

PLANBESKRIVNING

Tillhörande detaljplan för

Bergsgård 1:6 m fl, RANAGÅRD



Halmstad, HALMSTADS KOMMUN

1380K-P2018/4

Utökat förfarande, KS 2014/00354

Antagen av kommunfullmäktige 2017-12-12

Laga kraft 2018-03-12

INNEHÅLL

INLEDNING 4

PLANHANDLINGAR 4

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG 4

PLANDATA 6

MILJÖBEDÖMNING 7

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN 9

PLANER OCH PROGRAM 9

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE 11

FÖRUTSÄTTNINGAR 12

MARK, VATTEN OCH VEGETATION 12

BEBYGGELSE 18

GATOR OCH TRAFIK 20

HÄLSA OCH SÄKERHET 23

TEKNISK FÖRSÖRJNING 24

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER 25

ÖVERGRIPANDE IDÉ / MÅLSÄTTNING 25

MARK OCH VEGETATION 28

BEBYGGELSE 31

GATOR OCH TRAFIK 36

TEKNISK FÖRSÖRJNING 45

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING 48

ORGANISATORISKA FRÅGOR 48

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR 49

FASTIGHETSBILDNING 49

EKONOMISKA FRÅGOR 50

ERÄTTNINGSSKYLDIGHET 51

SÄRSKILT VIKTIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR 51

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN 52

INLEDNING

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Behovsbedömning av miljöbedömning, 2015-09-28
- Miljökonsekvensbeskrivning, 2016-07-11
- Samrådsredogörelse, 2017-06-13
- Granskningsutlåtande

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning, 2017-06-09
- Grundkarta, 2017-05-12
- Planprogram för Ranagård, Bergsgård 1:6 m fl, 2009-06-24
- Programsamrådsredogörelse, 2009-11-11

Övriga handlingar/utredningar:

- Sårbarhetsutredning Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård, WSP, 2016-02-04, rev 2017-10-12
- PM VA-hantering Ranagård Sweco, 2017-05-23
- Kompletterande översiktlig geoteknisk utredning, WSP, 2016-07-13
- Trafikutredning Gamla Tylösandsvägen, Sweco, 2016-06-30
- Rapport trafikbuller Ranagård, ÅF, 2016-04-25
- Rapport trafikbuller Ranagård, ÅF, 2016-03-23
- PM Trafikprognos-Ranagård, ÅF, 2016-01-22
- PM Trafikbullernivåer Gryningsvägen, ÅF, 2015-09-22
- Naturvärdesinventering, Naturcentrum 2015-08-25
- PM Trafikutredning, Reinertsen, 2015-03-31
- Dagvattenutredning, Vectura, 2009-11-02
- Översiktlig geoteknisk utredning, Vectura, 2009-07-02

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta och planbeskrivning.

Planbeskrivningen och illustrationskartan skall 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

Detaljplanens syfte är att skapa möjligheter för uppförande av en ny stadsdel inom Bergsgård 1:6 m fl. Avsikten är att det ska finnas ett varierat bostadsutbud för alla åldrar som kompletterar befintligt bostadsbestånd. Den nya stadsdelen ska även erbjuda service i form av skola, förskolor och äldreboende både för det nya områdets behov men även för boende i övriga delar av Halmstads kommun. Möjligheter ska också skapas för viss kommersiell service i området.

Ett viktigt syfte är att stadsdelen får en stor social trygghet där det möjliggörs för möten mellan människor i vardagen. Detta sker genom en blandning av olika bostadstyper och upplåtelseformer, ett samlande gaturum för flera funktioner samt att entréer vänds mot gatan. Ett annat syfte med detaljplanen är att stadsdelen anpassas till kommande klimatförändringar såsom ökade skyfall genom en medveten höjdsättning av området.

Det kollektivtrafiknära läget tillsammans med att jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse gör det viktigt att marken utnyttjas effektivt t ex genom att ytor får multifunktionell användning. Påminnelse om kulturhistoriska värden som minner om det långvariga jordbruket i trakten ska finnas dels genom att befintliga värden såsom stenmurar bevaras eller att nya uppförs. Ett annat viktigt syfte med detaljplanen är att kvalitén på dricksvattentäkten kan bibehållas.

Huvuddrag

Planområdet ligger i direkt anslutning till befintliga bostadsområden i den västra delen av Halmstad. Området består till övervägande del av jordbruksmark som är uppbruten av enstaka markvägar, vegetationsdungar, diken, åkerholmar och stenmurar. Det öppna och flacka landskapet ger fria utblickar med undantag av Trottaberg och Trollberget som fungerar som karaktärsfulla landmärken i landskapet. Stenmurarna som genomkorsar området vittnar, tillsammans med de äldre gårdarna på Trottaberg samt Ranagård, om långvarigt jordbruk i trakten. I direkt anslutning till planområdets södra gräns ligger befintlig bussgata som trafikeras av stadsbuss in till Halmstads centrala delar. Området är därför attraktivt för bostäder med sin närhet till hav och naturområden. Dess kollektivtrafiknära läge skapar förutsättningar för en hållbar livsstil.

Ranagård föreslås byggas ut med nya bostäder, en skola, två förskolor och ett äldreboende. Förutsättningar för mindre handelsetableringar skapas i några av flerbostadshusens bottenvåningar. En viktig förutsättning för området har varit grönstrukturen genom ett sammanhängande dagvattenstråk där dagvattnet från bebyggelsen fördröjs och leds vidare västerut mot Nyrebäcken. Även en utveckling och upprustning av naturområdet vid Trottaberget möjliggörs. Området utgörs av en blandad bebyggelse med både flerbostadshus, radhus och friliggande villor. Bebyggelsen föreslås få en sammanhållen skala genom att variationen i höjd är liten mellan de olika hustyperna. Ett samlat gaturum och byggnader som placeras nära gatan tillsammans med bebyggelse som samlas kring gemensamma gårdar skapar förutsättningar för social trygghet inom området.

En viktig målsättning är att det blir en stadsdel med god tillgänglighet till kollektivtrafik och gena och säkra cykelvägar. Tydliga kopplingar föreslås till den bussgata som ligger vid planområdets södra gräns. Detta ger goda förutsättningar för snabba resor med buss till centrala Halmstad. Bussgatan aktiveras genom de torg som skapas vid de tre busshållplatserna. Flerbostadshus placeras intill torgen med entréer ut mot torgen vilket kan öka tryggheten och den sociala kontakten. Här förläggs även verksamheter som skola, äldreboende och förskola.

Den nya stadsdelen kommer att utgöra ett avslut på Halmstad ut mot det öppna landskapet i norr mot Fammarp och Vapnödalen. Detta ställer höga krav på hur mötet mellan landskap och bebyggelse gestaltas. Kopplingar till befintlig bebyggelse i söder sker genom att befintliga grönstråk tillåts fortsätta in i den nya stadsdelen. En viktig funktion för de gröna stråken är att skapa en sammankopplad struktur som gynnar rörelser både för människor, växter och djur. Utformningen med bostäder där entréerna vänds mot parken skapar en aktiv randzon där förutsättningar för möten mellan människor ökar.

Totalt beräknas området kunna rymma runt 400 nya bostäder, men det slutliga antalet beror mycket på hur byggnaderna utformas, lägenhetsstorlekar samt hur fördelningen av ytor görs mellan bostäder och lokaler för andra verksamheter (kontor, vård, handel).

DETALJPLANENS HANDLÄGGNING

Uppdrag

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott gav 2014-09-16 § 202 samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva ny bebyggelse för bostäder inom Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård.

Samråd och granskning

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsen 2016-09-06 § 240 genomförts under tiden 19 september - 31 oktober 2016. Granskning genomfördes under tiden 6 juli till 1 september 2017. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samråds- och granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset, på Söndrums bibliotek samt på Halmstads kommuns webbsida.

PLANDATA

Lägesbestämning och areal

Planområdet är beläget i stadsdelen Söndrum, ca 5 km väster om Halmstads centrum. Området avgränsas i norr och väster av Gamla Tylösandsvägen och i söder av befintlig bussgata. I öster gränsar planområdet till bostadsbebyggelsen inom Albinsro. Planområdet omfattar ca 40 ha.

Markägförhållanden

Huvuddelen av all mark inom planområdet ägs av Halmstads kommun (Bergsgård 1:6, 1:7 samt 1:109, Bäckagård 1:18, Trottaberg 3:4, 3:6, 4:3 och Tylösand 2:1). På Trottaberg i den norra delen av planområdet ligger några privatägda fastigheter (Trottaberg 2:9-10, 2:15, 3:9-10 och 3:118). Utöver dessa fastigheter berörs även Trottaberg s:7.



Planområdets utbredning.

MILJÖBEDÖMNING

Behovsbedömning

Enligt PBL 4 kap 34 § samt Miljöbalken SFS 1998:808 skall 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 framttagandet av planen och finns med som en bilaga, vilken samråds parallellt med planhandlingarna.

Ställningstagande

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

I behovsbedömningen konstaterades att ett genomförande av planens syfte eventuellt kan innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser. Skälen till detta är:

- eventuell påverkan på Söndrums vattentäkt
- inanspråktagande av jordbruksmark
- objekt/miljöer som omfattas av det generella biotopskyddet påverkas och av denna anledning har förslag på kompensationsåtgärder tagits fram
- eventuell påverkan på rödlistade arter.

Till grund för ställningstagandet ligger en bedömning gjord enligt kriterierna i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 4. Behovsbedömningen utgör ett eget dokument.

Miljökonsekvensbeskrivning - särskild sammanställning

Aktuellt område består till övervägande del av jordbruksmark som är uppbruten av enstaka markvägar, vegetationsdungar, diken, åkerholmar och stenmurar. Det öppna och flacka landskapet ger fria utblickar med undantag av Trottaberg och Trollberget som fungerar som karaktärsfulla landmärken i landskapet. Stenmurarna som genomkorsar området vittnar, tillsammans med de äldre gårdarna på Trottaberg samt Ranagård, om långvarigt jordbruk i trakten.

Genomförande av planen innebär att hela området, Trottaberg undantaget, exploateras och i princip att all åkermark övergår till bebyggelse och grönområde för rekreation och dagvattenhantering. Från ett kulturmiljöperspektiv är förändringen stor, från flera hundra år med odlingsmark till tätortsbebyggelse. Samtidigt är det en naturlig utveckling, staden växer och aktuellt område gränsar idag till den expanderande tätorten.

För Trottaberg bedöms konsekvenserna av planen som små, eftersom miljöerna sparas. Här bör dock skötselbehovet uppmärksammas, eftersom de naturvärden som finns i området är beroende av skötselåtgärder. Åkerholmar och stenmurar i öppna landskap innehåller generellt sett alltid naturvärden. Stenmurar och eventuella odlingsrösen som tas bort innebär en negativ påverkan på både natur- och kulturvärdena i området. När de omfattas av det generella biotopskyddet krävs dispensansökan. Även diket i väster omfattas av det generella biotopskyddet samt av strandskyddsbestämmelserna.

Planförslaget bedöms inte medföra överskridande av miljökvalitetsnormer för varken utomhusluft och buller. Planförslaget minskar inte möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för aktuella yt-

eller grundvattenförekomster. All mark inom planområdet kommer att tas i anspråk vid exploatering, vilket betyder att produktiv jordbruksmark av relativt hög klass tas ur bruk om än lite i förhållande till den totala arealen i Halmstads kommun. Planområdet har pekats ut som utbyggnadsområde i gällande översiktsplan och inom ramen för det arbetet har nödvändiga avvägningar gjorts.

Vid sammanvägning av områdets sårbarhet och hotbild från planerad markanvändning med hänsyn till att planområdet ligger inom skyddsområde för dricksvattentäkt, bedöms rimliga skyddsåtgärder vara att leda bort dagvatten från huvudgator och större parkeringar vid verksamheter och flerbostadshus. Dagvatten från lokalgator och takavvattning bedöms, där det är möjligt beroende på de lokala markförhållandena, kunna infiltreras lokalt.

Inga bostäder bedöms ha bullervärden som överskrider rekommenderade riktvärden i dagsläget. Efter utbyggnad överskrids grundriktvärdet dygnsekvivalent nivå 55 dBA utomhus vid fasad vid enstaka befintliga hus längs Gamla Tylösandsvägen i öster samt bostaden strax väster om Trottaberget. Bullervärdena beräknas ligga ca 1-2 dB(A) över riktvärdet, förslag till åtgärder har tagits fram.

