationer för grävning i områden med risk för mjältbrand att tillämpas. Detta är inget som kan regleras närmare i detaljplan.

Buller

Halmstads kommun har efter samrådet konstaterat att för att inte överskrida 55 dB vid 1:a kvadranten som en konsekvens av denna plan, behöver en tydligare koppling som leder ut biltrafik från IV kvadranten, samt även viss trafik från III kvadranten (Gyllebolet) till Klastorpsvägen anläggas. Planbeskrivningen har kompletterats med förslag på placering av en sådan vägkoppling under beskrivningen av planförslag och trafik. Därill har denna koppling beskrivits och illustrerats i förslag till planprogram för Kistinge Industriområde som ska ut för programsamråd under början av 2016. Åtgärden kräver planändring, och föreslås därför ingå i detaljplanen för Kistinge industriområde.

Med den här åtgärden beräknas större delen av biltrafiken som ska till/från IV kvadranten inte belasta Fyllingevägen i samma utsträckning, och därför överskrids inte 55 dB förbi 1:a kvadranten till följd av denna detaljplan. Utrymme och möjlighet för att vidta ytterligare åtgärder finns om så krävs, men förväntas inte behövas.

Förorenad mark

Den fd pålsdjursgården ligger inte inom aktuellt planområde. I samråd med Miljö- och hälsoskyddskontoret har Samhällsbyggnadskontoret därför kommit fram till att markundersökningar därför inte kommer

att ske inom ramen för pågående detaljplanearbete. Halmstads kommun i egenskap av markägare är informerade om misstanken om förorenad mark.

Natura 2000

Av planbeskrivningen framgår att vattenkvaliteten på Natura-2000 området Fylleån inte kommer att påverkas negativt av föreslagen exploatering. Detta motiveras med att dagvatten som kommer släppas i Fylleån kommer att renas genom oljeavskiljare och sedimentering i fördröjningsdamm innan det släpps ut. För närmare beskrivning av dagvattenlösning hänvisas till dagvattenutredningen av Sweco, daterad 2015-11-26.

Inte heller kvantiteten av vatten som leds till Fylleån kommer att förändras. Däremot kommer fördelningen av var vattnet når Fylleån förändras något, då dagvattenlösning från IV kvadranten även kommer att fånga upp och leda ut en del vatten som idag når Fylleån längre nedströms. Se närmare beskrivning i dagvattenutredningen.

Strandskydd

Det har konstaterats att mangelgravarna för vilka strandskydd avsågs upphävas enligt samrådshandlingen inte omfattas av strandskydd. Planbeskrivningen har kompletterats med motiv för detta, med hänsyn till Naturvårdsverkets definition av strandskydd i en dom från Mark- och miljödomstolen.

Luftledning och elektromagnetsik strålning

Plangränsen mot luftledningen samt användningsgräns för bostadsändamål har justerats så att bostäder inte kan uppföras inom 40 meter från luftledningens mitt. På detta avstånd överstiger den elektromagnetiska strålningen inte mer än 0,4 µT (micro Tesla) enligt den beräkning för aktuell luftledning som EON Elnät lämnat i samband med sitt samrådsyttrande.

Planbeskrivning har kompletterats under rubriken "Risk" för både förutsättningar och planförslaget med text angående den elektromagnetiska strålningen.

Arkeologi

Arkeologisk utredning för planområdet färdigställdes i november 2015. Där arkeologiska fynd har upptäckts inom aktuellt planområde avser kommunen göra de fortsatta undersökningar som krävs.

Dagvatten

Dagvattenutredningen som har tagits fram i inledningen av planarbetet redogör för hantering upp till 10-årsregn enligt de krav som ställs från Svenskt vatten, som uppdimensionerats med klimatfaktor 30 %. Därtill har ytvavrinningen för upp till 100-årsregn studerats i dagvattenutredningen.

Då området kommer byggas ut över tid och detaljprojekteringen kan påverka höjdsättningen har kommunen valt att inte lägga in höjder på plankartan. Däremot läggs förslag på höjder enligt den reviderade dagvattenutredningen in på illustrationskartan, för att illustrera att detta beaktats.

Lekplats

Placering av lekplats kommer inte regleras med bestämmelse i detaljplanen, men avses uppföras inom detaljplanen inom allmän plats för park, på en plats som gör den tillgänglig för både tillkommande bebyggelse och för befintlig bebyggelse där allmän lekplats saknas i närområdet.

Övrigt

Föreslagen dagvattendamm enligt dagvattenutredningen föreslås ligga utanför planområdet, men inom

fastighet som ägs av Halmstads kommun.

Trafikverkets synpunkter har beaktats. Se även kommentar till Trafikverket.

TRAFIKVERKET

Transportsnål planering

Trafikverket ser positivt på att kommunen planerar för bostäder med närhet till service, skola, arbetsplatser och kollektivtrafik. Härigenom kan man minska bilberoendet och nå mål om en minskad klimatpåverkan.

Det är väldigt bra att kommunens utgångspunkt är att bostäderna ska placeras inom 400 meter från busshållplats och att områdets planering ska utgå från ett hållbart-resande perspektiv.

Trafikflöde

Planförslaget behöver kompletteras med en kapacitetsberäkning på max timmar under eftermiddagar år 2040 (medel och max prognoser). Trafikverket har tagit fram ett uppräkningsstal som är 1,69 % för trafikprognoser 2010-2050 inom Halmstad kommun. Detta gäller prognosen för trafikökning längs väg 15.

Cykelparkering

Det är positivt att cykelparkeringsnorm ska tillämpas.

Övrigt

Det är noterat att detaljplanen har stöd från översiktsplan Framtidsplan 2030.

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar

Trafikflöde

Trafikverkets prognos tillämpas för väg 15, som är en statlig väg, med mycket regional och nationell trafik. Däremot bedömer inte kommunen att uppräknings av trafiken med 1,69% inom Fyllinges lokala vägnät, utöver det som den tillkommande bebyggelsen genererar, är rimlig. Anledningen är att kommunens egna mätningar visar att senaste åren har biltrafiken varken minskat eller ökat (se mer om detta i trafikutredningen). Därtill bedriver Halmstads kommun ett aktivt arbete med Mobility Management (Hållbart resande) för att minska mängden biltrafik.

Däremot har trafikutredningen för Fyllinge IV kvadranten räknat på en generell ökning med 1,2%-1,3% bilrörelser, trots att mätningar inte visar på någon ökning. Detta utgör en realistisk buffert, om trafikutvecklingen ändå skulle förändras jämfört med dagsläget. Trafikutredningen har inte arbetats om, då denna inte behandlade väg 15.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

HEMVÅRDSNÄMNDEN

Planförslaget innehåller en tomt avsedd för äldreboende. Ett fastighetsföretag har tillsammans med en vårdentreprenör visat intresse för att bygga äldreboende i Fyllinge, ett s.k. LOV-boende, om tomt

erbjuds.

Kommunen har det yttersta ansvaret för att tillräckligt antal platser finns inom särskilt boende. Saknas privata intressenter kommer kommunen att tvingas bygga äldreboenden på de tomter som tas fram för ändamålet. Hemvårdsnämnden ser det därför som mycket viktigt att alla tomter har en storlek, kvalitet och lokalisering som såväl privata entreprenörer som kommunen finner attraktiva och som ger de äldre en fin livsmiljö.

I planförslaget har föreslagen tomt för äldreboende en yta om ca 4 400 kvm. Hemvårdsförvaltningen anser att föreslagen tomt inte ger möjlighet för att bygga ett attraktivt äldreboende i storlek 54-60 lägenheter (sex boendeenheter med 9-10 lgh per enhet). Som jämförelse kan nämnas att Frennarp i två plan med 48 lgh har en tomt om ca 8 000 kvm. Sofieberg också i två plan och med 60 lgh har en tomt om ca 10 400 kvm.

Stora ytor går åt till parkeringsplatser (behov 38-40), varutransporter, varuintag etc. Entre och ansiktet mot besökare måste vara attraktivt och välkomnande. Vikten av en generös, lättillgänglig och trygg utemiljö kan inte nog understrykas. Dessa delar måste studeras närmare så att vägar, infarter, entreer etc. får en bra lösning.

Hemvårdsförvaltningens erfarenhet är att samlingslokaler, finrum och motsvarande, skall finnas i bottenplan och vara enkelt tillgängliga även för äldre som inte bor på äldreboendet. Detta vitaliserar boendet och förenklar gemenskap och gemensamma aktiviteter med anhöriga och andra äldre.

Lägenheter och gemensamma ytor inom boendeenheterna bör inte byggas högre än två plan. Personalutrymmen, omklädningsrum, teknik m m kan var på ett tredje plan.

Kommentar

För att tillgodose Hemvårdsnämndens synpunkter har området avsett för äldreboende utökats till ungefär 8800 kvm. Antal våningar och byggnadshöjd förändras däremot inte, då detta är en central plats i Fyllinge. Ytan har utökats för att skapa större möjligheter till att ta emot och hantera leveranser, samt anordna utemiljöer.

Då fastigheten är stor möjliggörs även för centrumverksamhet och service i bottenvåningen mot torget, och användning vård kompletteras även med bostäder, för att ge en flexibel användning av fastigheten.

Krav att byggnad ska placeras i fastighetsgräns mot torget kvarstår. Däremot tas bestämmelse om att byggnad ska ligga 2 meter från fastighetsgräns mot lokalgatan bort, för att möjliggöra att zon för korta stopp, taxi, färdtjänst, anordnas inom fastigheten för äldreboende. Se gärna redigerad illustrationskarta för förslag på lösning av leveranser och lämning/hämtning.

Fastigheten har fortsatt god koppling till det gröonstråk/parkområde som sträcker sig genom hela Fyllinge.

Entré ska fortsättningsvis placeras vänd mot torget, så både de som reser med taxi/färdtjänst, samt de som kommer med buss kan använda samma entré. Se förslag på placering på reviderad illustrationskarta. Detta skapar även liv och rörelse på det gemensamma torget, vilket kan vara till gagn för både de boende på äldreboende, samt de som arbetar där, besökare, och de som bor i området som alla får en tryggare busshållplats, dygnet runt.

Parkering för både boende, arbetande och besökande löses på egen fastighet och gällande parkeringsnorm

för både bil och cykel ska tillämpas. Så länge parkeringsnorm för cykel saknas ska förslag enligt detaljplanen tillämpas.

KULTURNÄMNDEN

Det finns två punkter som kulturnämnden vill lyfta fram:

Kulturyttringar

Byggandet av ett nytt bostadsområde innebär en stor potential för nya kulturyttringar, som i det här fallet skulle kunna tillföra hela Fyllinge ett större kulturutbud. Planförslaget saknar dock sådana förslag trots att servicen i övrigt utökas med ett nytt äldreboende och en ny förskola. Det är därför angeläget med en ansats där kulturen ses som en integrerad del i utformandet av det nya området. Möjligtvis kan även ett förtydligande behövas kring vilka verksamheter som kan vara aktuella i de byggnader som planläggs för centrumändamål. Kulturnämnden vill också påpeka att den befintliga kulturverksamhet som i dagsläget finns i Fyllinge inte kommenteras i planförslaget under samhällsservice. Det rör sig om ett bibliotek samt en mötesplats för unga (fritidsgård).

Torget utformning

I planförslaget framgår att torget ska bli en central samlingspunkt och har förutsättningar att vara aktivt under en stor del av dygnet. Eftersom planförslaget har en tydlig koppling till hållbart resande ligger tyngdpunkten på den busshållplats som ska anläggas, där det framgår att torget ska bli en attraktiv och trygg plats att vänta på bussen. För att torget verkligen ska bli en central mötesplats för alla måste den dock fyllas med upplevelser och ett spännande innehåll, både för boende och för besökare. Det är extra viktigt med tanke på det nya äldreboendet och förskolan som ska ligga i direkt anslutning till torget. Kulturnämnden efterfrågar därför ett helhetsgrepp kring torgets gestaltning och användningsområde. Kulturförvaltningen skulle exempelvis kunna bidra och komplettera planarbetet genom cultural planning, en stadsutvecklingsmetod som identifierar och synliggör de kulturella resurserna på en plats, i dialog med boende och andra berörda.

I övrigt har kulturnämnden inga invändningar mot detaljplanen.

Kommentar

Det aktuella planområdet är inte tänkt att innehålla några större centrumfunktioner, utan ger möjlighet till privat aktör att driva mindre, ej störande centrumverksamheter i bottenvåningen på byggnaden vid planerat busstorg. Då det i dagsläget inte finns någon byggare går därför inte att precisera närmare exakt vilken verksamhet som kan vara aktuell.

Då avståndet är under 1 km från planområdet till befintliga servicen med bibliotek, fritidsgård mm hoppas kommunen kunna stärka den verksamhet som finns där, genom att öka befolkningsunderlaget, och därför föreslås inga större verksamhetslokaler i detta läge, då dessa kan konkurrera med Fyllinge centrum.