Det planerade området beräknas ligga utanför räddningstjänstens normala insatstid, det vill säga under 10 minuter från inkommet larm till angrepp.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

PLANER OCH PROGRAM

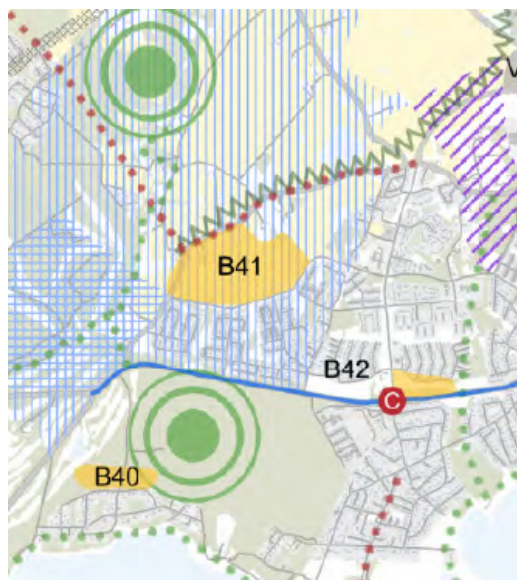
Översiktsplan/fördjupad översiktsplan

Enligt Framtidsplan 2030, laga kraft 2015-01-05, är området utpekad som blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder (B41). Detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner.

I översiktsplanen finns vidare redovisat en förstärkt koppling för fotgängare och/eller cyklister längs Gamla Tylösandsvägen. Huvudnät för cykel föreslås byggas ut vidare mot Frösakull (ospecificerad sträckning).

Norr om Gamla Tylösandsvägen möter staden karaktärsfulla och vidsträckta odlingslandskap. Det är Vapnödalen och området kring Onsjöbergets sluttning. Tätortsgränserna mot dessa landskap bör bibehållas och finns markerade i översiktsplanen.

Översiktsplanen föreslår utbyggnad av Ranagårdsområdet med bakgrund av att det ligger i ett av stadens kommunikationsstråk där befintlig kollektivtrafik kan utnyttjas mer effektivt. Området är välförsett med befintliga gång- och cykelvägar och kommer att stärka den offentliga servicen i området genom att det möjliggörs för ny skola, förskola samt äldreboende. Ett ianspråktagande av jordbruksmark innebär även att det är högst motiverat med en effektiv markanvändning bl. a. genom en tät bebyggelsestruktur.



Utdrag ur översiktsplanen-Framtidsbild 2030, laga kraft 2015-01-05. Planområdet markerat med B41.

Gällande detaljplaner

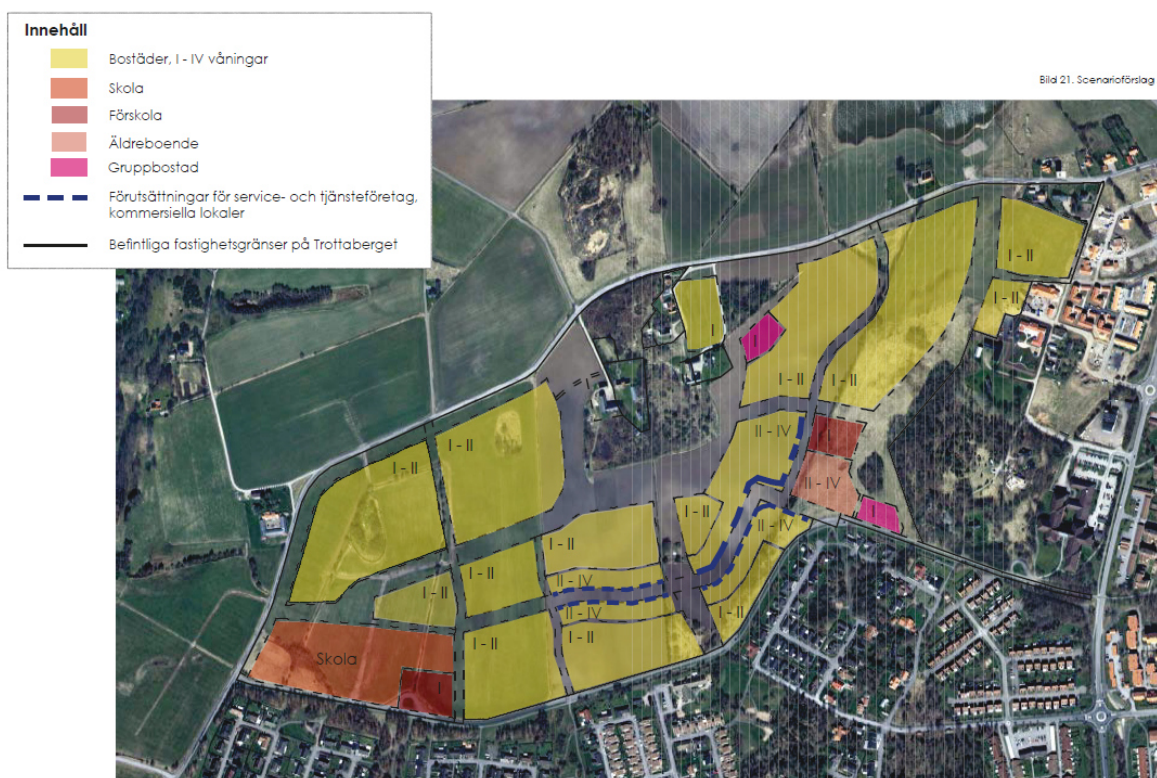
Området är inte tidigare detaljplanerat.

Planprogram

Ett planprogram som föreligger detaljplanen upprättades 2009-06-24. I planprogrammet fanns två alternativ till utbyggnad. Scenarioförslag A med blandad bebyggelse med flerbostadshus och villor och scenarioförslag B med övervägande del villor. Kommunstyrelsen beslutade 2010-01-19 att godkänna planprogrammet samt att gå vidare med scenarioförslag A (se nedan).

Bebyggelsen i scenarioförslag A utgörs en blandning av villor, radhus och flerbostadshus. Centralt i området finns huvudgatan med flerbostadshus och radhus på ömse sidor vägen. Radhusen föreslogs vara i 2 våningar och flerbostadshusen i 2 - 4 våningar. Vid torgbildningen i östra delen kan ett eller ett par hus få gå upp ytterligare i höjd. Ett punkthus om 6 - 8 våningar kan komma att bli ett landmärke vid torgytan. Kring torgbildningen föreslås även äldreboendet lokaliseras. Ytterligare kommunala verksamheter som gruppbostad och förskola placeras i närheten.

En ny huvudgata föreslogs anläggas och bli ett nav genom området för alla trafikslag även bussen. Huvudgatan ansluter till Gamla Tylösandsvägen norrut på två ställen. Bussgatans koppling västerut föreslås bibehållas för enbart busstrafiken. I öster ansluter huvudgatan mot befintlig bussgata, som öppnas för alla trafikslag. Befintlig bussgata nyttjas istället delvis som bostadsgata.



Utdrag ur planprogrammet. Scenarioförslag A godkänd av Kommunstyrelsen 2010-01-19.

Övergripande trafikutredning som underlag för detaljplanen

Som ett första steg i detaljplanearbetet togs en övergripande trafikutredning fram (Reinertsen mars, 2015). I utredningen jämfördes olika alternativ för trafikmatning av kollektivtrafik respektive biltrafik. I ett första steg presenterades tre olika alternativ. *Huvudalternativet* som var det som föreslogs i programmet, att befintlig bussgata öppnas upp för biltrafik och att kollektivtrafiken leds in i området. Övriga alternativ var *scenario 2*, där bussgatan ligger kvar och biltrafik angör området från Gamla Tylösandsvägen i norr. *Scenario 3* innebär att bussgatan ligger kvar men den östra delen öppnas upp för blandtrafik in i det nya området.

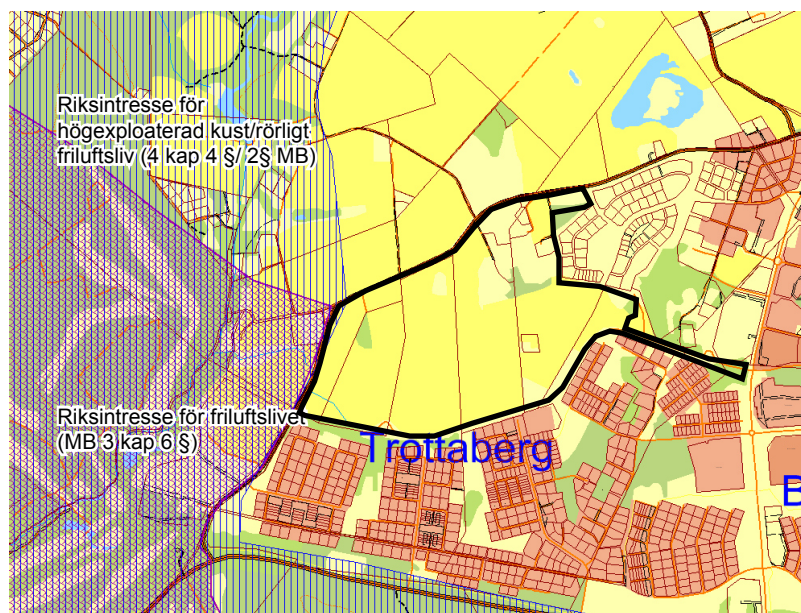
Slutsatserna som drogs av det första steget i utredningen var att huvudalternativet innebär en mindre försämring för bussens framkomlighet medan scenario 2 och 3 innebär förbättringar. Bilisters förutsättningar för god framkomlighet och tillgänglighet bedömdes vara bäst i scenario 3, där det finns tre infarter att välja mellan till området. Med nuläget restidskvot för bussen konstaterades att restidsförkortningar för denna är eftersträvarsvärda.

Därefter studerades huvudalternativet vidare och vilka möjligheter det fanns att förbättra för busstrafiken om den ändå ska dras in i blandtrafik i området. Olika lösningar kring hur bussen kan ges företräde vid infart till området samt hur den kan prioriteras vid korsningen med Bäckagårdsvägen studerades. Vid slutsatsen gjordes en restidsjämförelse för kollektivtrafiken mellan de olika alternativen. Denna visade att scenario 2, där bussen går kvar i befintligt läge fortfarande hade bäst restid. Den sammanvägda slutsatsen var därför att behålla bussgatan endast för busstrafik då det bedöms vara mest fördelaktigt för bussen.

Den fördjupade trafikutredningen gav därför en ändrad inriktning för detaljplanen i förhållande till programmet. Att bussgatan bevaras i befintligt läge skapar även nya förutsättningar för hur det övriga området planeras med bland annat centrumpunkter mm. Då det i transportplan och översiktsplan är ett viktigt mål med prioritering av kollektivtrafik och hållbara transportslag gjordes bedömningen att avsteg kan ske från programmet. Avstämning har skett i KSU 2015-06-09 angående denna förändrade inriktning för detaljplanen.

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE

Inom planområdet finns inga riksintressen. Direkt angränsande i väster ligger områden av riksintresse för friluftslivet (FN10) Skrea strand - Tylösand enligt Miljöbalken 3 kap 6§ och det rörliga friluftslivet (Hallandskusten) enligt 4 kap 4§/2§ Miljöbalken. På sikt kommer nyttjandegraden av dessa friluftsområden att öka då ett nytt bostadsområde växer fram i närheten.



FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Stora delar av planområdet (ca 38 ha) består av jordbruksmark (klass 6), som är uppbruten av enstaka markvägar, åkerholmar och stengärdesgårdar. Det öppna och flacka landskapet ger fria utblickar med undantag av Trottaberg och Trollberget som fungerar som karaktärsfulla landmärken i landskapet. Utmed stengärdesgårdarna finns delvis uppvuxna lövträd såsom solitära ekar och fågelbär, men även diverse busk- och lövsly. Vid enstaka tidigare gårdsbildningar (idag utan bostäder) finns vegetation som förnimmer om de gamla gårdarna. Åkerholmarna i östra delen av planområdet innehåller karaktärsfull uppvuxen vegetation av ek m.m. Markvägar och beträddor löper utmed vissa av stengärdesgårdarna och infarter till gamla fastigheter. För övrigt finns få rekreationsstråk genom området och inget mellan de mer inbjudande naturområdena på Trottaberg och Trollberget. Intill Trollberget och flerbostadshusen i Albinsro ligger en nybyggd lekplats.



Vy från bussgatan i söder mot Trottaberg i norr. Planområdet domineras av jordbruksmark.



Gångväg från bussgatan i öster längs kanten av Trollberget mot det nybyggda området Albinsro.



En av flera stenmurar inom planområdet.



Landskapsanalys som visar värden och kvaliteter i området idag.

Landskapsanalys

Jordbrukslandskapet hyser få funktioner för rekreation men erbjuder vida utblickar över det öppna landskapet. Stenmurarna som korsar området bryter ned landskapsbilden något och skapar förutsättningar för gångstråk som bildar slingor i området i vissa delar. Trottaberget och Trollberget utgör tydliga landmärken i området som bidrar till en ökad orienterbarhet i området.

Marken i planområdet sluttar svagt mot väster.

Växt- och djurliv

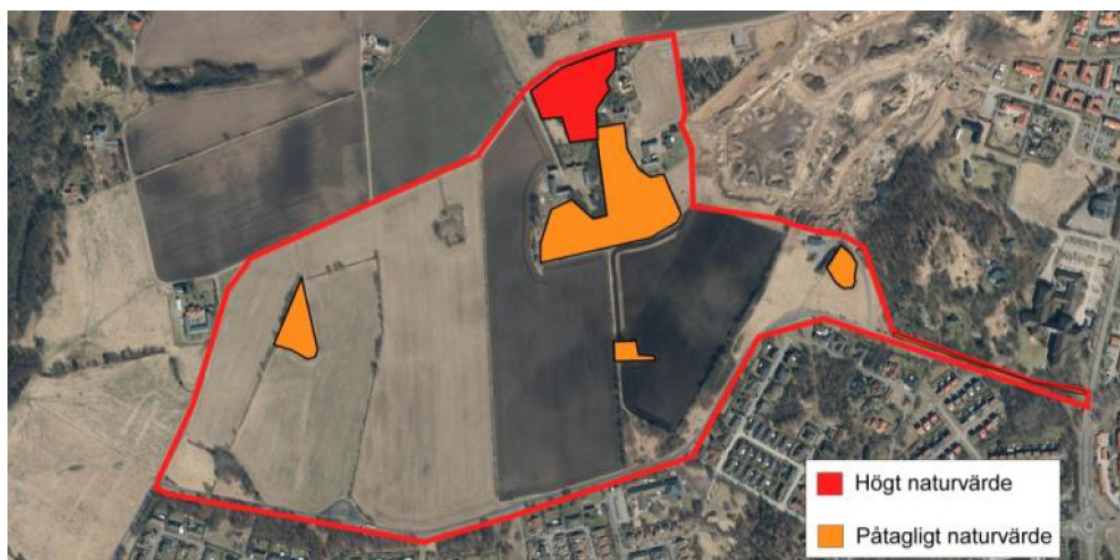
En naturvärdesinventering har tagits fram (Naturcentrum AB, 2015) för planområdet. Inventeringsområdet vid Ranagård omfattas inte av några direkta befintliga naturskydd eller riksintressen för naturvård. Inga värdefulla skogar, skyddsvärda träd eller våtmarker har pekats ut inom inventeringsområdet. Däremot har ängs- och betesmarksinventeringen pekat ut ett värdefullt objekt vid Trottaberg. I kommunens naturvårdsprogram tas detta objekt upp som ett värdefullt ängs- och betesmarksobjekt med höga naturvärden.

Få aktuella fynd av nu rödlistade arter finns att redovisa i inventeringsområdet från ArtDatabankens databaser. Det rör sig om söndrumsbjörnbär och kustgrimmia. I nära anslutning till området finns ytterligare uppgifter om rödlistade arter. Det rör sig främst om kavelhirs i omgivande åkermark, samt slättergubbe, ängsmetallvinge och sexfläckig bastardsvärmare i betesmarken Trottaberg (norr om vägen) samt en rad fågelarter vid våtmarken nordöst om inventeringsområdet.

Naturcentrums naturvärdesbedömning av inventeringsområdet vid Ranagård 2015 resulterade i ett objekt med högt naturvärde och fem objekt med påtagligt naturvärde (Figur 1). Angivna öppna diken, stenmurar och åkerholmar är alla att anse som generella biotopskydd (Figur 2). Sammantaget kan naturvärdet inom inventeringsområdet överlag bedömas vara lägre (långt-visst naturvärde). Vissa specifika delar, som vid Trottaberg, har påtagligt till högt naturvärde.

Sex rödlistade arter noterades av Naturcentrum inom inventeringsområdet under själva inventeringen 2015, nämligen de av sjukdomar hotade träden skogsalm (kritiskt hotad) och ask (starkt hotad), söndrumsbjörnbär (starkt hotad), slåttergubbe (sårbar), kustgrimmia (nära hotad) och sånglärka (nära hotad).

Trottaberget finns medtaget i Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv (antaget av Kommunfullmäktige 2008-03-27) som ett område med höga naturvärden (klass 3 på en skala av 1-3 där ett är högsta värde) och som värdefullt rekreationsområde.



Figur 1. Karta över bedömda naturvärdesobjekt inom planområdet.



Figur 2. Funna och bedömda biotopskydd i odlingslandskapet inom planområdet.

Strandskydd

Ett dike finns i den sydvästra delen av planområdet som omfattas av det generella strandskyddet (100 m). Diket mynnar ut i Nyrebäcken ca 300 meter väster om planområdet. Rödskratterat område visar på ungerfärlig utbredning av strandskyddet. Huvuddelen av området som omfattas av strandskydd utgörs av åkermark. Närmast diket finns en vegetationsridå. Längre österut, norr om bussgatan ansluter ett grävt vägdike som inte är vattenförande utan torrlagt större delen av året. Vägdiket saknar betydelse för strandskyddets syfte, såväl biologiskt som rekreativt. Detta vägdike bedöms inte omfattas av strandskydd.



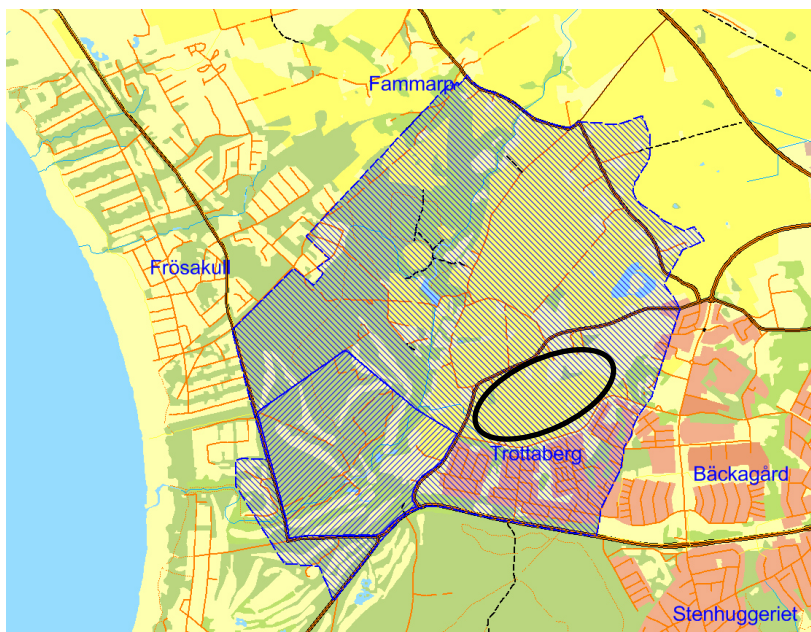
Område som omfattas av det generella strandskyddet (100 m).

Vattenskyddsområde - Söndrums dricksvattentäkt

Hela planområdet ligger inom den sekundära (yttre) skyddszonen för Söndrums vattentäkt. Planområdets västra delar ligger inom 500 meter från vattentäktens närmaste uttagsbrunnar och gränsar till primär (inre) skyddszon. De östra delarna av planområdet ligger knappt 2 km från vattentäkten. Skyddsområdet med dess skyddsföreskrifter fastställdes av Länsstyrelsen 2005-05-20.

En sårbarhetsutredning för Söndrums vattentäkt har tagits fram av WSP daterad 2016-06-16, rev 2017-10-12. Här anges att vattentäkten utnyttjar grundvatten från ett magasin i form av en isälvsavlagring bestående av sand och grus. Isälvsavlagringen går i stort i Nyrebäckens dalgång, i nordvästlig-sydöstlig riktning och hänger mot öster samman med Galgbergets isälvsavlagringar.

Den översiktliga sårbarhetskarteringen tyder på att de västra delarna av planområdet, där grundvattenmagasinet förekommer, har ett tillfredställande naturligt skydd (låg sårbarhet) i form av tätare jordlager ovan isälvsavlagringen. I de centrala och östra delarna är sårbarheten högre, dock förekommer inte grundvattenmagasinet i dessa delar. Därmed kan risken för förorening av grundvattenmagasinet bedömas som relativt låg även i planområdets centrala och östra delar.



Skyddsområde för Söndrums dricksvattentäkt (primär och sekundär zon). Planområdet markerat med svart linje.

Geotekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk utredning utfördes av Vectura 2009-07-02 i samband med framtagande av planprogrammet för Ranagård (Bergsgård 1:6 m fl) som förutom aktuellt planområde även omfattade det redan utbyggda området Albinsro. I denna beskrivs området utgöras i huvudsak av åkermark och ängsmark med mindre områden med träd, buskar och berg i dagen. Marknivån varierar mellan +26 i den östra delen till +16 i den sydvästra.

Jorden består av ett 0,2-0,3 m tjockt lager av mullhaltiga sandjordar. Under den mullhaltiga jorden dominerar området av sandjordar underlagrade av sandig siltig morän eller berg. I de södra och östra delarna förekommer områden med lera under sandlagret. Sandlagret har en mäktighet på 0,7-2,0 meter och består i de västra delarna av siltig sand eller finsand med hög relativ fasthet och i de östra och norra delarna av grövre stenig grusig sand även den med hög relativ fasthet. Ytligt berg förekommer i de centrala delarna av området.

Grundvatten

Grundvatten har observerats i borrhål och i grundvattenrör. Grundvattenytan låg vid undersökningstillfället mellan 1 och 2 meter under markytan. Högre grundvattennivåer kan förväntas under vinterhalvåret.

Stabilitet

Stabilitetsförhållandena är goda i hela området.

Geotekniska rekommendationer

Grundläggning

Grundläggningsförhållandena är goda inom området. Byggnader bedöms kunna grundläggas på sedvanligt sätt med kantförstyvade bottenplattor eller med enskilda grundplattor och långsträckta grundsulor.

Markarbeten och masshantering

Mullhaltiga yttjordar kan användas för terrassering av grönytor, bullervallar och andra landskapsåtgärder. Inom höjdpartiet förekommer sandjord där schaktmassor lämpar sig väl för uppfyllnad av vägar, byggnader etc.

Omhändertagande av dagvatten

Möjligheten att infiltrera dagvatten i området är begränsade på grund av förekomst av lerlager, ytligt berg och morän, som kan vara en relativt tät jord. Även grundvattennivåerna bedöms periodvis vara för höga inom delar av området. Enstaka platser kan lämpa sig för infiltration, men kompletterande undersökningar fordras för att utreda detta närmre.

Fortsatta undersökningar

Utförd undersökning är översiktlig och kompletterande undersökningar erfordras när lägen för byggnader och gator har bestämts. Fortsatta undersökningar anpassas efter typ och storlek av konstruktioner. Av intresse är bland annat att ta reda på var berggrunden ligger ytligt samt, om det är aktuellt med infiltration, utreda lämplig plats för detta.