Att någon form av kulturyttring kan stärka Fyllinges identitet och förstärka torget som en allmän plats ses som mycket positivt. Det är för sent för så kallad Cultural planning i detta projekt, men Kulturförvaltningen får gärna samarbeta med Teknik- och fritidsförvaltningen i den fortsatta utformningen och projekteringen av torget och annan allmän plats i Fyllinge.

BYGGNADSNÄMNDEN

Byggnadskontoret är positivt till planförslaget men vill påpeka följande:

Bruttoarea används vid ytbestämning av flerbostadshus. Byggnadskontoret föredrar att byggnadsarea används tillsammans med en nockhöjd samt eventuellt en byggnadshöjd. En bestämmelse om bruttoarea är mycket svårarbetad i det längre perspektivet.

Bruttoarea används i detta fall för att säkerställa att det antal p-platser som behövs enligt p-normen (vilken baseras på bruttoarean) ryms inom planerade parkeringsytor. P-normen som nu arbetas fram kommer att kunna medge ett reducerat antal p-platser sett från grundtalet om vissa åtgärder genomförs, ex uppstart av bilpool.

Komplementbyggnader och inglasade balkonger är exkluderade från denna bruttoarea. Vad som kan nämnas är att dessa ytor räknas med i en byggnads bruttoarea då antalet p-platser ska bestämmas utifrån nuvarande p-norm.

För huvuddelen av bostäderna anordnas bilparkering på gemensamma parkeringsytor spridda över området. Parkering för dessa bostäder är inte tillåten på egen fastighet, undantag kan dock göras för handikapparkering för rörelsehindrad med tillstånd.

Byggnadskontoret vill i detta sammanhang påpeka att sökande vid bygglovansökan måste visa var dessa HKP är möjliga att tillskapa även om de inte behöver anläggas i samband med byggnation utan eventuellt kommer att behövas först senare. Inom gemensamhetsyta för parkering bör tillskapas en viss andel HKP även om dessa kommer att behöva förläggas längre än 25 m från bostadsentré.

Våningsantal anges som bestämmelse vid radhus, flerbostadshus och vårdboende. Byggnadskontoret kan finna det rimligt att använda denna bestämmelse i anslutning till en bestämmelse om ett minsta antal våningar, då man vill säkerställa en viss höjd på husen. Dock borde denna bestämmelse lämpligare kunna uttryckas som en byggnadshöjd och/ eller en nockhöjd som anges som ett intervall mellan lägsta och högsta tillåtna höjd.

En viss stadsmässig täthet är eftersträvarsvärd i området. Detta har medfört en bestämmelse om ett minsta avstånd om 2 m till fastighetgräns för villor och flerbostadshus samt en möjlighet att bygga radhus i fastighetsgräns om entré saknas på fasaden ifråga. Lämplig brandklassning av dessa byggnader är inte svårt att beräkna om större delen av området planeras samtidigt eftersom brandklassningen inte utgår från avstånd till fastighetsgräns utan avstånd mellan byggnader. Om byggnation uppförs i etapper, vilket är troligt, och fastigheten bredvid aktuell byggnation inte är bebyggd (eller inom kort ska bebyggas så att grannhusets placering redan är fastställd) kan det bli svårt att ställa rätt krav på brandklassning av byggnadens väggar. I dessa fall kan det bli grannen, som kommer som nummer två, som får ta hela klassningen på sin vägg vilket skulle bli fördyrande för denne. Byggnadskontoret får inte ställa kommunala särkrav. Högre brandklassning än vad som enligt lag krävs kan åstadkommas enbart genom samtycke från sökande. Brandklassningen borde kunna vara med i detaljplanen i så måtto att man förutsätter att alla placerar sitt hus på närmsta möjliga avstånd till fastighetsgräns. Detta skulle klargöra vilka krav som kunde ställas även på den förste som bygger. Specifika krav/ siffror bör ej anges på plankartan.

Området som planeras är stort. Placerings- och utformningsbestämmelser för området är tämligen specifika. För att göra detaljplanen mer flexibel bör en bredare användning vara möjlig på vissa platser. Förskoletomten bör även kunna planläggas med D, vård, utöver S, skola. Inom användningen B, bostäder, bör utöver bostadskomplement även kunna tillåtas hantverk och kontor i mindre omfattning och som inte är störande för omgivningen.

Kommentar

Planbestämmelse om bruttoarea räknas om till byggnadsarea i enlighet med inkomna synpunkter.

I planen anges att senast antagna parkeringsnormer ska tillämpas. Då vi inte vet hur de nya kommer att se ut kan vi inte utgå från detta. Om ny parkeringsnorm antas innan ansökan om bygglov inkommer, så gäller alltså den nya parkeringsnormen. Tanken är dock att Fyllinge i egenskap av ytterområde till staden har en hög parkeringsnorm, för att inte tvinga boende att ta bilen för sina kortare resor om de exempelvis arbetar i centrala Halmstad eller i Kistinge industriområde.

Ytorna för parkering är väl tilltagna så att plats för anordnande av handikapparkering ska finnas. Möjlighet finns också att anordna handikapparkering inom kvartersmark för bostad när så krävs.

Bestämmelse om våningsantal har endast används för att ange lägsta antal våningar, då intentionerna i området är att ha en relativt hög exploatering. Därtill bidrar krav på minst 3 våningar att skapa lägenheter som är tillgängliga då krav på hiss inträder.

Generell planbestämmelse om brandklassning har lagts till på plankartan i enlighet med byggnadsnämndens synpunkter.

Planbestämmelsen har ändrats för att tillåta bostadskomplement så som exempelvis hantverk och kontor i mindre omfattning och som inte är störande för omgivningen. Förskoletomten bedöms inte lämplig för annan användning än skola och kompletteras därför inte med ytterligare användningsområde.

Då tomten för äldreboende (D) fördubblats har området kompletterats med användning för bostäder (B) för större flexibilitet över tiden, därtill ska även fortsättningsvis bottenvåning möjliggöras för centrumverksamhet mot torget.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Teknik- och fritidsnämnden tillstyrker detaljplanen för Fyllinge 20:393 IV:e kvadranten under förutsättning att:

- Utformningen av de större gatorna, lokalgatorna ses över för att uppfylla kraven på god trafiksäkerhet och inte riskera bli en "barriär" mellan bostadområdena.
- Utformning och omfattning av de mindre gatorna, gårdsgatorna omarbetas för att minska gatuytorna och kunna upprätthålla en god standard i området med rimliga driftinsatser. Detta gäller även det stora antalet mindre "torgbildningar" som väsentligt försvårar drift- och underhåll i området. Alternativt ingår det finmaskigare gatunätet och "torgytorna" inom respektive kvarter i en gemensamhetsanläggning där de boende ges möjlighet att ta ett större ansvar för sin närmiljö.
- De gemensamma parkeringarna ges infarter från gårdsgatorna och inte från den större lokalgatan. Behovet av parkeringar ses över, då många fastigheter kan tänkas ha parkering på egen tomt. Det är positivt att parkeringarna planeras att ligga på kvartersmark.
- En ny anslutning till Klastorpsvägen bör ingå i exploateringen, för att leda så mycket av biltrafiken som möjligt bort från Fyllingevägen.

- Grönstråkets södra del vid bussgatan blir väldigt avskuren. Från ett grönstråk med bredd ca 70 meter blir grönstråket plötsligt endast ca 30 meter. Minskningen av grönstråket blir drastisk och kan upplevas som en grön "flaskhals". Övergången mellan den norra och den södra sidan om bussgatan bör göras mjukare.
- Anslutningen till området bör ses över. Ur ett hållbarhetsperspektiv lär det nuvarande förslaget leda till negativa effekter. Därför bör en anslutning norrifrån övervägas.
- En lekplats på området bör inplaneras så att detaljplanen följer den antagna lekplatsplanen.

Kommentar

Lokalgatorna har utformats i samråd med tjänstemän från Teknik- och fritidsförvaltningen. Bland annat så är lokalgatorna mindre raka nu, för att inte inbjuda till höga hastigheter och på så vis öka trafiksäkerheten. Placering och utformning av övergångsställen är en detaljfråga som inte regleras i detaljplan, men som behöver bevakas vid projekteringen av gator efter att planen vunnit laga kraft. Möjligheter till hastighetsdämpande åtgärder, så som upphöjda övergångsställen, är stor, då ingen busstrafik förelås på lokalgatorna.

Gårdsgatorna är fortsättningsvis allmän platsmark. Motivet är att området kommer att bli så tätbebyggt att särskilda skäl för annan driftform saknas. För att underlätta drift och skötsel har däremot bestämmelsen om plantering av träd på torgbildningarna tagits bort från plankartan. Däremot har inte några av de mindre torgen tagits bort ur planförslaget, då det skulle motverka syftet med planen, som är att skapa möjliga mötesplatser mellan grannar och verka för en hög social hållbarhet.

För bättre framkomlighet för renhållnings- och räddningstjänstens fordon har hörnavskärningar lagts in. Därtill har hörnavskärningar som krävs för god sikt, men inte påverkar framkomligheten, lagts in som kvartermark där byggnad inte får uppföras.

Infarterna till de gemensamma parkeringsplatserna flyttas så de i större utsträckning samordnas med infarter till gårdsgatorna, och utfartsförbuden inom hela planområdet har setts över.

Utformningen av de mindre gårdsgatorna blir avgörande för att inte uppmåna till olovlig parkering. Däremot lämnas detta till projekteringen av gatorna i området och kan inte styras exakt i detaljplanen.

Ny anslutning till Klastorpsvägen föreslås, men kräver detaljplaneändring. Därför föreslås den ändringen göras i samband med att detaljplan för Kistinge Industriområde tas fram (se även planprogram för Kistinge industriområde som ska på samråd i början av 2016).

För att göra grönstråkets övergång vid bussgatan mjukare, öka ytan för föreslagna fastigheten för äldreboende, samt skapa en sträckning på lokalgatan som är mindre rak, och därför håller ner hastigheterna, har denna del av planområdet arbetats om inför granskningsskedet. Se granskningshandling för mer detaljer.

Planförslaget följer riktlinjerna i Handlingsprogram för hållbara transporter, som antagits av Kommunfullmäktige. Där finns angivet att restidskvoter på 1,5 ska eftersträvas. Målet är att gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra attraktiva färdmedel i förhållande till bilen, framförallt för kortare resor.

Enligt den trafikutredningen som tagits fram i detaljplanens inledande skede utgör det förslaget som detaljplanen därefter utgått ifrån, ”söderkoppling”, det som mest stämmer överrens med intentionerna och riktlinjerna om hållbara transporter och målet med restidskvoter. Det bedöms därför vara det mer långsiktigt hållbara alternativet.

Lekplats föreslås anläggas inom parkmark i området, på en plats där både tillkommande och befintlig bebyggelse har tillgång till den. I samråd med teknik- och fritidsförvaltningens tjänstemän har inte en specifik plats pekats ut inom planområdet.

MILJÖ- OCH HÄLSOKSYDDSNÄMNDEN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avge följande yttrande:

1. En mer djupgående värdering behöver göras när det gäller exploateringen på värdefull jordbruksmark. I denna ska bevarandeperspektivet för jordbruksmarken betonas genom att de skäl som kan finnas till att skydda marken från exploatering lyfts fram. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser även att alternativ till den aktuella exploateringen som ligger på mindre värdefull jordbruksmark ska utredas.
2. Den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafik ska inte överskrida 55 dB(A) vid befintlig bostadsbebyggelse i Fyllinge. En utredning behöver genomföras av vilka buller-begränsande åtgärder som behöver vidtas för att förhindra detta.
3. En utredning av den mjältbrandsgrav som finns inom planområdet ska genomföras. I samband med att arkeologiska undersökningar nyligen utfördes inom planområdet mottog miljö- och hälsoskyddskontoret en anmälan om att det finns en gammal mjältbrandsgrav inom området. Information om detta har förts vidare till samhällsbyggnadskontoret. Då sporer av mjältbrandsbakterier i vissa fall kan finnas kvar i marken och innebära en smittorisk för djur anser miljö- och hälsoskyddskontoret att en utredning måste genomföras av vilka risker som finns vid en exploatering och hur dessa kan förebyggas, innan detaljplanen slutligt kan utformas och antas.

Kommentar

Det finns inget utrymme att inom uppdrag för detaljplan utreda andra platser för utbyggnad. Placeringen föreslås i överiktsplanen, där även avvägningar mellan olika anspråk på mark görs. I planbeskrivningen finns ianspråktagande av jordbruksmark motiverat, och planeringen har i så stor utsträckning som möjligt tagit hänsyn till den högklassiga jordbruksmarken, genom att skapa en plan för effektivt bostadsbebyggande.

Angående buller se kommentar på Länsstyrelsens yttrande.