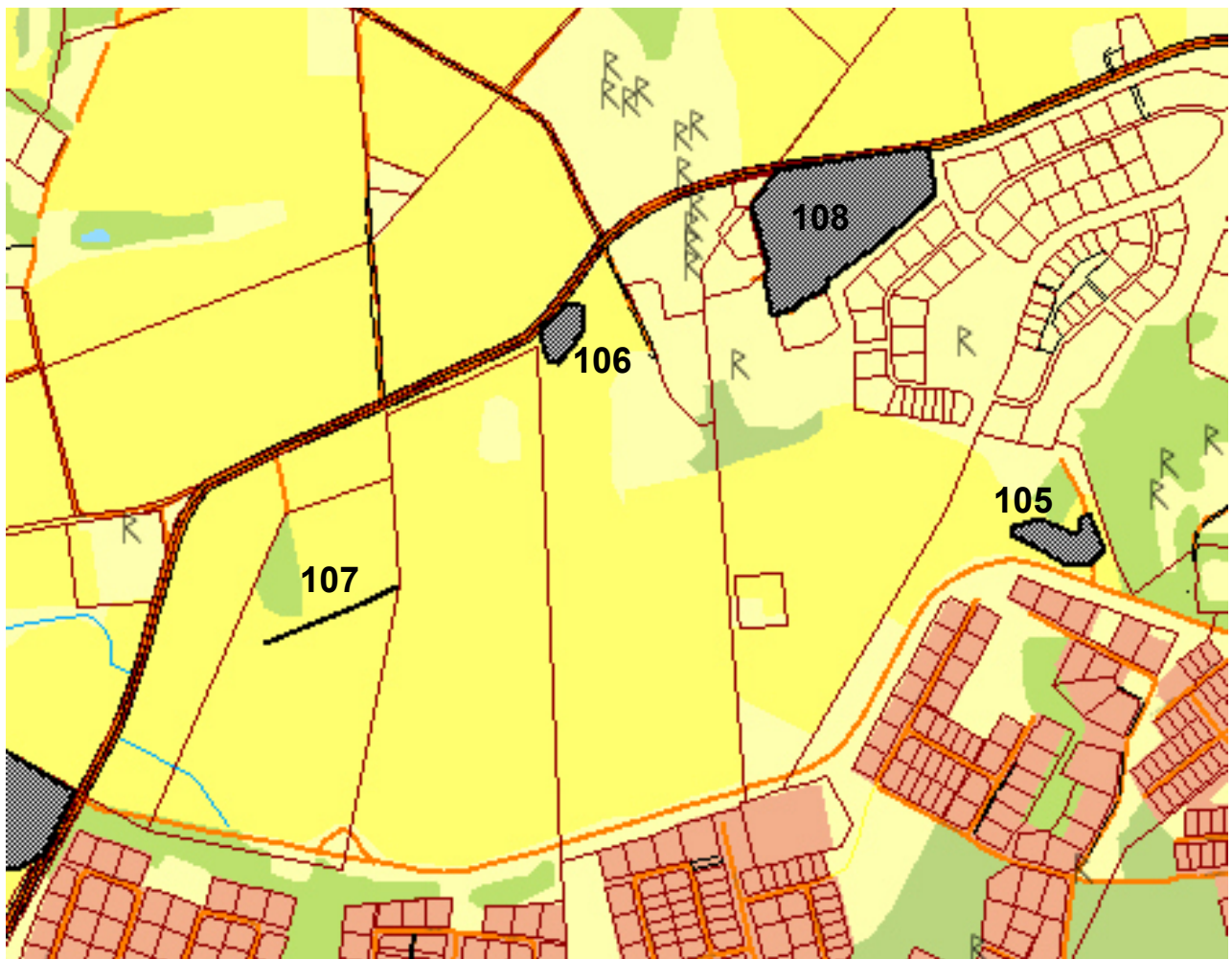
Huvuddelen av planområdet ligger inom lågriskområde för radon. För övriga delar gäller normalrisk för radon.

Kulturmiljöer och fornlämningar

En arkeologisk förundersökning har utförts inom planområdet i samband med planeringen av etapp 1 (Albinsro), under våren 2010. Resultatet påvisar att fornlämning Raä Söndrum 106 utgörs av en välbevarad boplatz från yngre bronsålder, samt en grav från den s. k. stridsyxeperioden under yngre stenålder (LST Dnr 431-24814-09). Inom aktuellt område finns sannolikt ytterligare någon grav/gravar, samt boplatzlämningar. Då fornlämning Raä Söndrum 106 bedöms ha stor kunskapspotential är det högst motiverat med en arkeologisk slutundersökning av lokalen inför kommande detaljplaneläggning och byggnation.

Resultatet av nämnda arkeologiska förundersökning visade samtidigt att inga ytterligare arkeologiska insatser är motiverade för Raä Söndrum 105 och 107. Vid den först nämnda lokalen dokumenterades en boplatzlämning med en yta på 2600 kvm, som innehöll spridda anläggningar av förhistorisk karaktär. Raä 107 innefattade en igenfylld gropavall (gränsdike) som återfinns i det förhistoriska kartmaterialet från slutet av 1700-talet och början av 1800-talet.

Den östra delen av Raä Söndrum 108 slutundersöktes i samband med planläggning av etapp 1 (Albinsro). Det finns därmed bevarade delar av denna fornlämning kvar under åkerjorden såväl väster som norr om det gamla grustaget. Väster om grustaget finns enligt arkeologisk förundersökning gårdslämningar med långhus och grophus från äldre järnålder och vikingatid. Norr om det gamla grustaget finns bland en mängd anläggningar en brandgrav. Här behövs en arkeologisk undersökning om området ska bebyggas.



Områden med fornlämningar inom planområdet.

BEBYGGELSE

Invid höjdpartiet Trottaberget ligger ett par gårdar och några enbostadshus. De har traditionell utformning med sadeltak och fasader huvudsakligen av trä. På den västra sidan av Trottaberget ligger en gård med två mangårdsbyggnader och en större ladugårdsbyggnad samt ett antal mindre lador. På den östra sidan av Trottaberget ligger en gård med bostadshus med ekonomibyggnad och tre stycken enbostadshus.

Öster om planområdet ligger det nybyggda området Albinsro som utgörs av en blandning av flerbostadshus, villor och radhus. Flerbostadshusen utgörs av fem stycken punkthus i fyra till fem våningar som är belägna väster om Trollberget. Höjdpartiet ger visuellt stöd åt den högre bebyggelsen. Radhusen ligger gruppvis placerade längs huvudgatan, Gryningsvägen som går genom området med en tänkt fortsättning in i aktuellt planområde. Den friliggande villabebyggelsen i varierat utförande ligger längs lokalatorna i området.

Söder om planområdet finns de större bostadsområdena Karlstorp, Trottaberg och Bergsgård som alla byggdes på 1960- till 1980-talet. Bebyggelsen domineras helt av villor och radhusbebyggelse i 1-1,5 våningar. De olika bebyggelsegrupperna skiljs åt av breda grönstråk av karaktären naturlig park med friväxande naturlika planteringar, bollplaner och lekplatser.



Bebyggelsen öster om Trottaberget.



Gård med ekonomibyggnader väster om Trottaberget.





Ny bostadsbebyggelse längs huvudgatan i Albinsro. nordost om planområdet.



Ny bostadsbebyggelse längs huvudgatan i Albinsro. nordost om planområdet.



Bild på flerbostadshusen i Albinsro. De högre flerbostadshusen är uppförda i femvåningar. Visuellt stöd ges av vegetationen på Trottaberg.



Villabebyggelse från 1970-talet söder om planområdet invid bussgatan och hållplats Trottaberg.

Samhällsservice

I närheten av området finns två förskolor, Trollbergets förskola med tre avdelningar. I bostadsområdet Bergsgård söder om planområdet ligger Bergsgårds förskola med fem avdelningar. På Bäckagårds sjukhem strax öster om området finns apotek, äldreboende och vårdcentral.

Närmsta kommersiella service med dagligvaruhandel, apotek mm finns i Söndrums centrum som ligger drygt två kilometer öster om planområdet. Handelsområdet Flygstaden med stort kommersiellt utbud ligger ca tre km nordöst om planområdet. En mindre kvartersbutik finns även vid Bäckagårdsvägen lite längre söderut, på ca en kilometers avstånd från planområdet.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Planområdet är väl försörjt med gång- och cykelbanor. Gång- och cykelvägen som sträcker sig utefter bussgatan i planområdets södra del ingår i huvudvägnätet för cykel. Vidare finns en gång- och cykelväg längs Gryningsvägen genom Albinsro som binder samman området med stadens övriga gång- och cykelvägnät bland annat via en gång- och cykeltunnel under Bäckagårdsvägen i öster.

Längs Gamla Tylösandsvägen och vidare norrut längs Bäckagårdsvägen är cyklister hänvisade till blandtrafik med bilister och fotgängare. En gång- och cykelbro finns över Kustvägen längre österut i Söndrum men koppling med gång- och cykelväg till denna saknas dock längs en sträcka av Gamla Tylösandsvägen vilket gör den vägen mindre attraktiv att välja.



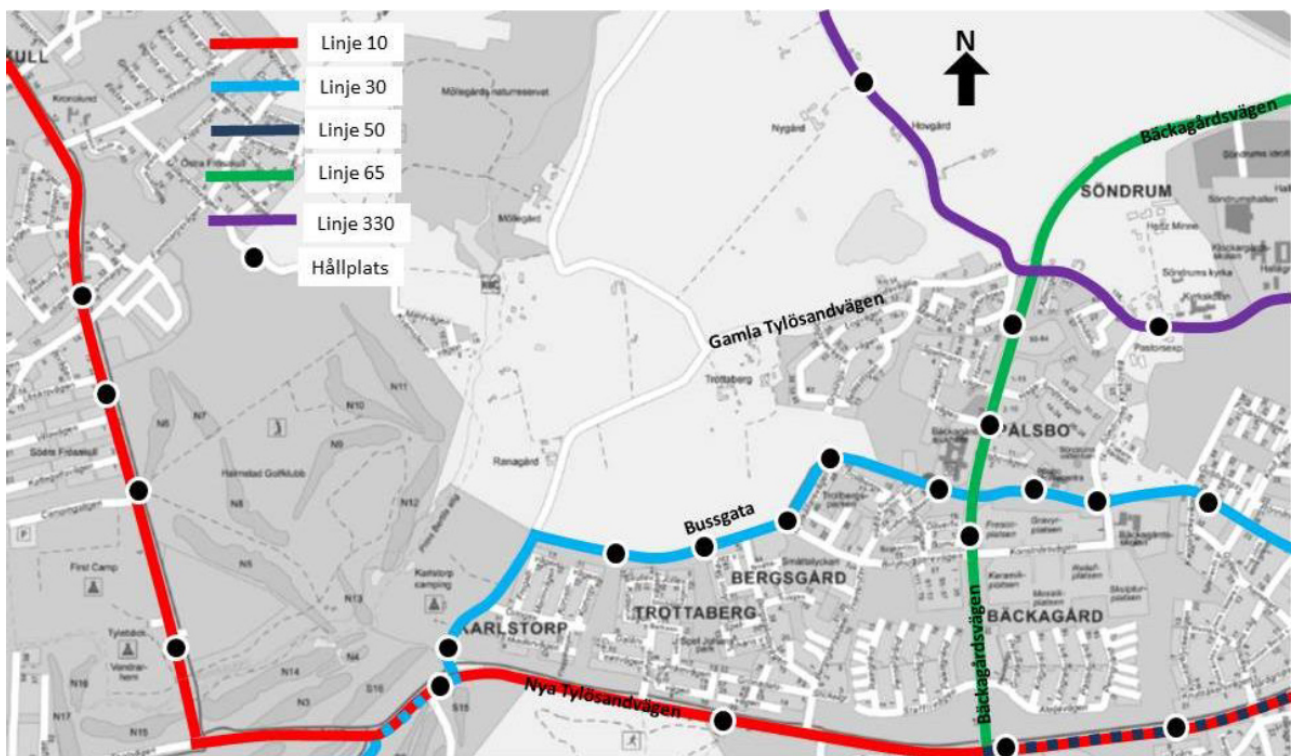
Karta ut trafikutredning som visar gång- och cykelvägar i närområdet.

Kollektivtrafik

Området trafikeras av busslinje 30 mellan Tylösand och Eurostop via centrum (blå linje). Längs Nya Tylösandsvägen går linje 10 mellan Gullbrandstorp och Vallås (röd linje). Båda linjerna passerar centrum i östvästlig riktning. På Bäckagårdsvägen går linje 65 mellan Stenhuggeriet och Österskans (grön linje) i nordsydlig riktning och passerar området Flygstaden.

Längs bussgatan där linje 30 går finns fem hållplatser mellan Bäckagårdsvägen och Gamla Tylösandsvägen. Under rusningstid trafikeras linje 30 var 10:e minut från hållplatsen Karlstorp. Linje 10 trafikeras var 30 minut från Nya Tylösandsvägen och linje 65 trafikeras endast var 60:e minut. I princip hela planområdet ligger inom 400 meter från en busshållplats.

Framkomligheten för busstrafiken till och från centrum gynnas med en separat bussgata genom området som är lättillgänglig för bostadsområdena. Hållplatserna ligger relativt tätt, vilket påverkar restiden negativt för resanden in mot centrum. Bussförbindelserna mot Flygstaden, vilken bedöms vara en stor målpunkt för de boende inom området bedöms inte vara fullt utvecklade.



Karta ur trafikutredningen som visar busslinjer i närområdet.

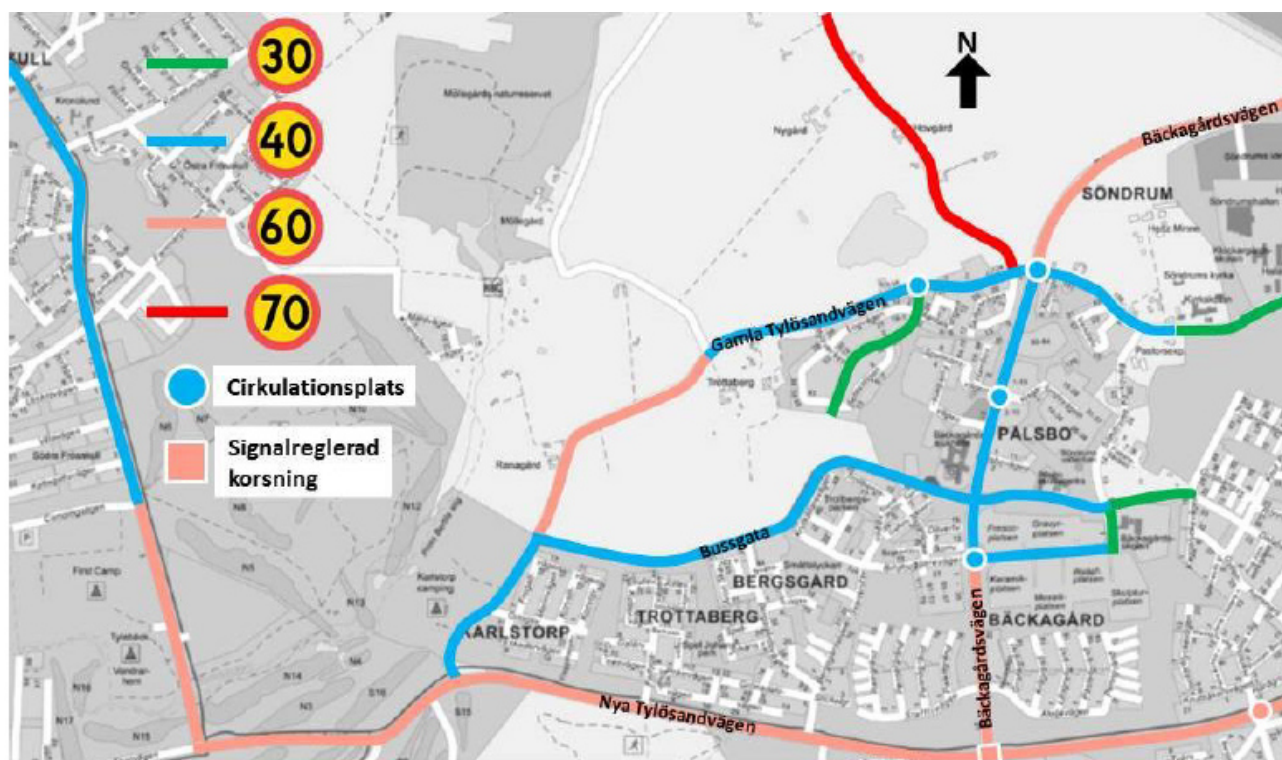
Biltrafik och gator

Gamla Tylösandsvägen ingår i Halmstads kommuns huvudvägnät. Den ansluter till Nya Tylösandsvägen, korsar sedan Bäckagårdsvägen i en cirkulationsplats och leder sedan österut mot centrala Halmstad. Gryningsvägen förbinder bostadsområdet Albinsro med Gamla Tylösandsvägen i en cirkulationsplats.

Bäckagårdsvägen ingår i huvudvägnätet och är en länk i nordsydlig riktning från kusten, med passage över Gamla Tylösandsvägen, fram till verksamhetsområdet Flygstaden. Nya Tylösandsvägen tillhör det övergripande huvudvägnätet och är en viktig länk mellan Halmstads centrala delar och stadens västra ytterområden.

Gamla Tylösandsvägen är en landsbygdsväg som är ca 6 meter bred med ett körfält i var riktning. Den skyltade hastigheten är 40 km/h där vägen passerar tätbebyggt område och övergår till 60 km/h där landsbygdsmiljö dominerar. Gryningsvägen förbinder bostadsområdet Albinsro med Gamla Tylösandsvägen i en cirkulationsplats.

Området bedöms ha ett fungerande trafiksystem som helhet. Biltrafiken inom området gynnas med avseende på framkomlighet och säkerhet. I trafikutredningen, Reinertsen, 2015-03-31, anges att det finns behov av att utreda utvecklingen av de alternativa trafikslagen såsom gång, cykel och kollektivtrafik.



Karta ur trafikutredningen som visar dagens skyltade hastigheter och korsningstyper.



Gamla Tylösandsvägen. Passagen förbi Trottaberget .

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljö kvalitetsnormer

Utgångspunkten för en miljö kvalitetsnorm 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. Enligt miljöbalken ska alla ha kunskap om sin miljöpåverkan och självmant utföra rimliga åtgärder för att begränsa verksamhetens hälso- och miljöpåverkan.

Miljö kvalitetsnormerna 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 miljö kvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet.

Vattenmyndigheten Västerhavet beslutade den 15 december 2009 om föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster (yt- och grundvatten) i distriktet. Nyrebäckens ekologiska status är klassad som Måttlig ekologisk status. Den ekologiska statusen i ytvattenförekomsten kan klassificerats till måttlig, otillfredsställande eller dålig. Vattenmyndigheten har fastställt att miljö kvalitetsnormen God ekologisk status ska uppnås till år 2021. Det är främst problem med övergödning som ger ett längre tidsperspektiv på miljö målen. Beträffande den kemiska statusen är den klassad som God kemisk ytvattenstatus, vilket också är miljö kvalitetsnormen till år 2015.

Risk för överskridande av miljö kvalitetsnormen för kväveoxider i luften finns bland annat vid Slottsbron och Fredsgatan i centrala Halmstad. Luftkvaliteten övervakas kontinuerligt av kommunen genom regelbundna mätningar och resultaten visar att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids.

Störande verksamheter och farligt gods

Inga störande verksamheter eller närhet till rekommenderad väg för farligt gods finns i närheten av planområdet.

Risk

Insattiderna från räddningstjänststationen BAS som ligger i den östra delen av Halmstad är längre än normalt, dvs mer än 10 minuter. Möjligheten till brandvattenförsörjning inom området är god. Det finns möjlighet att ansluta till befintliga dricksvattenledningar i Gryningsvägen (Albinsro) samt vid Karlstorp i sydväst. Kapaciteten kommer att ligga över 1200 l/min vilket är lägsta nivå för bostäder och skolverksamhet som planeras inom området.

Buller

Inga befintliga bostäder bedöms ha bullervärden som överskrider rekommenderade riktvärden idagsläget.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Fjärrvärmeledningar finns i gång- och cykelvägen som löper invid bussgatan i den södra delen av planområdet. Ledningar finns också utbyggda i Gryningsvägen genom Albinsro där flerbostadshusen är anslutna. Kapacitet finns för att ansluta ytterligare verksamheter och bostäder.

Elledningar finns i gång- och cykelvägen längs bussgatan strax söder om planområdet.

En högspänningsledning 10 kV korsar planområdet i nordsydlig riktning. Denna kommer att grävas ned under 2016.

Dricks- och spillvatten

Kommunala vatten- och avloppsledningar finns utbyggda i Gryningsvägen, Albinsro nordost om planområdet samt i Marinvägens förlängning i Karlstorp, söder om planområdet. Kapacitet finns för att ansluta ytterligare abonnenter.

Dagvatten

I nuläget tas dagvattnet omhand genom lokal infiltration av jordbruksmarken samt genom ett system av åkerdräneringar. Ett dike finns längs med bussgatans norra sida i den västra delen av planområdet. Diket leder sedan vidare åt nordväst genom en trumma under Gamla Tylösandsvägen och vidare ut i en bäck/dike som leder ned till Nyrebäcken. Dagvattenledning finns som ligger i grönstråket mellan Karlstorp och Bergsgård och sträcker sig in en bit i planområdet norr om bussgatan. Viss kapacitet finns för att tillföra mer dagvatten till denna ledning.

Avfallshantering

Hanteringen av hushållsavfallet sköts av Halmstads energi och miljö och bygger på källsortering. Befintlig återvinningsstation finns på Flygstadens återvinningscentral samt vid Nya Tylösandsvägen, Fartygsvägen och Bergsgårdsvägen samt vid Bäckagårdsvägen, Stafflivägen som tillgodoser källsorteringens fraktioner.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

ÖVERGRIPANDE IDÉ / MÅLSÄTTNING

Planområdet föreslås byggas ut till en attraktiv och hållbar stadsdel med omkring 400 nya bostäder, park, naturmark, gator, en skola, två förskolor och ett äldreboende. Även en utveckling och upprustning av naturområdet vid Trottaberget möjliggörs. Mindre handelsetableringar kan bli aktuella i några av flerbostadshusens bottenvåningar samt möjlighet för enklare arbetsplatser i kombination med bostäder.

En viktig målsättning är att det blir en stadsdel med god tillgänglighet till kollektivtrafik och gena och säkra cykelvägar. Tydliga kopplingar föreslås till den bussgata som ligger längs planområdets södra gräns för att ge goda förutsättningar att resa med buss till centrala Halmstad. Bussgatan aktiveras genom de torgplatser som skapas vid de tre nya busshållplatserna. Framsidan av bebyggelsen vänds mot torgen genom att entréer orienteras mot dem vilket kan öka tryggheten och den sociala kontakten. Här förläggs även verksamheter som skola, äldreboende och förskola liksom en högre andel flerbostadshus. Variationen ska vara stor inom den nya stadsdelen med olika bostadskoncept, upplåtelseformer och utförande likväl som möjligheter för privatpersoner att uppföra sitt eget hus.

Den nya stadsdelen kommer att utgöra ett avslut på Halmstad ut mot det öppna landskapet i norr mot Fammarp och Vapnödalen. Detta ställer höga krav på hur mötet mellan landskap och bebyggelse gestaltas. Kopplingar till befintlig bebyggelse i söder sker genom att befintliga grönstråk tillåts fortsätta in i den nya stadsdelen.



Bostäder (gråskrafferat område), skola, förskola, äldreboende (blåskrafferade områden) planeras inom stadsdelen. Ett centralt parkstråk kopplar samman inom och till befintlig bebyggelse. Busshållplatserna invid torgytorna (orange färg) utgör viktiga entréer till området. Bussgatan är markerad med streckad linje i den södra delen av planområdet.

Trygga och samlande parkstråk

Centralt i den nya stadsdelen planeras ett parkstråk som ansluter till befintliga parker och naturområden. Parkstråkets utformning har till stor del styrts av hur dagvattenhanteringen i området ska ske. Hela området har höjdsatts så att dagvattnet kan ledas till ett centralt stråk som samlar upp och för vidare vattnet västerut mot Nyrebäcken. Parkstråket föreslås bli innehållsrikt med olika platser för aktiviteter, lek och rekreation. Det ges en variation genom att vegetation tillåts öppnas och slutas och olika typer av parkrum kan skapas. Målet är att området ska kunna användas för flera funktioner till exempel genom att fördröjningsytor för dagvatten även kan nyttjas som bollplaner då det inte regnar. I parkstråket finns gångstråk och tydliga kopplingar till bebyggelsen, mot befintliga bostadsområden i söder och norrut mot landskapet. Bebyggelsen planeras så att husens entréer i viss mån vänds mot parkstråket. På så sätt kan randzonen mer få karaktären av en framsida och en större trygghet kan upplevas i parkstråket.



Exempel på dagvattenhantering i parkstråk. Oslo.



Exempel på en park med en något nedsänkt gräsyta som även kan användas för fördröjning av dagvatten..

Småstadens måttliga skala

Flerbostadshusen föreslås placeras i en kvartersstruktur i måttlig skala som harmonierar med den omgivande lägre villa- och radhusbebyggelsen. Bebyggelse typerna blandas så att en variationsrik stadsdel skapas. Flerbostadshusen (3,5-4,5 vån) tillsammans med högre radhusbebyggelse (2,5-3 vån) bildar kärnan i den nya stadsdelen intill skolan. Byggnaderna omger gemensamma gårdar som skapar förutsättningar för en skyddad utemiljö. De gemensamma gårdarna skapar även förutsättningar för samhörighet och möten mellan människor. Huvudgatan inramas även av friliggande villabebyggelse och radhus. Byggnaderna placeras nära gatan så att gaturummet får en mänsklig och intim skala.

I området finns även friliggande villor samt grupphusbebyggelse blandat i olika kvarter.