Förutsättningarna för att gräva inom område där mjältbrandsgraven ligger har utretts, se kommentar på Länsstyrelsens yttrande.

NÄMNDEN FÖR LAHOLMSBUKTENS VA

Nämnden för Laholmsbuktens VA föreslår att kommunfullmäktige beslutar om att utöka verksamhetsområdet för dricks-, spill- och dagvatten så att det omfattar planområdet.

Kommentar

Planbeskrivningen har i enlighet med LBVA:s yttrande kompletterats under "Planförslag och konsekvenser" för dricks-, spill- och dagvatten med att den nya bebyggelsen ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet för dag-, spill- och dricksvatten i samband med att detaljplanen antas av Kommunfullmäktige.

HALMSTADS STADSNÄT

Halmstads stadsnät har fiber och fiberkanalisation inom fastighetsområdet, dessa ledningar måste flyttas. Ett avbrott måste göras och detta bör planeras minst 4 månader i förväg. Bifogar kartskiss.

Halmstads stadsnät har för avsikt att erbjuda fastighetsägare en fiberanslutning.

Kommentar

Synpunkter noteras.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN I HALMSTADS KOMMUN

Dagvatten

Dagvatten föreslås tas om hand delvis utanför området som planläggs. Enligt genomförandebeskrivningen avses ledningsrätt för dagvattenledningar att tillskapas över privat mark för bortledande av dagvattnet till Fylleån. En sådan fråga om inrättande av ledningsrätt för dagvatten kan prövas genom ledningsrättslagen först när planen vunnit laga kraft och området intagits i verksamhetsområdet. Utgången av en sådan förrättningsprövning kan inte föregripas och om förrättningsbeslutet överklagas med långa rättsprocesser som följd kan genomförandet av planen väsentligt komma att försenas eller rent av omöjliggöras. Hanteringen av dagvattnet är av väsentlig betydelse för planens genomförande. Lantmäterimyndigheten, som har att bevaka de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna av en detaljplan, anser att hanteringen av dagvatten för planområdet bör säkerställas inom planområdet.

Gemensamma ytor för parkering

Planförslaget anger att parkering för radhus, flerbostadshus och i vissa fall även friliggande hus ska skötas gemensamt genom bildande av gemensamhetsanläggningar. På sidan 24 i planbeskrivningen redovisas en kartskiss med föreslagen fördelning av gemensamma parkeringsytor. Planen behöver tydliggöra i genomförandebeskrivningen för vilka fastigheter de olika parkeringsytorna ska vara gemensamma. Om den nämnda skissen ska ligga till grund för utformningen av gemensamhetsanläggningarna behöver detta preciseras i genomförandebeskrivningen. Behöver även tydliggöras om förvaltningen av parkeringsytorna är tänkt att ske samlat i en större samfällighetsförenings regi eller i mindre föreningar med ansvar för sina egna parkeringar. I förstnämnda fallet kommer en sådan förening att ha stora likheter med en vägförening som förvaltar och underhåller allmän plats inom ett planområde med enskilt huvudmannaskap. I sistnämnda fallet med mindre föreningar kommer ett flertal av de boende att involveras i styrelseuppdrag för förvaltningen av parkeringarna. Det bör istället övervägas om förvaltningen av parkeringarna ska ligga på kommunens eget ansvar inom allmän plats.

Det framgår inte av planen vilka fastigheter som parkeringarna ska höra till. Om den föreslagna förvaltningsmodellen ska bestå kan eventuellt parkeringarna knytas till en gemensam fastighet med kommunen som ägare. Där planen anger villabebyggelse med parkering på egen fastighet inom en så liten fastighetsstorlek som 300m² kan det ifrågasättas om det går att bilda lämpliga fastigheter för ändamålet.

Radhus

I samband med kommunens försäljning av dessa områden behöver det regleras hur fastighetsbildning

ska ske och föreskrivas tekniska lösningar med avseende på ledningsdragning, såsom vatten och avlopp, fjärrvärme, som främjar en lämplig fastighetsindelning. Genomförandebeskrivningen behöver kompletteras med information om detta.

Kommentar

Dagvatten

Fullständig dagvattenlösning kan inte lösas inom ramen för detaljplanens fysiska gränser. Det fördröjningsmagasin som föreslås utanför planområdet samt ledningar dit ligger på kommunens mark enligt reviderad dagvattenutredning.

Gemensamma ytor för parkering

I stort föreslås i granskningshandlingen samma parkeringslösning som i samrådet, men kartan över vilka framtida fastigheter som ska nyttja vilken parkeringsyta har förtydligats och arbetas ner på en mer detaljerad nivå. Dessutom har efter fortsatt dialog med Lantmäteriet användningen för parkeringsytorna ändrats till Bostadsändamål, reglerade med korsmark och egenskapsbestämmelse som reglerar att marken ska vara tillgänglig för parkering.

Bearbetningen visar att för vissa parkeringsplatser kommer inte gemensamhetsanläggning behöva bildas, medan för andra parkeringsplatser kommer gemensamhetsanläggning och samfälligheter att krävas. Men dessa avses endast bildas för mer homogena grupper av fastigheter, t ex för en grupp radhus, eller för några gruppbebyggda villor. Se uppdaterad bild i planbeskrivningen för tydligare redogörelse.

Plankartan har även setts över så att alla fastigheter för friliggande bebyggelse som ska ha parkering på egen fastighet är minst 500 kvm stora. För de friliggande som är minst 300 kvm framgår av illustration i planbeskrivningen vilken parkering som de är planerat att de ska tillhöra.

Radhus

Genomförandebeskrivning kompletteras med att detta ska regleras i de markanvisningsavtal som kommunen upprättar i samband med försäljning av mark.

HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ AB

Benfintlig högspänningskabelkabel och fjärrvärmeledning hamnar under planerad utbyggnad, i hela sträckningen vid Mariaparken.

Ett E område centralt beläget området behövs.

Kommentar

Högspänningsledning samt fjärrvärmeledning kommer att behöva flyttas. De kan med fördel placeras i den planerade lokalgatan samt anslutande gårdsgator, och på så vis även försörja den nya bebyggelsen med energi.

Ett centralt beläget E-område har pekats ut i granskningshandlingen i samråd med HEM:s tjänstemän.

BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Föreslagen förskola

13 förskoleavdelningar finns idag. En avdelning finns i Fyllingeskolan och den ytan kommer troligen att behövas för grundskola. Återstår 12 avdelningar som motsvarar 17,5 barn per avd – 210 platser. När den IV kvadranten kommer behövs den nya förskolan som föreslås i planen. I planen bör det göras möjligt att bygga fler avdelningar än fyra, kanske också i två plan. Begränsning finns nu i förslaget för nockhöjd på 10 meter. Bör det ändras?

Utemiljön anpassas till antalet platser som förskolan får.

Prognos 2015

Enligt prognosen är halva projekt fjärde kvadranten, enligt senaste bostadsförsörjningsplanen, framskjuten till efter 2020. Barn- och elevantalet kommer därför att vara högre i nästa års prognos om hela det nya bostadsområdet finns med. Efter 2020 kan en större ökning ske av yngre barn.

Parkeringsplatser för förskolan uppskattas till 12 platser. Det är för lite för minst 4 avdelningar samt för personal som öppnar/stänger. Med så få platser förutsätter det hämta/lämna platser längs med gatan för korttidsparkering. Därutöver parkering för funktionshindrade. Korttidsparkering längs med gatan fungerar bra på andra förskolor. I planen hänvisas till samutnyttjande av platser på andra sidan bussgatan med både äldreboende och bostäder.

Tanken om samutnyttjande är god, men bör studeras noga så att det tidsmässigt fungerar. Har boende i bostäderna lämnat parkeringen när föräldrar kommer för att lämna barn tidigt på morgonen?

Elevantalet i skolan påverkas av antalet elever i Fyllinge, men kan också bli påverkade av organisationsförändring genom den pågående skolorganisationsutredning som pågår. För närvarande finns inte förslag på tillskott av elever från annat område.

Elevantalet i denna prognos tyder på ca 500 elever, men ökar troligen på sikt. Planlagd yta finns intill skolan för att klara en utökning av lokaler.

Kommentar

Området för förskola har efter samrådet utökats till ca 5800 kvm. Om förskolan byggs i två våningar rymms då inom området 6 avdelningar istället. Byggrätten på 30% av fastighetsarean samt nockhöjden på 10 meter bedöms som tillräcklig för två våningar förskola och förändras därför inte.

Antal parkeringsplatser utgår från att minst 5-6 st parkeringsplatser endast är för förskolans personal som då kan komma och åka vid tider då de boende ännu inte lämnat sina parkeringsplatser. Därtill finns möjlighet att anordna handikapp-parkeringar nära entrén. Se uppdaterad illustrationskarta för idé om handikapp-parkerking samt hantering av leveranser.

Då förskolan ligger centralt, nästan inom 500 meter från alla bostäder i Fyllinge, så finns goda förutsättningar för att en hög andel föräldrar går eller cyklar för att lämna sin barn på förskolan, och på så vis bidrar till en säkrare trafikmiljö för barn och vuxna.

Planområdet har just utformats med en hög ambition om hållbart resande, där gående, cyklister och kollektivtrafik har prioriterats. Intentioner finns även att i samband med etableringen av förskolan informera/ha en kampanj riktad mot personal och föräldrar om möjligheterna och fördelarna med hållbart resande.

RÄDDNINGSNÄMNDEN

Räddningstjänstens synpunkter berör områdets framkomlighet/orienterbarhet samt

brandvattenförsörjning.

Karaktären på bostadsområdets utformning gör att dessa aspekter är viktiga att beakta för att effektiva räddningsinsatser skall kunna utföras.

Brandvattenförsörjning kan antingen utföras som ett konventionellt system enligt VAV-norm men även s.k. alternativsystem är tänkbart. De föreslagna objekt som prioriteras är äldreboende samt förskola om dessa etableringar förverkligas.

Frågan bör utredas närmare i kontakt med räddningstjänsten.

Enligt PBL/BBR skall framkomstmöjlighet medges som innebär att avstånd mellan släckenhet och entré till bostadshus inte överstiger 50 meter.

Kommentar

Brandvatten går att lösa med brandposter med tryck 10 l/s i hela området. Ökad kapacitet för äldreboende och de sprinklerkrav som finns för den typen av byggnader går att lösa genom att huvudledning går i lokalgata intill fastighet planerad för äldreboende.

Avstånd mellan släckenhet och bostadshus kommer inte att överstiga 50 m då alla gator utformas så att räddningsfordon ska komma fram. Bland annat har sedan samrådet säkerställts att samtliga gator är minst 5,5 m breda, och därtill har hörnavskärningar lagts in, som medger svängradie även för större fordon. Räddningsfordon har även möjlighet att utnyttja bussgatan som alternativ väg till IV kvadranten.

Utformningen av gårdsgatorna är av stor vikt vid projekteringen, så de utformas på ett sätt som inte inbjuder till olovlig parkering, vilket kan hindra framkomligheten för räddningstjänstens fordon.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

HALLANDSTRAFIKEN

Det är positivt att området planeras utifrån de riktlinjer som att gång, cykel och kollektivtrafik ska främjas för biltrafik. Med det föreslagna gatunätet i planområdet kommer kollektivtrafiken att få en attraktiv restidskvot jämfört med biltrafiken.

Hallandstrafiken tycker det är bra att det byggs hållplats nära bostäder. Närmaste hållplats idag är Jaktfalksvägen, 50 m öster om det planerade torget. Denna hållplats har tillgänglighetsanpassats de senaste åren och har idag en hög standard.

Önskemål från Hallandstrafiken är att bussgatan breddas genom planområdet så att två fordon ska kunna mötas utan hinder. Hallandstrafiken ser risker med att leveransfordon behöver korsa torget för att komma till förskolan. Trafiken över torget kan även bjuda in till biltrafik som ska angöra förskolan för hämtning och lämning av elever. På sikt kan det finnas risk att korsande biltrafik också leder till smittrafik på bussgatan.

Omläggning av körväg förbi Eurostop sker hösten 2018, det finns inte något beslut i dagsläget på att flytta ändhållplatsen för linje 20 från sjukhuset.

Kommentar

Hållplatsen på Jaktfalksvägen flyttas till torget för att göra denna tryggare och säkrare för resernärerna. Nya busshållplatserna kommer att var tillgänglighetsanpassade och hålla en hög standard.

Bussgatan på plankartan breddas genom hela område för att bussar ska mötas. Däremot kan någon form av hinder tillkomma vid projektering för att förhindra så kallad "smittrafik" på bussgatan. Dessa kommer då utformas i samråd med Hallandstrafiken så det inte påverkar bussarnas framkomlighet.

För att hindra smittrafik över torget så har infart av leverenser till förskolan fått en annan väg, som ej går över torget. På så vis kan åtgärder som hindrar biltrafik på torget uppföras, och på så vis kan smittrafik undvikas denna vägen. Exakt utformning av torget regleras inte i detaljplanen, men utformning som påverkar busstrafiken samråds med Hallandstrafiken vid projekteringen.

HALMSTADS NATURSKYDDSFÖRENING

HNF tycker planen som helhet är bra med ett helhetstänk kring miljö, trafik och boendeförhållandena. Särskilt den väl genomtänkta trafikplaneringen för att minimera biltrafik tycker HNF är bra. HNF har några synpunkter på detaljer i planen:

- Finns det några planer på att flytta eller gräva ner högspänningsledningen som går i direkt anslutning till det planerade området? Elektromagnetisk påverkan på människor är inte fullt utrett men bör kanske beaktas vid byggnation av nya områden.
- Byggnation på värdefull åkermark bör alltid undvikas vilket inte görs i och med byggande av detta område. HNF har läst argumenten i planen och accepterar att det ändå blir byggnation. HNF vill ändå påpeka att Halmstads kommun måste ta tag i frågan om resonemanget i Framtidsplan 2030 skall bli trovärdigt genom att förslagsvis bygga nya områden i kommunens mindre orter där det finns möjlighet att bebygga andra markslag.
- Att två av de biotopskyddade mägerhålerna inom området måste bebyggas p.g.a. praktiska omständigheter accepterar HNF. HNF vill att hanteringen av de kvarvarande mägerhålerna blir på ett sådant sätt att den biologiska mångfalden i dessa bevaras. Mägerhål i grannområdet Gyllebolet, tredje kvadranten, har behandlats på ett dåligt sätt och fått ett parkliknande utseende. HNF vill att kommunen kontaktar biologisk expertis för att få vägledning om hur mägerhållornas biologiska värden bevaras på ett bra sätt.

Kommentar

Nej, det finns inga planer på att flytta eller gräva ner högspänningsledningen. Efter samrådet har plankarta reviderats så att avståndet är 40 meter till närmaste bostäder från högspänningsledningen. Detta bedöms vara sådant avstånd att strålningen ligger inom det som räknas som normalvärden. Se även kommentar till Länsstyrelsen angående detta.

Det byggs även i de mindre orterna, men det behövs bostäder även mer centralt. Detta är ett utpekad utbyggnadsområde enligt nyligen antagen översiktsplan, och det finns inget utrymme att inom ramen för en detaljplan utreda andra platser. Se även kommentar angående detta till Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Då många mägergravar är djupa, med branta slänter, kräver närheten till bostäder att dessa stängslas in så att barn inte kan ramla. Så är fallet bland annat vad gäller mägergravarna vid Gyllebolet. Om en biotop sparas nära bostäder finns därför inte alltid något annat alternativ än att stängsla in den. Finns andra åtgärder som tillvaratar de biologiska värden bättre, och som inte utgör en risk för boende så tar kommunen gärna emot tips om detta.

E.ON ELNÄT

Aldeles utanför planområdets nordöstra gräns har E.ON Elnät en dubbel 130 kV luftledning.

Kraftledningarna enligt ovan omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över trafikled, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag m.m. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet. Bland annat får markhöjden ej förändras under eller invid ovannämnda luftledningar. Inga nya vägar eller vägkorsningar får anläggas under eller i närheten av regionnätsluftledningarna.

För att luftledningen ska vara förenlig med detaljplanen yrkar E.ON Elnät på att det i plankartan sätts ut ett 40 meter brett l-område med luftledningen i mitten, den mån detta restriktionsområde berör planområdet. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON Elnät föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen l: "Marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning". Inom området får inte bedrivnas verksamhet eller vidtas åtgärd som hindrar bibehållandet av elektriska ledningar, ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra fara för ledningen".

Med anledning av diskussionen kring magnetfälts eventuella hälsorisker vill E.ON Elnät påtala myndigheternas försiktighetsprincip, som är avsedd att vara ett underlag för beslutsfattare som i varje enskilt fall måste göra en skälighetsbedömning där eventuella risker från magnetiska fält vägs mot tekniska och ekonomiska förutsättningar.

Ur försiktighetsprincipen framgår bland annat följande: "De forskningsresultat som hittills presenterats ger inte underlag för och kan inte heller sägas motivera några gränsvärden eller andra tvingande begränsningar för lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" samt vidare "Om åtgärder, som generellt minskar exponeringen, kan vidtas till rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt bör man sträva efter att reducera fält som avviker starkt från vad som kan anses normalt i den aktuella miljön. När det gäller nya elanläggningar och byggnader bör man redan vid planeringen sträva efter att utforma och placera dessa så att exponeringen begränsas." Detta gäller särskilt miljöer där människor återkommande kan förväntas vistas under längre tid såsom exempelvis bostäder, skolor, daghem och arbetsplatser.

E.ON Elnät anser att försiktighetsprincipen ska beaktas vid planering av förändring av markanvändningen i ledningarnas närhet. Detaljplan, eller bygglov i enlighet med detaljplan, får inte i ett senare skede användas som argument för att kräva flytt av ledning. Utdrag av Arbetarskyddsstyrelsens, Boverkets m.fl. broschyr "En vägledning för beslutsfattare" bifogas, samt även kommer E.ON Elnät att komplettera med magnetfältsberäkning när denna är framtagen.

Kommentar

Plankartan har efter samrådet reviderats så att inga nya bostäder tillkommer inom 40 meter från kraftledningens mitt. I och med detta byggs inga bostäder inom område med högre elektromagnetisk strålning än 0,4 microTesla, enligt den beräkning EON lämnat för aktuell ledning. Detta bedöms ligga inom nivåer som är normala och på så vis bedömer kommunen att försiktighetsprincipen har tillämpats.

Luftledningen ingår inte i planområdet, och därför ritas heller inte något område för luftledning ut. Allmän plats är tillgänglig för allmänna ledningar, och anläggning, drift och skötsel kan ske så att det inte

påverkar luftledningen.

SKANOVA

Skanova har kabelanläggningar inom berört planområde, vilka kommer att beröras av planens genomförande. Kabelanläggningarnas läge framgår ungefärligt av bifogad karta/PDF-fil. Skanova har med anledning av detta följande synpunkt som vi vill få införd i genomförandebeskrivningen:

”Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion ska bekostas av exploatören/fastighetsägaren.”

Kommentar

Halmstads kommun avser att träffa en överenskommelse med Skanova gällande flytt av ledning för telekommunikation. Genomförandebeskrivningen av kompletterats med detta.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Kulturmiljö Halland
- Region Halland
- Villaägarna Södra Halland
- Polisen
- Fastighetsnämnden
- HFAB
- Svenska kraftnät

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

NYPONET 1, FRANK & BODIL PETERSEN

Eftersom vi är sakägare i detta har vi följande frågor;

Varför går man man ifrån första planen med att inte skilja områden åt? När vi köpte huset på pudelvägen var tydliga signaler om att vallarna skulle vara kvar samt att bussgatan skulle gå upp där. Om nu bussgatan inte ska ändras kan det vallarna vara kvar för att skilja områden ifrån varandra.

Hur kan man överhuvudtaget få för sig att blanda 3-4 vånings hus med enplansvillor? Samt bara tänka sig att lägga ett äldreboende i mitten av bägge områden, ni måste tänka på trafiken som ska dit!

Om man ska blanda in denna typ av hus bör dessa ligga i utkanten av området. Typ så som ni har gjort på Albinsro, men det kanske är skillnad på område och område?

I och med uppstarten av detta område kommer trafiken att öka markant på ringleden. För att få någon form av kontroll på trafiken bör det byggas en ringled runt Fyllinge, detta för att spara på miljön samt boende runt ringleden. Ni kan även tänka på att öppna upp längst upp på Klastorpsvägen så man på den vägen kan komma in på leden.

I och med detta kan ni stänga leden vid bussgatans utfart så endast bussar kan köra detta hållet. I och med detta tvingar ni trafiken till Klastorpsvägen.

När det gäller alla parkytor som ni planlägger, hur tänker ni här, för ni kan inte sköta det som finns idag! När ni anlägger nya samt samtliga befintliga område måste dessa skötas på ett proffsigt sätt. Vi kan inte se att detta görs idag på redan befintliga park-områden i Fyllinge.

Kommentar

Idén med vallarna var att skydda för buller från bussgatan. Då busstrafik inte kommer gå där behövs inte längre den vallen. Att drifta och sköta en vall utan syfte kan istället leda resurser från de grönstråk för vistelse och rekreation som planeras i Fyllinge.

För att inte skapa separerade områden, utan låta det som kallas Fyllinge IV kvadranten bli en del av Fyllinge som ort med eget centrum, föreslås villatomter här istället. Möjlighet att själv anlägga vegetation eller dylikt vid gräns mot grannes fastighet finns.

Det finns många exempel på trevliga bostadsområden där flerbostadshus upp till 4 våningar passar väl in med både villor och radhus. Både radhus och villor inom det som kallas IV kvadranten kan bli i 2-3 våningar. Syftet med planen är att blanda olika bostadstyper för att inte skapa segregerade bostadsområden, utan områden där personer i olika skeden i livet, olika familjesituationer, kan bo i samma område och till och med på samma gata.

Både äldreboendet samt högre flerbostadshus har placerats för att ligga så nära busshållplatsen som möjligt. Det är en del av visionen om hållbart resande, och prioriteringen av kollektivtrafiken som kommunen arbetar med enligt riktlinjer antagna av Kommunfullmäktige. På så vis finns stor möjlighet att både besökande och arbetande på äldreboendet, samt de som bor i området, i högre utsträckning använder kollektivtrafiken. Det i sin tur leder till mindre belastning på Fyllingevägen.

I Albinsro som du nämner som exempel, har de högre flerbostadshusen placerats intill Trottarberget, vars naturliga höjd gör det möjligt att gå upp mer på höjden än vad som föreslås i Fyllinge. Även i Albinsro kommer då den högre/tätare bebyggelsen närmare befintlig bussgata och busshållplats. Dessutom planeras ytterligare bebyggelse i Albinsro/Ranagård, som gör att flerbostadshusen kommer att ligga relativt centralt inom helheten Albinsro. Se gärna planprogrammet för Ranagård som ligger på kommunens webbsida. Under våren 2016 kommer även förslag på detaljplan att komma ut för samråd för den fortsatt utbyggnaden.

Äldreboendet är en stor arbetsgivare dygnet runt, vilket gör att busshållplatsen som flyttas till det planerade torget i centrala Fyllinge får ett synligare, mer socialt övervakat och därmed också ett tryggare läge för resenärer och för att förhindra skadegörelse av busshållplatsen.

Att öppna Fyllingevägen mot Klastorpsvägen är en mycket god idé, och planbeskrivningen har efter samrådet kompletterats med att detta behövs för att avlasta Fyllingevägen. Se även kommentar till Länsstyrelsen om detta.

Befintliga och nya parkytor föreslås upprustas i ett sammanhang, och en ny lekplats anläggas, i samband med att nya bostäder byggs.

FYLLINGE 20:398, MÅRTEN & VERONIKA CEDERKRANTZ

Allmänna synpunkter på förslaget

Vi ser positivt på den ändrade inriktningen att inte dra en väg som ringled kring området. Likaså är det positivt att lämna det nordvästra hörnet orört utan bebyggelse, d.v.s. inga direkt angränsande tomter på vår västra sida.

Dock ifrågasätter vi lämpligheten i stort att bebygga marken med tanke på markbeskaffenheten. Dels på grund av den goda jordbruksmark detta är och dels att vi som bor på åkern vet hur blött det alltid är på grund av lerjorden. Förslaget som togs fram av bröderna Sandbergs att bygga på den betydligt sämre jordbruksmarken vid Stadsbondgården, är det alternativet helt nerlagt?

Några detaljsynpunkter på innehållet i planen

I matrisen för behovsbedömning av miljöbedömning, rödlistade arter, står att sökning i artportalen gjorts. 20 januari 2015 rapporterade vi in ett fynd av Större Vattensalamander. Det gjorde vi på uppmaning av Länsstyrelsen dit vi mailat några bilder för att få säkerställt arten. Det var inte första gången vi påträffar Vattensalamander (både stor och liten) utan de brukar övervintra i vår gamla källare och källartrapp. Troligtvis flyttar de sedan till någon av mörkelgravarna under sommartid. Om detta påverkar planen kan vi inte bedöma utan vi förutsätter att länsstyrelsen lämnar ett yttrande. I samma matris angående byggnads- och fornminnen står att inga kända fornminnen finns.

Föregående ägare till vår fastighet som bodde där sedan 40-talet, rapporterade 1986 in en fornsamling med föremål som hittats under årens lopp på hans mark som nu är en del av den planerade. Den finns registrerad i RAÄ fornsöksregister som Snöstorp 83:1.