Grupphusbebyggelsen bygger på att entréer vänds ut mot gatan och de privata uteplatserna vänds in mot en gemensam gård precis som för flerbostadshusen. För att skapa ett effektivt nyttjande av marken tillåts både villabebyggelse och radhus gå upp i höjd, villor i upp till två våningar och radhus i 2-2,5 våningar.

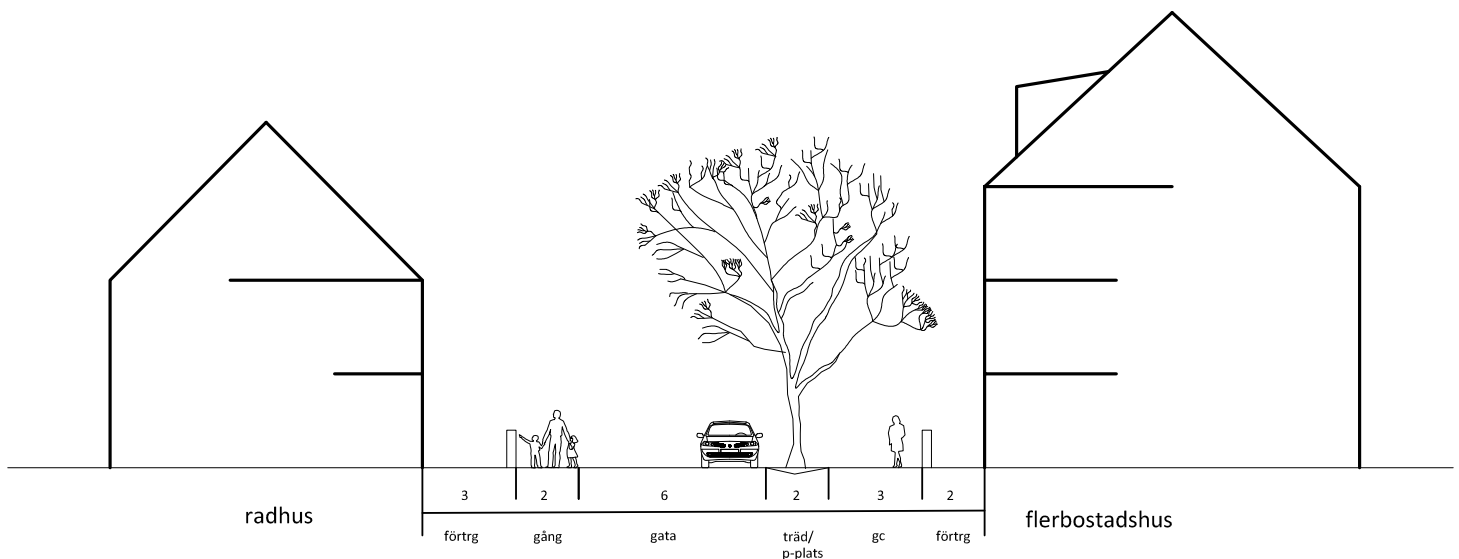
Ett levande gaturum

Gatunätet är sammanhängande utan återvändsgator och gatorna kröker vilket ger en spänning till stadsdelen. Det offentliga rummet ger en struktur och en sammanhängande helhet genom bland annat trädader längs huvudgatan. Det privata, bostäder och de privata trädgårdarna kan tillåtas variera vilket är karaktärsskapande i sig.

Längs huvudgatan finns trädplantering, gångbana på ena sidan och gång- och cykelväg på den andra sidan. Längs vissa partier ges även plats för långsgående gatuparkering. Entréerna vänds mot gatan vilket ger ett levande gaturum och skapar förutsättningar för möten mellan människor.

Bevarande av kulturhistoriska värden

Det finns flera kulturhistoriska element inom planområdet, främst stenmurar och ett par traddungar, som påminner om det tidigare odlingslandskapet. I den mån det är möjligt har dessa bevarats och använts som en tillgång i det nya området. Nya stenmurar och trädader som tar upp den tidigare karaktären i området men som skapar en ny struktur föreslås inom området.



Sektion som visar huvudgatan genom området. Byggnaderna placeras nära gatan. Tillsammans med en trädad skapas ett väl avgränsat gaturum. Trottoar finns på ena sidan och gång- och cykelväg på den andra sidan av huvudgatan vilka skapar trygga zoner för de oskyddade trafikanterna.



Nya stenmurar byggs upp och skapar nya strukturer som minner om den äldre historien. Albinsro, Halmstad.



Stenröse har formats i cirkulationsplats vid entrén till Albinsro.

MARK OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Befintlig vegetation kring Trottaberget och Trollberget bildar stommen i grönstrukturen för den nya stadsdelen. De kopplas samman genom ett parkstråk i östvästlig riktning. Detta parkstråk har flera funktioner, dels att samla och leda bort dagvatten från området men även att fungera som rekreativstråk genom att promenadslingor och olika målpunkter skapas. Alla stråken möts i en större plats vid Trottabergets sydsluttning där flera funktioner samlas. Marken planläggs som Park respektive Natur.

Tryggheten ökar genom att bostädernas entréer vänds mot gatan som ligger i gränsen mellan park och kvartersmark. Det är viktigt att denna möjlighet tas tillvara och att zonen mellan bebyggelse och parkmark utformas med en detaljeringsgrad som gör det attraktivt att uppehålla sig där, tex genom sittplatser och gångstråk.

De funktioner som föreslås inrymmas i grönstråket är en bollplan, ett utegym/multisportanläggning, en lekplats, hundrastgård samt en anläggning för inlines, rollerblades, skate etc. Anläggningen för inlines, rollerblades, skate etc föreslås ligga i den västra delen av dagvattenstråket invid skolan och vara en del av dagvattenstråket, dvs vid större regnmängder samlas vatten här. Vidare föreslås möjligheter anordnas för odling och grillplats. Även befintlig lekplats invid Trollberget och Albinsro säkerställs genom att området planläggs som parkmark.

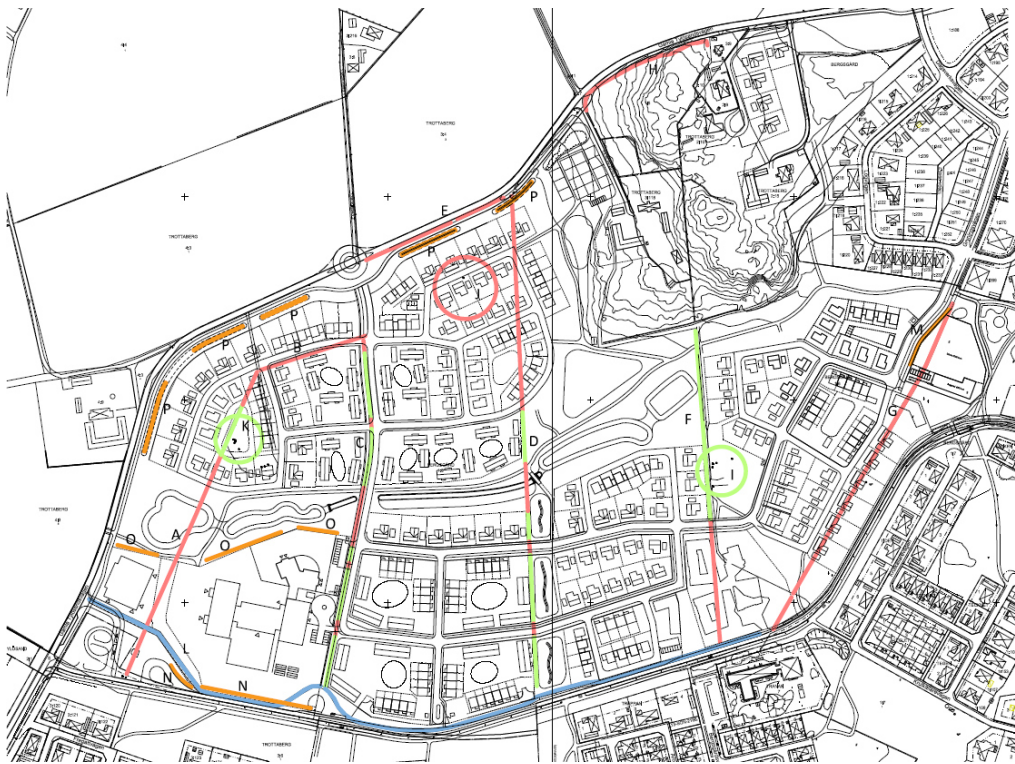
Stenmurar som sparas bildar en del av strukturen för området. På flera ställen ersätts befintliga med nya stenmurar. En del av befintlig vegetation som finns i området har bedömts ha tillräckligt höga värden för att kunna sparas och på så sätt bidra till stommen i den nya grönstrukturen. Det gäller dels träd längs en befintlig stenmur som sparas längs huvudgatans infart från norr. Två av de tidigare gårdsbildningarna sparas med äldre lövträd, den längst i öster ligger i ett av de nordsydliga parkstråken och den längst i väster på kvartersmark med skyddsbestämmelse.



Exempel på anläggning för skate, inlines, rollerblades. Stabelbäddsparken, Västra hamnen, Malmö.



Nedsänkt gräsyta som kan fungera som fördröjningsmagasin vid regn. Mariastaden, Helsingborg.



Karta som visar befintliga stenmurar inom planområdet. Några kan bevaras (grön linje), några tas bort (rosa linje). Trädsamlingar kring gamla gårdsbildningar markeras med en cirkel. De båda trädgrupperna som ligger längst i söder föreslås bevaras.

Gestaltningen av bebyggelsens randzon norrut som gränsar mot det öppna odlingslandskapet är viktig för upplevelsen av området utifrån. Denna föreslås inramas av en låg vall och nya sektioner av stenmurar. Vid den nordvästra entrén till området föreslås radhusbebyggelse som ramar in gatan och i övrigt föreslås friliggande villatomter. För att få en enhetlighet ställs krav att villorna ska utformas med sadeltak som anknyter till den äldre byggnadstraditionen som finns hos bebyggelsen ute i landskapet norr om planområdet.

I den nordvästra delen av planområdet, inom område K på kartan ovan, finns en trädsamling med äldre livskraftiga lövträd, bland annat en större skogslönn och en hästkastanj samt en grupp med bohuslindar. Dessa träd bedöms som särskilt värdefulla för upplevelsen av den nya bostadsbebyggelsen och även om de är placerade på kvartersmark bedöms de utgöra ett viktigt karaktärsbildande inslag. På grund av detta föreslås dessa träd skyddas med en planbestämmelse om utökad marklovplikt för grövre träd **n₃**, se nedan. Bestämmelsen omöjliggör inte att träden fälls men innebär att Byggnadskontoret först måste göra en bedömning om de bör fällas eller ej. Motiv för trädffällning kan t ex vara att träden är sjuka eller skadade och riskerar att blåsa ned/utgöra en fara eller liknande.

Planbestämmelse

n₃ Utökad marklovplikt gäller för fällning av träd med stamdiameter över 30 cm på en höjd av cirka 1 meter över mark.



Karaktärsfullt äldre, tvåstammig skogslönn som föreslås bevaras på kvartersmark.

Strandskydd

Diket som finns i den sydvästra delen av området föreslås fyllas igen och vattnet ledas annan väg. Marken som omger diket utgörs av jordbruksmark och inga särskilda naturvärden har identifierats varken i vatten eller i den smala vegetationszonen som omger diket. Dispens från biotopskyddet för diket har efter ansökan från kommunen beviljats av Länsstyrelsen 2017-10-25. Gällande strandskydd för diket försvinner automatiskt i samband med detta.

Geotekniska förhållanden

Enligt den översiktliga geotekniska utredningen (PM Geoteknik, Vectura, 2009-07-02) är grundläggningsförhållandena goda i hela området. Byggnader bedöms kunna grundläggas på sedvanligt sätt med kantförstyvade bottenplattor eller med enskilda grundplattor och långsträckta grundsulor. Ytterligare geoteknisk undersökning behöver göras inför vidare projektering och grundläggning av respektive byggnad.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Slutundersökning av fornlämningar RAÄ 106 samt RAÄ 108 kommer att utföras inom ramen för detaljplanarbetet. Undersökning kan även krävas vid breddning av Gamla Tylösandsvägen vid passagen genom Trottaberget.

Parker och torg

Invid varje busshållplats planeras en mindre torgyta. Dessa har som funktion att tydligt synliggöra hållplatserna så att kollektivtrafiken får en central roll i området. Kring de små torgen planeras flerbostadshus vilket gör att fler har nära till kollektivtrafik och därmed kan utnyttja den i högre grad. Här skapas även möjligheter för mindre handelsetableringar i bottenplan på flerbostadshusen.