Ökad belastning på väg mot Assarp

Som medlemmar i vägföreningen, Röinge samfällighet, vill vi lyfta en farhåga om att det kan bli ökad belastning på vägen som går från Mästockavägen/Björkås - Stjärnarpsvägen - Assarp/Haga och kommer fram till Gyllebolet norrifrån. Vägen är inte dimensionerad för ökad påfrestning eller mötande trafik. Föreningen ser fram emot en dialog om eventuella åtgärder. Styrelsen har troligtvis skickat in ett yttrande.

Frågeställningar kring direkt påverkan på vår fastighet

Vi är förstas intresserade av hur den kvarvarande delen av åkern, utanför detaljplanen, är tänkt att nyttjas. Vi förespråkar att den fortsatt odlas som tidigare.

Kommentar

Allmänna synpunkter på förslaget

Angående högklassig jordbruksmark se kommentar till Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Området vid Stadsbondgården är inte aktuellt för planläggning, då planuppdrag saknas och området inte heller finns medtaget i översiktsplanen för Halmstads kommun med en tidshorisont fram till 2030, eller i Bostadsförsörjningsprogrammet för Halmstads kommun.

Vad gäller hur blött området är så har det tagits fram en omfattande dagvattenutredning för hela planområdet, som visar hur dagvatten ska omhändertas och ledas genom och från området. Vänd er gärna till Samhällsbyggnadskontoret om ni vill ta del av dagvattenutredningen.

Några detaljsynpunkter på innehållet i planen

Åkermark är inte någon generell livsmiljö för vattensalamandrar, men däremot kan mörkelgravarna inom området vara viktiga livsmiljöer. De två största vattenfyllda mörkelgravarna ska bevaras. För de

märgelgravar som föreslås tas bort söker kommunen i samband med granskning av detaljplaneförslaget dispens från biotopskyddet på märgelgravar. Detta kan endast meddelas av Länsstyrelsen.

Hela området har varit föremål för arkeologisk utredning som genomförts av Kulturmiljö Halland på uppdrag av Halmstads kommun. Denna visade att det behövs ytterligare utredningar i delar av planområdet. För de delarna kommer fortsatta undersökningar göras, innan området kan bebyggas.

Ökad belastning på väg mot Assarp

Angående ökad belastning på förenings väg se svar till Assarps vägsamfällighet (Röinge samfällighetsförening).

Frågeställningar kring direkt påverkan på vår fastighet

Mark utanför detaljplan kan behöva användas i ett övergångsskede, medan utbyggnaden av detaljplanen pågår. Troligtvis kommer marken att fortsätta att odlas, alternativt återgå till att odlas, om marken tagits i anspråk under utbyggnadsfasen.

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

ASSARPS VÄGSAMFÄLLIGHET, RÖINGE SAMFÄLLIGHETSFÖRENING

Styrelsen för Röinge samfällighetsförening har frågor angående utfarter mot vår väg 22802. Vi antager att trafiken kommer att öka väsentligt. Hur har kommunen tänkt lösa detta problem?

Vid era samrådsmöten vill vi i styrelsen medverka.

Kommentar

Halmstads kommun har gjort mätningar på vägen i september 2015 för att veta hur mycket biltrafik som tar den vägen i dagsläget, och för att kunna följa upp hur stor ökningen blir. Hur stor den faktiska ökningen blir är svår att uppskatta i dagsläget.

Ökningen bedöms däremot inte påverkas av vilken trafiklösning enligt trafikutredningen som tillämpas, då trafik som tar denna väg bedöms ha andra målpunkter och restiden därför inte är jämförbar.

Då vägen är enskild föreslås inom ramen för detaljplanearbetet inga förändringar på den berörda vägen.

FYLLINGE 20:42, FREDERIC HÖNIG

Frederic Hönig har lämnat in yttrande innan samrådsmötet, samt vid samrådsmötet. Därefter kom ytterligare yttrande, med förslag, in. Endast det senaste yttrandet har sammanfattats i denna samrådsredogörelse. Tydligare finns diarieförda hos kommunen.

Trafikmängder i Fyllinge, enligt kartan i trafikutredningen visar att belastningen av Fyllingevägen mellan Kungsörnsvägen och Abborrevägen är runt 3000 bilar. Enligt pilmarkeringar antar man att all biltrafik från Kvadranterna 2 och 3 samt en del av Kvadrant 1 kanaliseras ut till Klastorpsvägen.

Efter flertalet observationer på platsen, kan man konstatera att de flesta bilisterna som kör från och till kvadranterna 2 och 3, väljer Fyllingevägen istället för den snabbare Klastorpsvägen och via södra rondellen på väg 15, med högre tillåten hastighet. Tendensen är att många bilister till- och från de nya

områdena fortsätter rakt på Fyllingevägen, ofta med högre än den tillåtna hastigheten.

Ofta tänker jag, hur ekonomiskt är att köra tomma och halvtomma bussar i Fyllinge, i jämförelse med den intensiva biltrafiken runt om.

Som pensionär har jag ett gratis busskort av typen "75+ kort." Kortet gäller mellan kl. 09:30- 14:30 på vardagar. Jag tycker det är helt olämpligt, och jag tar bilen istället för ärenden i centrum, men alltid vid större inköp i Eurostop eller i stenalyckan. Många gör det, tar bilen istället för kollektivtrafiken.

Områdesplaneringar tycks idealisera kollektivtrafiken och tvinga befolkningen att frivilligt och lydigt lämna sina bilar och cykla eller åka buss istället. Ett önsketänkande. Verkligheten visar något helt annat.

Det är mer realistiskt att, samtidigt med att lösa buss, cykel, gångvägar och natur även lösa den aktuella och framtida biltrafiken på ett mer verklighetsanpassat sätt. Biltrafiken kan man inte förbjuda, annars hittar bilisterna sina egna lösningar.

I samband med planerna för Kvadrant IV har biltrafiken diskuterats med några Fyllingebor, grannar och bekanta. De allra flesta är rädda för en ökad biltrafik på Fyllingevägen, som är redan mycket intensiv.

Önskemålet är dock en MINSKNING av den aktuella biltrafiken på den enda sträckan av Fyllingevägen (västra länken), godtyckligt, utnyttjad av bilister. Samtidigt vill alla köra sina bilar, men på ett mer rationellt sätt, anpassat till hela Fyllinge.

I samband med de nya planerna föreslås härmed tre alternativ för framtida biltrafik. Tanken är att dela upp trafikvägarna för bilar, istället för att koncentrera det på en enda väg.

Alternativ 1: En ofullständig ringled

- All biltrafik från Kvadranterna 3 och 4 leds norrut från Boxervägen, runt Kv.4 och ansluts med en ny väg, via anpassning av Fyllingevägens norra del, fram till rondellen på väg 15.
- Biltrafiken från Kvadranterna 2 och 1 följer Fyllingevägen fram till samma, norra rondell på väg 15, alternativt via Klastorpsvägen till den södra rondellen på väg 15.
- För att undvika bilkörningen runt om hela Fyllinge, stryps bilkörningen på en kort sträcka på Boxervägen mellan Kvadranterna 2 och 3.

Alternativ 2: En fullständig ringled.

- Öppning av ny anslutningsväg från den planerade Kvadrant 4 som ansluts till Fyllingevägens norra gren.
- Bilväg mellan Kvadranterna 3 och 4.
- Anpassning av Fyllingevägens norra gren.

Alternativ 3: ny anslutningsväg mellan Kvadranten 4 och Fyllingevägens norra del

- Biltrafiken från kvadraterna 2, 3 och 4 leds mot Klastorpsvägen, istället för rakt fram på den, för bilar, avstängda sträckan på Fyllingevägen mellan Taxvägen och Klackenvägen. Den avstängda delen skall vara tillgänglig endast för bussar, cyklar och gående.
- All biltrafik mot Centrum, Laholm, kanaliseras genom Klastorpsvägen och rondellen på väg 15.
- Biltrafiken från kvadranterna 2, 3 och 4 till kvadrant 1, leds genom de två befintliga, korta anslutningsvägarna mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen. Detta kan utgöra ett naturligt hinder mot fortkörning på Fyllingevägens västra del.

Kommentar

Trafikmängderna som redovisas på den karta du hänvisar till är från trafikmätningar gjorda i september

2014. De är alltså siffror på den biltrafik som redan finns i Fyllinge, utan den tillkommande trafiken från IV kvadranten.

Däremot är kommunen medveten om att det endast går att göra prognoser och antagande om den tillkommande trafiken, utifrån vad kommunen redan känner till om trafiken i Fyllinge. Trafikutredningen daterad 2014-11-10 har utgått från de trafikmätningar, prognoser och den resvaneundersökning som gjordes för hela kommunen år 2012, för att göra just en realistisk uppskattning av tillkommande trafik och färdmedelsfördelningen från det nya området.

Efter samrådet har konstaterats att åtgärder behövs för att avlasta Fyllingevägen från biltrafik. Kommunen har därför föreslagit en bättre bilkoppling mellan Fyllingevägen och Klastorpsvägen, vilken är mycket likt det alternativ 3 som du beskriver som förslag. Dock föreslås inte Fyllingevägen att stängas av helt från biltrafik, utan kopplingen ska göra det naturligt att välja Klastorpsvägen. Detta kan säkerställas med utformningen av vägkopplingen.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av den här åtgärderen. Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

NUNNAN 4, MARIANN & TONY LARSSON

Vi är boende i Fyllinge (3:e kvadranten). Vi är både el-cykelägare och innehavare av duo-kort på hallandstrafiken - nu har du våra ingångsvärden.

Efter att ha läst detaljplanen så verkar det kunna bli ett mycket trevligt område som skall byggas. Bostäder behövs och hoppas nu verkligen att "mjältbrandsärendet" inte kommer att hindra uppförandet.

Det STORA frågetecknet kommer när man läser om hur trafiken till/från området är planerat. Med all respekt för miljöfrågor, så förstår vi inte hur man kan lura sig själv med att föreslå en lösning där den biltrafik som kommer att ske skall köra en avsevärd omväg, och därmed minska miljöpåverkan!?

Vi har nu bott i området i snart 5 år, varje gång bilen skall användas så känns det fruktansvärt omotiverat att nästan se rondellen vid Netto men tvingas köra denna omväg som är idag. Vi har naturligtvis tänkt som alla vi känner i området; när 4:e kvadranten byggs så försvinner detta onödiga körandet runt hela området!

Om vi förstår det hela så vill vår kommun av borgliga ledare, att vi skall tvingas till ett alternativt färd sätt genom att försvåra bilåkandet på ett för oss vekligt miljövidrigt sätt. För oss är valfrihet ett förtecken för borglig politik och tvång sammanknippar vi med ett helt annat styressätt.

Man kan idag se resultatet av att det inte är smidigt att komma ut mot de stora lederna. Trafiken som skall norrut från oss tar den lilla anslutningsväg som bönderna har genom Assarp. Detta för att slippa köra omvägen runt hela Fyllinge eller ut på 60-vägen som massor av tung trafik använder.

Denna trafik kommer inte att minska genom er planering och miljöfrågan för bönderna längs denna väg verkar ni inte ha tagit hänsyn till.

Var nu inte enfaldiga i er miljötro utan se verkligheten!

En bra buss och cykeltrafik kommer att gynna ett alternativt åkande men tro inte att biltrafiken kommer att påverkas i sådan omfattning att miljön förbättras av att åka kilometervis runt området

och på småvägar runt bondgårdarna.

Kommentar

Mjältbrandsgraven bedöms inte hindra utbyggnaden. Se gärna Länsstyrelsens yttrande, samt kommunens kommentar på yttrandet.

Detaljplanen inskränker inte på något sätt er möjlighet att välja trafikslag, då förutsättningarna för resande till och från Gyllebolet inte förändras. Föreslagen tydligare koppling till Klastorpsvägen kan dessutom göra att restiden med bil blir kortare än idag.

Angående miljöpåverkan och trafiklösningen se även svar till Teknik- och fritidsnämnden.

Kommunen har undersökt restiderna med bil, och kommit fram till att för att åka norrut, till väg 25, är vägen via Assarp den närmaste och snabbaste. Detta påverkas inte av om ringled byggs eller inte. Se även svar till Röinge vägförening.

FYLLINGE 20:394, SOFIE JOHANSSON & MIKAEL ERIKSSON

Planen som är framtagen av kommunen upplever vi som väldigt genomtänkt och det känns som att den lantliga känslan som idag finns på Fyllinge är välbevarad i den nya planen. Att det fortsätter att vara en bilfri väg till stadsbondgården är av stort värde för oss som har barn på Fyllinge, men även för andra Fyllingebor som trivs med att promenera i området. Att ni också har tagit hänsyn till den lilla stig som vi Fyllingebor använder ner till stadsbondgården ger känslan av att planen är gjord utifrån att det ska bli bra både för oss som redan bor på Fyllinge och de som ska flytta in i de nya bostäderna.

Tanken att prioritera gång, cykel, buss framför bil känns väldigt modern och det kommer leda till mindre bilkörning inom Fyllinge, tror vi. När vi hämtar barn hos kompisar på andra sidan Fyllinge går snabbare att cykla eller gå än ta bilen, vilket är positivt för miljön.

Vi är också väldigt positiva till att ni har behållit ett grönstråk mitt i Fyllinge, Mariaparken. Även det sätt ni har planerat bostäderna på känns väldigt genomtänkt och man kan tänka sig att både hyra och köpa fastighet i det nya området.

Det känns också som en bra idé med ett litet torg där det går bussar och är upplyst. Vi vill också påpeka att det kan vara bra att göra något åt vägen vid industriområdet, för att bilarna ska välja den vägen snarare än Fyllingevägen. Det är idag dåligt skyltat och lätt att missa, man skulle kunna på ett tydligare sätt visa att det är den vägen man vill att biltrafiken ska ta. Redan när man kommer från centrum (vid första rondellen) kanske det kan uppmärksammas på ett bättre sätt.

Kommentar

Planbeskrivningen har efter samrådet kompletterats med beskrivning av en tydligare koppling till Klastorpsvägen för att avlasta Fyllingevägen. Skyltning kan inte regleras i detaljplanen, men synpunkterna noteras och vidarebefordras till Teknik- och fritidsförvaltningen inför projekteringen av koppling till Klastorpsvägen.

FYLLINGE 20:396, ALEKSANDRA & KEITH BRADY

Som Fyllingebo blev jag väldigt glad att se det nya detaljerade planerna gällande det nya bostadsområdet

på Fyllinge. Känns bra att ni har tagit hänsyn till vårt brev och önskemål och prioriterade gång, cykel och buss framför biltrafik direkt inför våra hus. Det känns bra att vårt fina Fyllinge växer på rätt och miljövänligt sätt.

Kommentar

Synpunkter noteras.

NÄBBEN 1, FREDRIK ÅKRING, VENLIA HINNEMO, JON FREDELIUS

Med yttrandet bifogades en karta som finns diarieförd hos kommunen. Synpunkterna har sammanfattats och därför finns karta inte med i samrådsredogörelsen. Synpunkterna är kommenterade utifrån de platser som hänvisas till på bifogad karta.

Som boende i hus 12 på Boxervägen, som är beläget närmast det planerade torget, vill vi som ligger bakom denna skrivelse framföra önskemål om att planen revideras och tar hänsyn till de redan befintliga bostäderna som omger nybygget (Kvadrant IV) samt Fyllinge som helhet.

Vi anser att uppförandet av det stora parkeringsområdet samt det planerade 3-4-våningshuset i vinkel, kommer att påverka livskvaliteten för oss boende i fastigheten negativt. Eftermiddags- och kvällsljus kommer att skymmas av den höga byggnaden, och den närliggande parkeringen kommer att utgöra en säkerhetsrisk för våra barn samt förstöra den fina och trygga omgivning som är ett starkt skäl till att vi flyttade hit. Vi är dessutom rädda för att förändringen kommer att minska värdet avsevärt på våra bostadsrätter. Vår önskan är att ni inte uppför vare sig parkeringsplatsen eller den höga fastigheten.

För att underlätta planeringen av de önskade ändringarna presenterar vi nedan ett förslag för hela området Fyllinge som vi anser kommer att gagna alla boende. Vid en eventuell förändring av byggplanerna utifrån dessa punkter kommer marken för det planerade äldreboendet att stå annan byggnation till förfogande, så som t. ex. den stora parkeringen eller fastigheter, och marken för det planerade torget kan lämnas orörd.

Parkering till förskola

Från hösten 2015 delas förskoleklasser in i åldrar, och därmed är det inte säkert att alla förskolebarn bor på det nya området. Föräldrar lär i stor utsträckning ta bilen till förskolan för att lämna barnen. Detta innebär att de troligtvis kommer att ta genvägen via Jaktfalksvägen. Vi föreslår därmed en parkering vid grönområdet utanför förskolan, både för den nya förskolans barn, men även som en avlastning för den befintliga förskolan Klacken. Mattransporter kan också göras till båda förskolorna samtidigt istället för att köra runt hela området för att nå en av dem.

Äldreboendet

Att ha äldreboendet enligt första utkastet är inte försvarbart ur flera perspektiv. På grund av sitt läge i syd, sydväst och väst kommer byggnaden att stjäla mycket ljus, såväl från befintlig bebyggelse (BoKlok) som från nyplanerad. Det vore bättre att placera höga byggnader i nord/ nordost. Detta är inte heller optimalt, man borde snarare titta på möjligheten att placera äldreboendet närmare Eurostop/Fylleån, vid den gamla Halmiavallen som dessutom står mer eller mindre oanvänd och är i tämligen dåligt skick. Jämte Halmiavallen finns redan ett serviceboende för funktionshindrade. Transporter till och från äldreboendet skulle kortas med ca. 3,5 km enkel resa samtidigt som de äldre skulle få mycket närmare till Eurostop samt ha Fylleåns vackra naturområde runt knuten. Detta skulle också innebära

en betydande minskning av person- och godstransporter runt Fyllinge och inom det nya området. Marken som frigörs i fjärde kvadranten där äldreboendet var tänkt att ligga kan användas till bostäder eller förskola/skola (med tanke på den stora inflyttningen av barn i skolålder).

Bussvägen

Genom att dra bussvägen runt Fyllinge (inkl nya området) får inte bara det nya området bättre och närmare bussförbindelser, utan också de befintliga gruppboendena får bussförbindelser alldeles i anslutning, samt äldreboendet vid Halmiavallen. Om planerna med nya Fyllinge centrum går igenom innebär det att det befintliga centrumet med dess utbud (bibliotek, vårdcentral/kommande folktandvård, Kyrka, Pizzeria, Netto, Mack/biltvätt) skulle missgynnas i jämförelse med om man skulle utveckla det befintliga centrumet ytterligare. Dessutom finns det redan ett röjt område bredvid Netto, där äldreboendet tidigare planerade att byggas, som kan husa diverse affärer och annan serviceverksamhet. Detta skulle också innebära betydligt mindre biltrafik och transporter till Fyllinges samtliga kvadranter.

Bilväg runt Fyllinge

Att bygga ut Fyllinge med Kvadrant IV utan att ansluta en infart norrifrån kommer att leda till en markant ökad belastning på befintligt vägnät. I nuläget respekteras sällan den hastighetsbegränsning som är uppsatt för Fyllingevägen, och med ytterligare belastning från såväl 300-370 hushåll som serviceändamål lär det bli ohållbart, både ur miljö- och säkerhetssynpunkt. Teorin att fler kommer att välja cykel- eller kollektivtrafik är tyvärr inte realistisk.

Övrigt

Placeringen av områdets höga byggnader är från början gjorda med avsikt att skapa en blandning av boendetyper samt att placera de höga byggnaderna inne i området för att öppna upp mot landskapet. Detta gör dock också att samma byggnader kommer att skymma eftermiddags- och kvällssolen för alla lägre byggnader som är placerade utåt landskapet till. En annan lösning vore att placera höga byggnader längre ut och lägre byggnader längre in. På så vis ramar området in och såväl låga som höga byggnader får ta del av maximalt antal soltimmar.

Kommentar

Planförslaget har reviderats för att till viss del tillgodose framförda synpunkter.

Parkeringen bedöms fortfarande behövas för att tillgodose förskolans behov, och kan därför inte tas bort helt från det här läget. Däremot har den minskats ner i granskningshandlingen, och avser framförallt fylla förskolans behov av personal- och besöksparkeringar. Parkeringen planeras få en del vegetation som avgränsar mot bostadsrättsföreningens fastighet, och kan även förses med staket så att barn inte springer in på parkeringen.

Del av ytan som inte längre är parkering föreslås istället bilda en fastighet för en friliggande villa. Marken mellan bussgatan och bostadsföreningens fastighet föreslås fortfarande vara park, och den vall som ligger där idag ska ligga kvar.

För byggnad vid torget, närmast er, har byggnadshöjden inte förändrats. Motivet är att området kring torget ses som en förlängning av Fyllinge centrum. Halmstads kommun tillämpar en generell målsättning med högre bebyggelse i centrumnoder. Upp till 4 våningar bedöms därför som en rimlig höjd.

Detaljplanen anger dessutom krav på att byggnad ska placeras med fasad i fastighetsgräns mot torget.

Byggnaden kommer därför hamna på ett sådant avstånd att den inte bedöms skugga bostadsrättsföreningens fastighet.

Parkering till förskolan

Planområdet har just utformats med en hög ambition om hållbart resande, där gående, cyklister och kollektivtrafik har prioriterats. Intentioner finns även att i samband med etableringen av förskolan, informera/ha en kampanj riktad mot personal och föräldrar om möjligheterna och fördelarna med hållbart resande. Halmstads kommun bedriver redan ett omfattande arbete med just detta, med projekt så som "hälsotrampare", "vintercyklister", och "elcyklister" som gett goda resultat.

Äldreboendet

Äldreboendet bedöms ligga på sådant avstånd till omgivande bebyggelse att denna inte skuggar vare sig befintlig eller tillkommande bebyggelse.

Anledningen till att äldreboende föreslås ligga just här är för att det är bostäder, men också en arbetsplats som är bemannad dygnet runt. Detta kan bidra till att skapa en säker, socialt övervakad, busshållplats vid det nya torget. Dessutom finns möjlighet för både arbetande och besökande att ta bussen hit.

Transporter till ett äldreboende sker dagtid och bedöms inte bli så stort att det utgör störande trafik.

Bussvägen

I inledningen av planarbetet diskuterades olika sträckningar på busslinjen, men man landade i att låta befintlig linje kvarstå, då det är en av Halmstads mest välfungerande stadsbusslinjer, med många resenärer. Generellt undviker Hallandstrafiken att köra linjer i slingor om det går. Anledningen till det är generellt att det skapar en otydlighet för resenärerna samt att restiden blir lång. Bor man i början på slingan måste man åka hela varvet runt om man är på väg mot stan, omvänt på väg från stan. Sen är tidhållningsaspekten också viktig, då det i en slinga är det svårt att stanna och reglera tiden. Vid eventuella förseningar är risken stor att förseningarna fortplantar sig på efterföljande turer då det inte finns någon reglertid vid ändhållplatsen.

Bilväg runt Fyllinge

För att avlasta Fyllingevägen så föreslås i granskningshandlingen att en bättre och tydligare koppling till Klastorsvägen byggs ut. Se närmare beskrivning i den reviderade planbeskrivningen. Angående miljö- och hållbarhetssynpunkt se även kommentar till Teknik- och fritidsnämndens yttrande.

Övrigt

Placeringen av bebyggelsen är framförallt gjord med hänsyn till närheten till kollektivtrafik, med högre och tätare bebyggelse nära busshållplatsen och torget. Det är även därför äldreboende och förskola placeras här, så besökare, arbetstagare och föräldrar har större möjlighet att ta bussen.

Sen har också en blandning av boendeformer eftersträfvats i hela området. De höjder som föreslås är inte så höga att befintlig bebyggelse kommer att skuggas av tillkommande bebyggelse.

FYLLING 20:204 BARBRO SÖDERLUND M FL

Kommit till vår kännedom att all biltrafik endast kommer att använda befintlig väg. Vilket kommer att öka belastningen ytterligare, som redan idag är hög. Hastigheterna är i regel högre än den som är föreskriven.

Vårt förslag är att antingen göra en ringled eller spärra av och leda ut trafiken till Klastorsvägen.

Något som också var märkligt är att lägga tre till fyra våningshus, vilket vi inte tycker är acceptabelt då övrig bebyggelse i Fyllinge är högst två våningar.
Finns många fina grönområde i Fyllinge, men som sköts dåligt. Så varför göra fler.

Kommentar

Kommunen planerar precis som ni föreslår att skapa en tydligare koppling från Fyllingevägens norra delar ut mot Klastorpsvägen för att avlasta Fyllingevägen. På så vis ska den största ökningen av trafik inte trafikera Fyllingevägen där den passerar era fastigheter. Se reviderad planbeskrivning för närmare beskrivning av åtgärden.

Tre till fyra våningar bedöms som lämpligt utifrån att det är mycket högklassig jordbruksmark som tas i anspråk och vi har en ökande befolkning i Halmstad, som gör att alla former av bostäder behövs. Vid tre våningar inträder dessutom krav på hiss, vilket gör att kommunen kan säkerställa att lägenheter som byggs är tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet.

Då området är så tätt och fastigheterna blir små behövs grönområden för rekreation och motion. Fyllingeparken avses rustas upp och få en ökad användning då allt fler bosätter sig i omgivningarna.

FYLLINGE 20:138, TOMMY LUNDKVIST

Mitt förslag: Bygg en ringled runt hela Fyllinge.