Torgen föreslås utformas som i huvudsak hårdgjorda ytor med träd och andra typer av planteringar. Väderskyddade cykelställ föreslås finnas intill hållplatserna vilket underlättar för ett hållbart resande och byte mellan olika trafikslag. Även platser för vila (bänkar och sittplatser) och aktivitet (bouleplan t ex) föreslås finnas. Vid torget längst i väster (hållplats Karlstorp) finns huvudentrén till skolan och det är en plats där många kommer att röra sig längs gång- och cykelvägar och till och från buss och till skola. Invid torget i mitten av området föreslås målpunkter placeras, dels ett äldreboende och ett mindre flerbostadshus. Söder om bussgatan ligger även en befintlig förskola, Bergsgårds förskola. Planbestämmelser reglerar att entréer ska finnas mot torgen för att skapa möjligheter för rörelse och möten.

Planbestämmelse

p Huvudbyggnad ska placeras i egenskapsgräns eller användningsgräns vid allmän plats gata eller torg. Entré ska finnas mot gata eller torg.

BEBYGGELSE

Användning

Inom planområdet kommer att inrymmas omkring 400 bostäder i blandad upplåtelse, flerbostadshus, radhus, parhus och villor med varierande tomtstorlekar. Vidare kommer att finnas en f-9 skola med idrottshall, två förskolor och ett äldreboende med cirka 60 platser. Flerbostadshusen föreslås skapa en centrumdel vid skolan där möjlighet för kommersiell verksamhet i bostadshusens bottenvåningar finns. Flerbostadshus föreslås även placeras intill de torgytor som finns i anslutning till respektive busshållplats. På så sätt koncentreras antalet boende mer i kollektivtrafiknära lägen.

Flerbostadshus och stadsradhus

Målet är att skapa en stadsdel som harmonierar med såväl omkringliggande bebyggelse som med landskapet. För att flerbostadshus och stadsradhus ska hållas samman gestaltningsmässigt föreslås att de uppförs i 2,5-4,5 våningar, vilket ger sammanhållen skala men en variation i hus- och boendetyper. Bebyggelsen föreslås delvis placeras i en kvartersstruktur kring gemensamma gårdar.

För att skapa en enhetlighet inom området ska flerbostadshusen utföras med sadeltak med en största respektive minsta taklutning på 22 respektive 40 grader. Flerbostadshusen tillåts ha en högsta byggnadshöjd på 10,5 meter och en högstanockhöjd på 14,5 meter vilket inrymmer 3,5 våningar. För att den översta våningen ska kunna utnyttjas för bostäder tillåts även att takkupor får anordnas utöver given byggnadshöjd till en längd motsvarande 30% av fasadens längd. En planbestämmelse reglerar en maximal längd på fasad på 35 meter för att för långa och ensartade fasader ska undvikas. I de lägen där möjligheter för etablering av verksamheter och handel i flerbostadshusens bottenvåningar bedöms finnas finns en bestämmelse som reglerar att bottenvåning ska ha en rumshöjd på 3,2 meter för att kunna inrymma denna typ av lokaler. För dessa byggnader medges en något högre byggnadshöjd på 11,5 meter och ennockhöjd på 15,5 meter. I ett läge tillåts flerbostadshusen gå upp något i höjd i den västra delen vid skolan. Här reglerasnockhöjden till 17,5 meter och byggnadshöjden till 13,5 meter.

Stadsradhusen kan uppföras med ennockhöjd på 9,5 meter och en byggnadshöjd på 7,0 meter. Minsta tomtstorlek regleras till 160 kvm och största byggnadsarea är 55% av tomten dock högst 120 kvm per bostadshus. Garage och carport tillhörande lägenheterna får uppföras.

För att gaturummet ska definieras tydligt styrs att byggnader ska placeras nära gatan. Det ger ett sammanhållet gaturum och bidrar även till att skapa en god ljudmiljö genom att byggnaderna skärmar mot buller från gatan. Längs huvudgatan ska både radhus, kedjehus och villor placeras 3 meter från gatan vilket regleras genom en placeringsbestämmelse om att huvudbyggnad ska placeras mot egenskapsgräns vid allmän plats gata och torg. Byggnaders placering har i största mån valts för att skapa goda sollägen för tomterna. Där krav ställs på att byggnad ska placeras nära gatan har tomten givits ett större tomtdjup för att ge möjligheter till goda sollägen.

Planbestämmelser flerbostadshus (flerb₁)

***f** Tak ska utformas som sadeltak.*

***v** Bottenvåning ska ha en rumshöjd på minst 3,2 meter mellan golv och underkant bjälklag.*

• Största längd på fasad är 35 meter.

• Takkupor får anordnas utöver given byggnadshöjd till en längd motsvarande 30% av fasadens längd.

• Minsta avstånd mellan byggnader är 6 meter.



Illustration som visar hur torget vid hållplats Trottaberg kan komma att se ut. Här samlas funktioner som busshållplats, väderskyddade cykelställ och bebyggelse med möjlighet för viss verksamhet i bottenplan. Illustration: Tengbom.



Referensbilder på mindre torgytter med inslag som grönska och lekvänliga skulpturer.

Mindre flerbostadshus föreslås strax norr om parkstråket. Även dessa föreslås placeras kring en gemensam gård. Högsta nockhöjd är 10 meter och högsta byggnadshöjd är 7 meter. Största byggnadsarea regleras till 30% av fastigheten.

Planbestämmelse flerb₂

- Största byggnadsarea är 30% av fastighetsarean.
- Byggnader ska placeras så att de bildar gårdsformer.
- Största längd på fasad är 30 meter.
- Takkupor får anordnas utöver given byggnadshöjd till en längd motsvarande 30% av fasadens längd.



Perspektiv som visar hur de centrala delarna av området kan se ut med flerbostadshus i 3,5 våningar och radhusbebyggelse i 2 våningar.



Exempel på radhus i 2,5 våningar. Entréer som vänds mot gatan ger ett välkomnande intryck och liv till gaturummet. Brotorps trädgårdsstad, Sundbyberg.



Exempel på flerbostadshus med tre våningar. Lomma.



Mindre flerbostadshus föreslås i området. Söndrum, Halmstad.



Randzonen mot landskapet föreslås utformas likt Albinsro.

Villor, radhus och kedjehus

En stor del av bostadsbebyggelsen utgörs av en blandning av villor, radhus och kedjehus. Villatomterna finns i två olika kategorier, en med större tomtstorlek och en med mindre tomtstorlek. För de större tomtorna är minsta fastighetsstorlek 700 kvm och största byggnadsarea 250 kvm per fastighet. De mindre villatomterna regleras med en minsta fastighetsstorlek på 600 kvm och en största byggnadsarea på 200 kvm per fastighet. Högst nockhöjd för villorna regleras till 8,0 meter och högsta byggnadshöjd till 5,5 meter vilket möjliggör för uppförande av tvåvåningshus. För hus med pulkpettak gäller att takets lägre del räknas som byggnadshöjd och takets högre del räknas som nockhöjd.

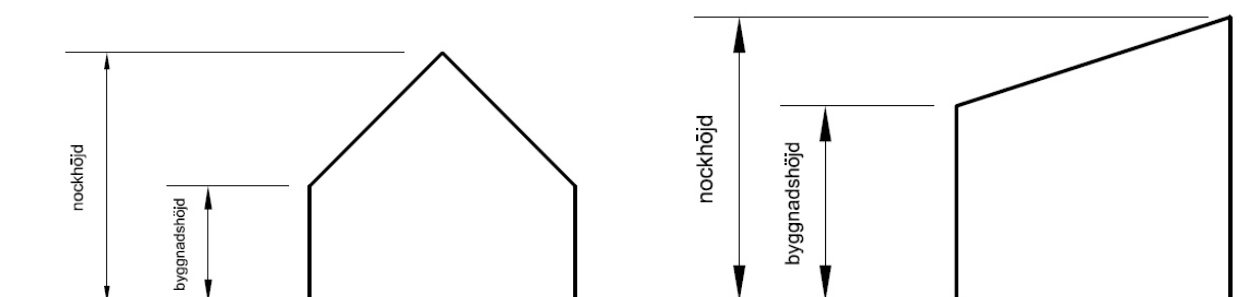
För villor gäller att garage och carport ska placeras 6 meter från gata för att en bil ska kunna parkeras framför garaget. Garage, carport och komplementbyggnad får placeras 1 meter från fastighetsgräns alternativt sammanbyggas i fastighetsgräns. Minsta avstånd till fastighetsgräns för huvudbyggnad är 4 meter.

<i>Planbestämmelse fril₁</i>	<i>Planbestämmelse fril₂</i>
• Minsta fastighetsstorlek är 600 kvm. • Största byggnadsarea är 200 kvm.	• Minsta fastighetsstorlek är 700 kvm. • Största byggnadsarea är 250 kvm.

Befintlig bebyggelse öster om Trottaberget föreslås kompletteras med fem nya villatomter längs en ny lokalgata invid befintliga bostadshus. De nya villatomterna regleras med bestämmelsen fril₂, se ovan. Då befintliga bostadshus utgörs av 1,5 planshus begränsas byggnadshöjden till 3,5 meter och nockhöjden till 7,5 meter så att de nya bostäderna harmonierar väl med den äldre bebyggelsen. Eftersom bebyggelsen vid Trottaberget är synlig från långt håll ska byggnaderna ha en traditionell takutformning vilket regleras med planbestämmelsen f.

Två av fastigheterna (Trottaberg 3:118 och Trottaberg 2:15) har större ekonomibyggnader på fastigheten. Dessa regleras med särskilda planbestämmelser med en största byggnadsarea för ekonomibyggnader. Fastigheterna får en minsta tomtstorlek på 1000 kvm respektive 2000 kvm vilket bedöms vara en lämplig storlek vid en eventuell framtida avstyckning av fastigheterna.

Radhus och kedjehus har en minsta tomtstorlek på 250 kvm och en största byggnadsarea 150 kvm per tomt. Garage tillhörande lägenheterna får uppföras. Högst nockhöjd sätts till 8,0 meter och högsta byggnadshöjd till 5,5 meter vilket är samma som för villabebyggelsen.



Byggnadshöjd respektive nockhöjd. För pulkpettak räknas den lägre takhöjden som byggnadshöjd och den högre som nockhöjd.

Grupphusbebyggelse

Grupphusbebyggelsen innebär att olika hustyper kan varieras inom ett kvarter med en blandning av rad-, kedje och/eller mindre friliggande villor. För grupphusbebyggelsen är tomterna små med en minsta tomtstorlek på 250 kvm och en största tomtstorlek på 450 kvm. Största byggnadsarea är 45% av tomten, dock högst 150 kvm per tomt. Högsta nockhöjd är 8,0 meter högsta byggnadshöjd 5,5 meter. Den gemensamma gården kan bebyggas med cykelförråd och sophus. En bestämmelse anger att marken ska i huvudsak vara lämpad för gemensam utevistelse och att parkering inte är tillåten. Inom området med grupphusbebyggelse i den västra delen av planområdet finns ett antal uppväxta lövträd som föreslås bevaras. De ligger på kvartersmark men en planbestämmelse införs som anger att marklov krävs vid fällning av träd. För närmare beskrivning läs mer under rubrik Planförslag och konsekvenser/Mark och vegetation.

Samhällsservice

Skola

En ny f-9 skola planeras i den västra delen av planområdet i anslutning till Gamla Tylösandsvägen. Skolbyggnaden placeras på den östra delen av fastigheten och på så sätt ansluta till den centrumbildning som föreslås i området. Möjlighet ges till att skolbyggnaden uppförs i två våningar. Inom fastigheten finns även möjlighet att uppföra en förskola som planeras att sammanbyggas med skolan för att möjliggöra för ett samutnyttjande av köket. Trafikmatning såsom parkering och angöring med skolbussar sker från Gamla Tylösandsvägen i väster så att trafiken till skolan inte belastar det nya området i onödan. Angöring för varuleveranser till bland annat kök och annat i skolan ska dock ske från den nya huvudgatan i öster. Möjlighet till en korttidsparkering och angöring för personbilar finns även från öster. För att säkerställa att en större parkering ej placeras i öster finns en planbestämmelse som anger att det inte får finnas parkering inom huvuddelen av skoltomten.

Planbestämmelse

n4 Ej bilparkering.