Motivering: Mitt främsta argument för ringled är att det är transportekonomiskt överlägset bäst. Enligt planförslaget ska de boende på IV kvadranten åka runt hela Fyllinge för att komma till Eurostop eller centrum. Det är ett totalt ologiskt förslag som blir en merväg för bilåkning på ca 2 km jämfört med en ringled. Ett annat argument för ringled är att kortare resväg med bil medför minskade koldioxidutsläpp jämfört med planförslaget.

Planförfattarna anför fyra argument mot en ringled. För det första att en ringled ökar biltrafiken på bekostnad av gång, cykel och buss. Jag tror inte på det argumentet. Folk kommer att välja bilen även om det blir längre resväg. Andelen som väljer bort bilen tror jag är mycket marginell. Det andra argumentet är att en ringled blir en barriär mellan Fyllinge och Fylleån. Det är ett rent hittepåargument. För att komma till Fylleån är den normala gångvägen att korsa Fyllingevägen vid gc-vägen ner mot bron. De fyllingebor som kallar ringleden för en barriär mellan Fyllinge och Fylleån har förmodligen detta som ett svepskäl för att slippa ökad biltrafik utanför sin bostad. Jag tror inte någon fyllingebo på allvar tycker att ringleden blir en barriär mot Fylleån. Det tredje argumentet är att biltrafiken skulle öka kraftigt över den befintliga gång- och cykelpassagen över Fyllingevägen. Även med en ringled skulle den passagen vara glest trafikerad. Dessutom är gångbanan upphöjd så att bilarna nästan måste stanna vid passagen. Det fjärde argumentet är att bilen skulle få hög attraktivitet och motverka hållbart resande. Planförslaget innebär längre färdväg för bilar vilket innebär ökade koldioxidutsläpp och motverkar därmed hållbart resande. Planförfattarnas fyra argument mot ringled är i mina ögon helt irrelevanta.

Däremot finns ett relevant argument mot ringled som saknas i planförslaget. De som bor nära ringledens norra del (Abborrvägen, Mörtvägen och Gäddvägen) kommer att få ökad trafik nära sina bostäder vilket de självklart inte tycker om. Å andra sidan skulle de som bor nära övriga delar av Fyllingevägen, framförallt III kvadranten, få ökad trafik nära sina bostäder med planförslaget vilket de lika självklart inte tycker om. Oavsett vilken trafiklösning det blir kommer många Fyllingebor att

bli missnöjda. Personligen blir jag dock inte drabbad av planförslaget. Jag är positiv till att det byggs bostäder m.m. enligt planförslaget.

Kommentar

Planförslaget har inte förändrats vad gäller trafikmatningen. För motiv, se kommentar till Teknik- och fritidsnämndens yttrande.

Det stämmer att de som bor nära Fyllingevägens norra del skulle få ökade störningar om ringled byggdes. Där skulle även riktlinjerna för buller överskridas om en ringled byggdes, vilket vi klarar med nuvarande förslag och de kompletterande åtgärder som föreslås i granskningshandlingen, med koppling till Klastorpsvägen. Se kommentar till Länstyrelsens yttrande.

ASSARP 2:2, INGEMAR JOHANSSON

Jag har i egenskap av närboende fått förslaget till detaljplan enligt ovan. Jag bor, äger och driver lantbruksfastigheten Assarp 2:2 som ligger i närheten av det planerade området.

När planerna på byggnation av Fyllinge först diskuterades på 1970-talet var planen att det skulle gå en ringväg runt hela Fyllinge, Fyllingevägen. Av förslaget framgår att det nu inte finns någon anslutning som gör att man kan köra runt hela området utan att Fyllingevägen är tänkt att sluta i en återvändsgata i IV:e kvadranten.

Efter att den III:e kvadranten byggdes har jag märkt en kraftigt ökad trafik på den väg som ansluter till Fyllingevägens östra hörna och som sedan går rakt mot min fastighet Assarp 2:2 för att sedan mynna ut på väg 581. Med ytterligare minst 300 bostäder på Fyllinge kommer trafiken att öka ytterligare på den väg som passerar min fastighet. Denna väg är både smal och krokig med ett flertal skarpa kurvor. Den passerar dessutom runt knuten på min ladugård. Jag driver fastigheten med spannmål- och potatisodling. Potatisodlingen är omfattande och all potatis skall lagras in, vidareförädlas och transporteras bort från gården. Till det kommer all trafik under odlingssäsongen när det skall gödslas, vattnas och sprutas. Räknat på antalet transporter blir det många på ett år.

Alla skall in och ut på min gårdsplan. Ibland sker det avlastningar av lastbilar på vägen då jag har begränsat med plats på gårdsplanen. Med tanke på att "smitvägen" förbi min gård passerar tätt intill ladugården har jag synpunkter på hur planförslaget ser ut. Jag vill därför att Fyllingevägen byggs enligt det förslag som var planerat ursprungligen och där Fyllingevägen görs till en cirkel runt hela området. De som kommer att bo i den IV:e kvadranten kommer annars att få en omväg på ca 2 km för att komma ut från området. Många kommer därför ta vägen förbi min fastighet för att spara tid/väg på sin väg ur området.

Enligt vad som publicerats i Hallandsposten finns det även planer på att i framtiden bebygga fastigheten Fyllinge 7:2 (Fylleholm). När man ser på en karta över befintliga vägar till detta område, är enda rimliga infart till denna planerade bebyggelse Fyllingevägen som passerar söder om fotbollsplanen och norr om Abborrvägen. Det kommer då att bli en kraftigt ökad trafik på denna del av Fyllingevägen. Jag vill därför att man redan nu anpassar planeringen så att man får en bra lösning även av denna kommande ökade trafik.

Under hösten 2014 har trafikmätning gjorts på Fyllingevägen och Klastorpsvägen. Någon mätning synes inte vara gjord på den väg som passerar min fastighet och som sedan ansluter till väg 581 mellan

väg 552 och 567. Jag kräver att det omgående görs en trafikmätning även på denna väg. Denna sköts av en vägförening av boende i Assarp och Röinge. Med ökad trafik ökar slitaget på vägen och därför bör kommunen även ta ansvar för det ökade underhåll som blir följden av den ökade trafiken.

Som sagt ökade trafiken märkbart när III:e kvadranten byggdes. Av planförslaget framgår att bilresorna i Gyllebolet är ca 7 resor/bostad. Det kan antas att antalet blir liknande i det nya område som nu planeras. Det betyder ytterligare ca 2 100 bilresor/dygn som skall köra ca 2x2 km (tur & retur) extra med föreslagna vägsträckningen. Detta medför ökade onödiga utsläpp. Med 2 100 resor á 4 km blir det minst 300 000 mil extra körning/år på grund av att man inte kan nå rondellen på RV 15 på enklaste sätt. Med tanke på den låga hastighet som råder på Fyllingevägen leder det till stora extra utsläpp av koldioxid.

Man hävdar i planförslaget att det kommer att bli ökad trafik över den befintliga gång och cykelpassagen över Fyllingevägen. Jag menar att det bästa vore att redan nu bygga en underfart till Fyllingevägen för gående och cyklister, särskilt med tanke på den kommande bebyggelsen av Fylleholm. Med tanke på detta områdes storlek kan det antas att det kommer att byggas minst 500 bostäder i detta område. Enda väg till detta område är Fyllingevägen och senast då måste det byggas en underfart vid gång- och cykelpassagen.

- Jag kräver att ringleden runt Fyllinge byggs i samband med planeringen av IV:e kvadranten.
- Kommunen omgående gör en trafikmätning av vägen mellan Fyllingevägen och väg 581.

Kommentar

Kommunen har i september 2015 gjort en trafikmätning av väg 581 där den ansluter till Fyllingevägen, för att utgå ifrån.

Efter samrådet har även restiden (körtiden) jämförts. Slutsatsen efter det är att om en ringled byggs inte bedöms vara avgörande för om trafiken på väg 581 ökar eller inte, då inte heller en ringled kan konkurrera körtidsmässigt med väg 581 om målet är Vallås eller väg 25.

Väg 581 är en enskild väg, där Röinge samfällighetsförening (Assarps vägsamfällighet) redan får bidrag från kommunen skötsel och drift för vägen. Se även kommentar till Röinge samfällighetsförening.

För det område som kallas Fylleholm finns inte något planuppdrag. Det finns inte heller med i kommunens översiktsplan som sträcker sig fram till år 2030, eller i kommunens bostadsförsörjningsprogram. Planeringen av detta område kan därför inte utgå från att något ska byggas där.

NOSEN 4, JOHANNES & KLARA BRÅNÄS M FL

Val av fastighetstyp och dess placering

Fyllinge är idag ett stort område med blandad bebyggelse med villor, radhus och lägenhetshus men inga hus har fler våningar än 2. Att planera för hus med 3 och upp till 4 våningar är att gå emot Fyllinges karaktär och stör den enhetliga känslan på området. 4-våningshus kommer även att störa många av de omkringliggande husens utsikt. Om det ändå planeras för hus med så mycket som 4 våningar bör dessa placeras mer genomtänkt, exempelvis i den nordvästra delen av området där den nya kvadranten avskiljs från nuvarande bebyggelse (ett stort område med 2-våningshus) med ett grönområde.

Kommunikation för bilar och transporter

Fyllinge har idag en välplanerad och genomtänkt kommunikation för bilar till och från fastigheterna med en huvudväg runt området och avstickande vägar till fastigheterna. Att låta ett nytt område med 350 planerade bostäder, varav flera flerfamiljshus samt ett stort äldreboende, nyttja samma huvudväg kommer medföra en stor belastning av nuvarande vägsträcka, en farligare trafiksituation för framförallt områdets alla barn samt en belastning för miljön då nuvarande vägsträcka blir väldigt lång. Vägsträckan till kvadranten bör istället kopplas ihop med nuvarande vägsträcka där Fyllingevägen möter Mörtvägen. Man får då en kortare vägsträcka från stan, man behåller tanken om så lite biltrafik som möjligt inne bland bostadshusen samt att biltrafiken fördelas jämnare på vägen runt Fyllinge.

Kommentar

Angående byggnadshöjd och föreslaget antal våningar så se kommentar till Barbro Söderlund m fl.

Föreslagen planering med ökat antal bilar på Fyllingevägen bedöms inte leda till en osäker trafiksituation då det finns väl separerade gång och cykelvägar inom Fyllinge, och vägarna är tydligt åtskilda från de grönområden där barn kan leda och vistas.

För att avlasta Fyllingevägen föreslås en bättre bilkoppling till Klastorspvägen. För närmare resonemang kring miljö och hållbarhet, se kommentar till Teknik- och fritidsnämnden.

NOMADEN 8, SANDRA ARVIDSSON

Vi bor på Settervägen, Nomaden 8. När förra utbyggnaden planerades var vi oroliga för att trafiken utanför huset skulle utökas dramatiskt. Vilket det också gjorde. Vi blev lovade (muntligt) att åtgärder skulle vidtas, men detta är det ingen som känner till nu i efterhand. Nu ska ännu fler bostäder byggas och all trafik gå utanför vårt hus. Trafiken kommer att öka än mer! Att tro att bara för att det finns buss och cykelvägar gör att människor kommer att välja det istället för bil, anser vi är naivt. Se bara på Nya Förskolan på Settervägen. Där det finns en stor parkering, men föräldrar väljer ändå att köra hela vägen ner på Settervägen för att lämna sina barn. Eller så kör de in på parkeringen och fortsätter in på cykelvägen för att komma så nära som möjligt! Om man inte ens kan få föräldrar att parkera på parkeringen som tänkt, hur ska man då få stressade småbarnsföräldrar först cykla med barnen till förskola, för att sedan ta bussen till jobbet? Och då räknar vi inte in att bussen inte går hela vägen fram till jobbet, utan man måste byta buss innan man är framme.

De flesta föräldrar vill lämna sina barn på förskolan i så nära anslutning till att man själv börjar, allt för att barnet inte ska vara på förskolan alltför länge. Likadant när man ska hem. Vilken förälder kommer att lämna sitt barn 1,5 h innan man börjar på morgonen och 1,5 h efter man slutat på eftermiddagen, allt för att stadsplanerare vill/tror att de ska göra detta? Bilen som transportmedel finns redan och jag tycker att man borde planera området efter hur verkligheten ser ut.

Vi har läst pdf på Halmstads kommuns hemsida där det står att miljöpåverkan blir liten. Hur tänker man då? Det kommer att bli stor ökning av trafiken på Fyllingevägen. Med det följer buller och avgaser i och med att det kommer att bli ca 2km extra för de som ska bo på det nya området. Inget alternativ ges heller, exempelvis en ringväg. Hur har man tänkt sedan när barnen växer upp i det nya området. Barnen kommer att bli äldre! Kommer de få plats på Fyllingeskolan? Är den tillräckligt stor? Hur räknar man med att föräldrar och barn ska ta sig till alla aktiviteter som kommer med åldern? Fotboll, handboll, brottning, hockey, tennis, badminton, bordtennis, truggymnastik etc. Inga av dessa aktiviteter finns på Fyllinge.

Kommentar

Angående val av trafikstruktur och ringled, se kommentar till Teknik- och fritidsnämndens yttrande. Målsättningen är att i enlighet med Handlingsprogram för hållbara transporter minska de många korta resorna, för minskad miljöpåverkan på vår omgivning, inte att förhindra all användning av bil.

Genom att placera förskola inom 500 m från nästan all bebyggelse inom Fyllinge finns goda förutsättningar att lämna och hämta barn utan bil, utan att det tar mycket tid i anspråk. Däremot finns självklart även möjlighet att även hämta och lämna med bil för de som så väljer. Parkering avsedd för detta finns.

Angående miljöpåverkan så utgår den bedömningen från miljöbalken och vad som kan innebära "betydande miljöpåverkan". Detaljplanen påverkar självklart närmiljön, det gör alla stora byggprojekt, men påverkan blir inte "betydande" i enlighet med de kriterier som framgår av miljöbalken, och kommunen har därför i samråd med Länsstyrelsen gjort bedömningen att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram i detta fall.

Angående Fyllingeskolans kapacitet så har Barn- och ungdomsförvaltningen meddelat att Fyllingeskolan bedöms klara ökningen av skolbarn på sikt, se gärna Barn- och ungdomsförvaltningens yttrande. Däremot behövs ytterligare plats för förskola, delvis för att frigöra andra lokaler inom Fyllingeskolan. Därför föreslås även en förskola inom planområdet.

FYLLINGE 20:397, BRITT-MARIE PASSGÅRD

Min åsikt är att det skulle vara önskvärt att ni övervakar trafiksituationen på Gäddvägen på morgnar för att se och skapa er en uppfattning om den rådande trafiksituationen innan ni börjar bygga. Önskvärt är att ni även mäter bullernivån på Fyllingevägen för att kunna göra en prognos över framtida trafiksituationer.

Vi som bor på Fyllinge och förblir bosatta där gör det beroende på de lungor av grönområden och bilfria småvägar som finns. Friheten från trafik och närheten till staden. Nu blir det ett nytt kluster av boendemiljö med högre byggnation. Önskvärt med tre våningar istället för fyra våningar. Samtidigt har vi ett stort behov av bostäder i vår kommun. Det viktigaste är dock att vi kan finna en bra lösning på trafikplaneringen. Det finns fortfarande inte några parkeringar för bilar på Fyllingevägen-Gäddvägen. Detta kan väl inte vara nöjaktigt ur en trafiksäkerhetsmiljöaspekt, samt buller.

Kommentar

Då trafiken till området enligt förslaget inte ska ledas in via den del av Fyllingevägen som är närmast er, eller längs med Gäddvägen, så bedöms trafiken inte öka här. Därför görs inga nya bullerberäkningar eller trafikräkningar för denna del av Fyllingevägen eller Gäddvägen. Däremot har kommunen utrett buller och trafikökningen på de delar av Fyllingevägen där trafiken planeras att ledas in till det nya planområdet. Detta har i sin tur lett till att kommunen efter samrådet kompletterat planbeskrivningen med förslag att en bättre koppling ska byggas mellan Fyllingevägen och Klastorspvägen, för att på så vis avlasta Fyllingevägen. Se även kommentar

Angående 4 våningar se svar till Barbro Söderlund m fl.

Då Gäddvägen inte bedöms påverkas av planförslaget har inga åtgärder föreslagits för den vägen eller den här delen av Fyllingevägen. Synpunkterna om trafiksäkerhet, parkeringar och bättre övervakning har vidarebefodrats till Teknik- och fritidsförvaltningen.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDE FRÅN SAKÄGARE

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Nyponet 1	Frank & Bodil Petersen	Pudelvägen 8 302 64 Halmstad
Fyllinge 20:398	Mårten & Veronika Cederkrantz	Fyllinge Olofstorp 438 305 94 Halmstad

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDE FRÅN ÖVRIGA

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Assarps vägsamfällighet (Röinge samfällighetsförening)	Röinge samfällighetsförening, c/o Claes-Göran Nilsson	Petersberg, Röinge 2 305 94 Halmstad
Fyllinge 20:42	Frederic Hönig	Klackens Långgränd 37 302 61 Halmstad
Nunnan 4	Mariann & Tony Larsson	Terriervägen 21 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:395	Sofie Johansson Mikael Eriksson	Mörtvägen 54 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:396	Aleksandra & Keith Brady	Gäddvägen 23 302 61 Halmstad
Näbben 1	Fredrik Åkring	Boxervägen 12 302 61 Halmstad
Näbben 1	Venla Hinnemo	Boxervägen 12 302 61 Halmstad
Näbben 1	Jon Fredelius	Boxervägen 12 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:204	Barbro Söderlund Kenneth Svensson	Bivråksvägen 3 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:198	Yvonne & Peter Söderberg	Bivråksvägen 2 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:201	Ylva & Lennart Leijon	Bivråksvägen 8 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:205	Gay & Pia Carlsson	Bivråksvägen 1 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:203	Ronny Larsson Inger Olsson	Bivråksvägen 5 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:183	Bengt & Janet Danielsson	Kärrhöksvägen 2 302 61 Halmstad

Fyllinge 20:184	Leif Bengtsson Annelie Lydén Bengtsson	Kärrhöksvägen 4 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:180	Leif, Julia & Erik Jönsson	Kärrhöksvägen 5 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:199	Krister & Mari Augustsson Hvit	Bivråksvägen 4 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:202	Marie, Thomas & Matilda Ragneman	Bivråksvägen 7 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:200	Güler & Dennis Ahlström	Bivråksvägen 6 302 61 Halmstad
Fyllinge 20:318	Tommy Lundkvist	Klackens Östergränd 19 302 61 Halmstad
Assarp 2:2	Ingemar Johansson	Assarp Haga 430 305 94 Halmstad
Nosen 4	Johannes & Klara Brånäs	Pudelvägen 5 302 64 Halmstad
Näbben 3	Niklas Lundberg Jadranka Mudifaj	Pudelvägen 12 302 64 Halmstad
Nomaden 8	Sandra Arvidsson	Settervägen 2 302 64 Halmstad
Fyllinge 20:397	Britt-Marie Passgård	Gäddvägen 135 302 61 Halmstad

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Tina Wagner
planarkitekt

Halmstads kommun
kommunstyrelsen
kommunstyrelsen@halmstad.se

Beslut om överprövning enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen (PBL) av kommunens antagandebeslut. Detaljplan för del av Fyllinge 20:393 m.fl., IV kvadranten. Halmstads kommun.

Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 11 kap 10 § PBL att överpröva kommunens beslut att anta detaljplan för del av **Fyllinge 20:393 m.fl., kvadranten**.

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

Ärendet

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 14 juni 2016 KF § 71 antagit ett förslag till detaljplan för del av Fyllinge 20:393 m.fl., IV kvadranten.

Länsstyrelsen har i granskningsyttrande 20 januari 2016 (dnr 402-8308-15) bedömt att planen kan komma att prövas eftersom ett riksintresse enligt Miljöbalken (MB) påtagligt kan komma att skadas.

Skälen för länsstyrelsens beslut:

Länsstyrelsen ska enligt 11 kap 10 § överpröva kommunens beslut, om beslutet kan antas innebära att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap MB inte tillgodoses.

Länsstyrelsen befärar att föreslagen detaljplan riskerar att påverka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 15 som är utpekad som riksintresse för kommunikationer i enlighet med 3 kap 8 § MB.

Trafikanalysen för väg 15 behöver vara klar för att länsstyrelsen ska kunna bedöma påverkan på riksintresset. Om trafikanalysen visar att det till följd av exploateringarna i området krävs åtgärder på eller i anslutning till väg 15 för bibehållen kapacitet och trafiksäkerhet, ska avtal för åtgärder tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen kan vinna laga kraft.

I handläggningen av detta ärende har planarkitekt Josefine Carlsson varit beslutande och planarkitekt Anna Nilsson varit föredragande. Dialog har även skett med Trafikverket.

Josefine Carlsson

Anna Nilsson

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Postadress
301 86 HALMSTAD

Besöksadress
Slottsgatan 2

E-post
halland@lansstyrelsen.se

Telefon
010 - 224 30 00

LÄNSSTYRELSEN

BESLUT

2(2)

2016-07-01

404-4639-16

Kopia

Trafikverket (TRV 2015/108521), goteborg@trafikverket.se

Samhällsbyggnadskontoret i Halmstads kommun, kommunstyrelsen@halmstad.se

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun, byggnadskontoret@halmstad.se

Delgivningskvitto
Kommunstyrelsen i Halmstads kommun
kommunstyrelsen@halmstad.se

Beslut enligt 11 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL) av kommunfullmäktiges beslut den 14 juni 2016, KF § 71 att anta detaljplan för del av Fyllinge 20:393 m.fl., IV kvadranten, Halmstads kommun

LÄNSSTYRELSENS BESLUT

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

Hur beslutet får överklagas

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

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Länsstyrelsen har i granskningsyttrande den 20 januari 2016 (dnr 402-8308-15) bedömt att planen kan komma att prövas eftersom ett riksintresse enligt Miljöbalken (MB) påtagligt kan komma att skadas.

Länsstyrelsen har den 1 juli 2016 beslutat att överprövning enligt 11 kap 10 § PBL ska ske för den antagna detaljplanen. Länsstyrelsen befärade att föreslagen detaljplan riskerar att påverka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 15 som är utpekad som riksintresse för kommunikationer i enlighet med 3 kap 8 § MB.

SKÄLEN FÖR LÄNSSTYRELSENS AVGÖRANDE

Tillämpliga bestämmelser m.m.

I 11 kap 10 § PBL stadgas det att länsstyrelsen ska pröva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan om beslutet kan antas innebära att

1. ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken inte tillgodoses,

2016-07-20

404-4639-16

2. regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt,
3. en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs,
4. strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller
5. en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

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

Länsstyrelsens bedömning

Efter antagandet av detaljplanen har Halmstads kommun ytterligare utrett de konsekvenser som detaljplanen får på riksintresset väg 15. Genom utredningar har det framkommit att det behövs åtgärder på en cirkulationsplats. Halmstads kommun och Trafikverket har skrivit under en avsiktsförklaring som anger vem som ska ansvara för finansiering och genomförande av åtgärderna. Länsstyrelsen bedömer därmed att risk för påtaglig skada på riksintresset inte längre föreligger.

Mot bakgrund av ovanstående anser länsstyrelsen att kommunens antagandebeslut **inte** ska upphävas.

I handläggningen av detta ärende har tf enhetschef Niklas Kåwe varit beslutande och planhandläggare Lena du Rietz varit föredragande.

Niklas Kåwe

Lena du Rietz

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter

Kopia

Trafikverket, goteborg@trafikverket.se

Samhällsbyggnadskontoret i Halmstads kommun, kommunstyrelsen@halmstad.se

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun, byggnadskontoret@halmstad.se

Kommunstyrelsen i Halmstads kommun
kommunstyrelsen@halmstad.se

Länsstyrelsen beslutade den 1 juli 2016 om överprövning av kommunens beslut den 14 juni 2016 om antagande för **detaljplan för del av Fyllinge 20:393 m.fl., IV kvadranten**. Länsstyrelsen har därefter den 20 juli 2016 beslutat att inte upphäva kommunens antagandebeslut och detaljplanen har därmed vunnit **laga kraft den 20 juli 2016**.

Anna Nilsson

Lena du Rietz

Detta meddelande har signerats digitalt och saknar därför namnunderskrifter

Kopia

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun, e-mail: kommunfullmaktige@halmstad.se
Samhällsbyggnadskontoret i Halmstads kommun, e-mail: kommunstyrelsen@halmstad.se
Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun, e-mail: byggnadskontoret@halmstad.se
Trafikverket, e-mail: göteborg@trafikverket.se

Postadress	Besöksadress	E-post	Telefon
301 86 HALMSTAD	Slottsgatan 2	lanstyrelsen@n.lst.se	010 – 224 30 00

Kontakta i detta ärende: Länsstyrelsen, Samhällsbyggnadsenheten

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT



1(1)

Datum
2016-08-24

Dnr KS 2014/0120

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 14 juni 2016, § 71 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **del av FYLLINGE 20:393 m.fl. IV kvadranten, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1106 K. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 17 juni 2016.

Länsstyrelsen har den 1 juli 2016 beslutat enligt 11 kap 10 § PBL att överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsen beslutar den 20 juli 2016 enligt 11 kap 11 § PBL att inte upphäva kommunens antagandebeslut.

Kommunfullmäktiges beslut har inte överklagats och länsstyrelsens beslut den 20 juli att inte upphäva antagandebeslutet gäller som lagakraftsdatum. Detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 20 juli 2016**.

Samhällsbyggnadskontoret den 24 augusti 2016.

Ann-Britt Thörner

Sändlista

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