Enligt Boverkets rekommendationer för friyta på skola bör det finnas utrymme motsvarande ca 30 kvm/elev för årskurserna f-9. För att skolan ska kunna inrymma de 700 elever som enligt Barn- och ungdomsförvaltningen det finns behov av i området saknas ca 2000 kvm friyta enligt illustrationsplanen. Den exakta disponeringen av skolbyggnader och skolgård kommer att studeras vidare i senare skede. Beroende på hur byggnader och parkering utformas kan andelen friyta komma att ändras. För att skapa större möjligheter för att nå tillräcklig friyta kan antingen skolan uppföras delvis i tre våningar. En annan möjlighet är att parkområdet norr om skolan kan samutnyttjas. Parken, där bland annat en anläggning för skate, rollerblades mm planeras, ligger i direkt anslutning till skoltomten och bullernivåerna är låga vilket skapar goda möjligheter för att ett samutnyttjande av parkmarken ska fungera.

Vid skolan finns även möjlighet att uppföra en fullstor idrottshall som kan tjäna både för skolans behov och under övrig tid, vardagskvällar och helger finnas tillgänglig för föreningsidrott och för uthyrning till allmänheten. Idrottshallen placeras vid Gamla Tylösandsvägen intill skolans huvudparkering samt i närheten av grönsåren.

Förskola

Två förskolor planeras inom planområdet. Den ena placeras i den östra delen mot befintligt område (Albinsro) och den andra förskolan placeras intill den nya skolan. Båda förskolorna ligger med

närhet till naturområden med goda kopplingar till Trottaberget och Trollberget. Förskolorna föreslås uppföras i två våningar med en maximal nockhöjd på 10 meter. Angöring till förskolan i den västra delen sker från huvudgatan i området. Syftet med förskolornas placering är att de ska ligga nära sitt upptagningsområde och nära kollektivtrafik. Därmed skapas möjligheter för föräldrar som lämnar och hämtar vid förskolan att kunna välja t ex buss eller cykel vid fortsatt resa till arbete. Boverkets rekommenderade friyta för förskola (40 kvm/barn) uppfylls inom de båda förskoletomterna.

Den nya stadsdelen innebär en stor ökning av antalet boende i närområdet. Behov av kommunal service bedöms uppfyllas genom de verksamheter som planeras inom planområdet såsom skola, förskola och äldreboende. Behovet av ett nytt äldreboende bedöms som stort i området. Skolan fyller behovet för de nya bostäderna i området samtidigt som den kan avlasta övriga skolor i närheten. De två förskolor som planeras bedöms i huvudsak täcka behoven från närområdet.

Behov bedöms även finnas av service genom t ex ett stadsdelsbibliotek eller en mötesplats för unga (tidigare kallad fritidsgård) kan lämpligen inrymmas i skolans lokaler. Det är då viktigt med tidig samverkan mellan Barn- och ungdomsförvaltningen och Kulturförvaltningen i samband med byggnation av skolan.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Planområdet föreslås förse med goda möjligheter för gång- och cykeltrafikanter. Separata gång- och cykelvägar föreslås längs huvudgatan som löper centralt genom området. Denna gång- och cykelväg ansluter i öster till befintlig gång- och cykelväg längs Gryningsvägen. Mot gång- och cykelvägen i söder som ligger längs bussgatan finns kopplingar via de tre torg som föreslås vid hållplatserna. En gång- och cykelväg föreslås även längs infartsgatan från skolan och norrut som matar de bostäder som ligger i norr.

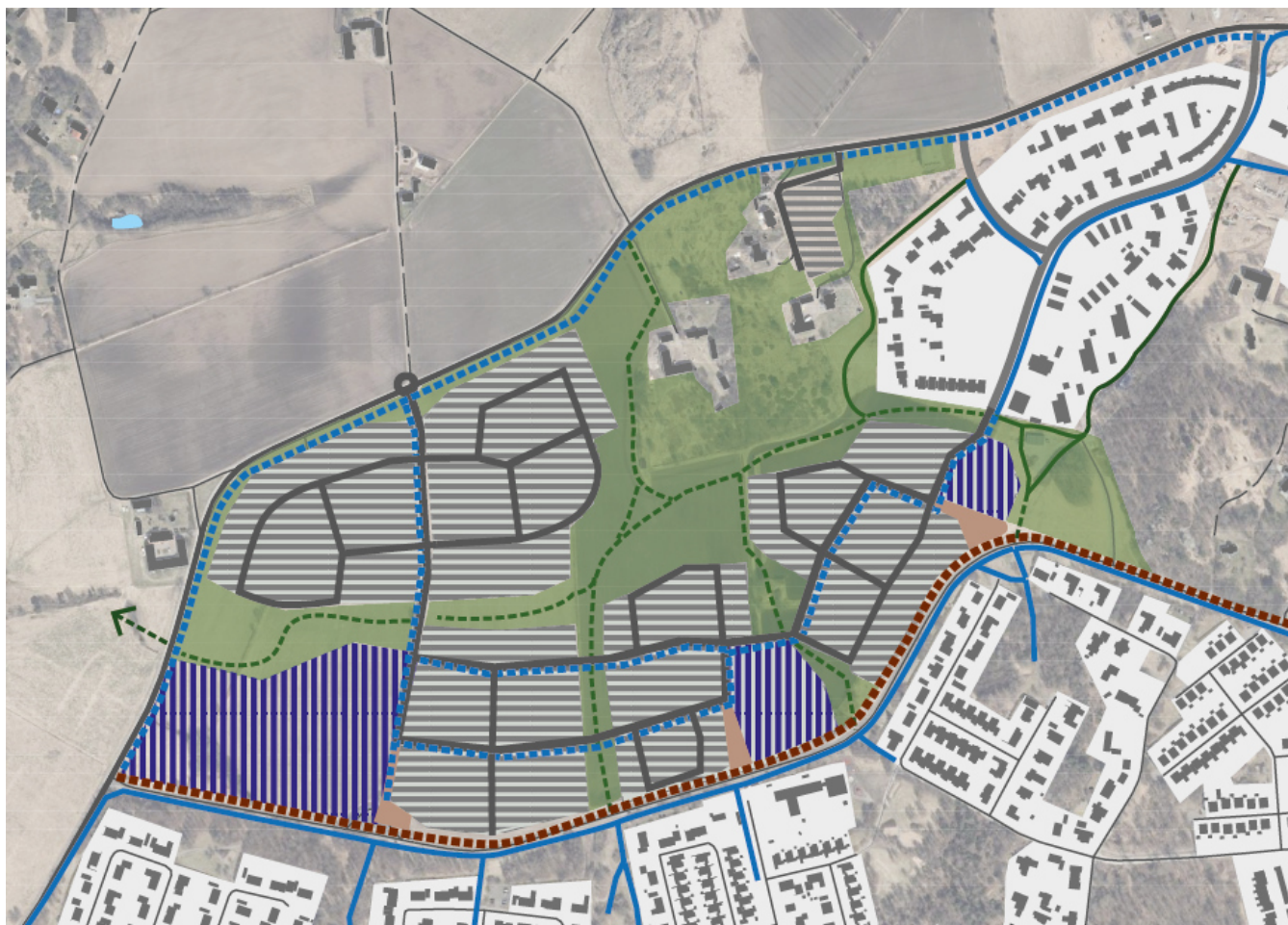
En separat gång- och cykelväg föreslås även längs Gamla Tylösandsvägen från cirkulationsplatsen vid Gryningsvägen och västerut dit befintlig bussgata möter Gamla Tylösandsvägen. En fortsatt gång- och cykelkoppling finns planerad längs Gamla Tylösandsvägen söderut till Nya Tylösandsvägen förbi campingen. Detta är en viktig koppling till den nya skolan.

Behovet av en ny gång- och cykelkoppling från Frösakull till den nya skolan inom Ranagård kommer att öka i och med genomförandet av detaljplanen. Denna koppling bedöms som viktig eftersom skolans upptagningsområde även kommer att omfatta Frösakull varför möjligheter för elever från Frösakull att ta sig till skolan bör underlättas. En sådan koppling har därför studerats inom ramen för planarbetet från skolan till Frösakull via Møllegårds naturreservat (Trafikutredning Gamla Tylösandsvägen, Sweco, 2016-06-30). Gång- och cykelmöjligheter kommer också att finnas i parkstråket som löper i östvästlig riktning genom området.

Kollektivtrafik

Busstrafiken går kvar på befintlig bussgata söder om planområdet. Bussgatan regleras med användningen GATA1 - Bussgata. Antalet hållplatser föreslås förändras så att de fem hållplatser som finns idag på sträckan väster om Bäckagårdsvägen blir fyra. Hållplatserna Bäckagårds vårdcentral,

Trollberget och Karlstorp kommer att ligga kvar i samma läge medan hållplatserna Trottaberg och Bergsgård slås ihop och ersätts av en hållplats belägen vid Bergsgårds förskola. I anslutning till de



Befintliga cykelvägar (blå heldragen linje) och föreslagna cykelvägar (blå streckad linje). Pil i väster visar behov av vidare koppling västerut mot Frösakull. Gröna linjer visar gång- och cykelstråk inom naturstråket (streckade linjer för nya och heldragna linjer för befintliga.)

tre hållplatserna planeras mindre torg som kopplar hållplatsen tydligt till den nya bebyggelsen. En vändplats för bussen planeras vid skolan, i anslutning till dess parkeringsytor så att dessa trafikyor samordnas. Det föreslås dock finnas en tydlig avgränsning i form av någon typ av fysiskt hinder mellan bussgatan och infart till skolan för att skilja dessa ytor åt. En utbyggnad enligt planen ökar underlaget för befintlig kollektivtrafik stort.

Biltrafik

Från det nya området med nytilkomna bostäder, skola, förskola och äldreboende beräknas tillskottet bli cirka 2700 fordonrörelser per dygn. Huvudsaklig trafikmatning föreslås ske via infart från Gamla Tylösandsvägen i den västra delen av planområdet via en ny cirkulationsplats. Angöring till området kan också ske via Gryningsvägen i öster genom befintligt bostadsområde. Inne i området föreslås en gatustruktur som gör det mer attraktivt att välja den västra utfarten från området. Detta sker genom att huvudgatan knäcker vilket gör det mindre gynnsamt för biltrafiken, både genom att det begränsar hastigheten och genom att det blir mindre attraktivt att köra mot Albinsro. Andelen flerbostadshus (som genererar en större andel biltrafik) föreslås även koncentreras till den västra delen av området.

Mark reserveras i detaljplanen för en ny infart till området via bussgatan mellan Bäckagårdsvägen och hållplats Trottagberg. Avsikten är inte att denna ska byggas i samband med genomförande av detaljplanen utan den endast ska kunna byggas ut om behov skulle uppstå i framtiden till avlastning

av övriga infarter till området. Det gäller främst om problem med för höga bullernivåer skulle uppstå längs Gryningsvägen genom Albinsro. I trafikutredningen (Trafikutredning Gamla Tylösandsvägen, Sweco, 2016-06-30) ges förslag till utformning av en sådan gata som är acceptabel med hänsyn till bussens framkomlighet. Den östra delen av bussgatan regleras därför som GATA i detaljplanen. Detta gäller även för den del av det östra torget där infarten passerar om den öppnas upp.

Då trafiken kommer att öka avsevärt på Gamla Tylösandsvägen till följd av planerat område föreslås trafiksäkerhetshöjande åtgärder på olika avsnitt längs Gamla Tylösandsvägen. Passagen genom Trottaberget föreslås breddas och samtidigt förses med en ny gång- och cykelväg längs med hela Gamla Tylösandsvägens sträckning vilket ökar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

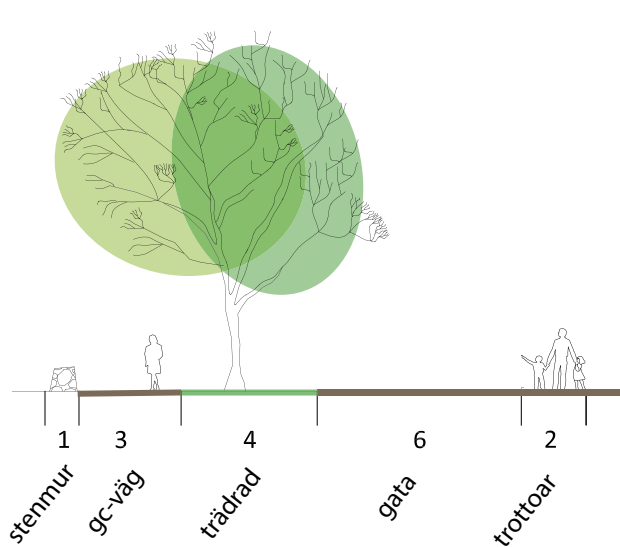
Vidare kommer de enskilda anslutningarna till fastigheterna strax öster om Trottaberget att samlas till en anslutning.

Gatornas utformning

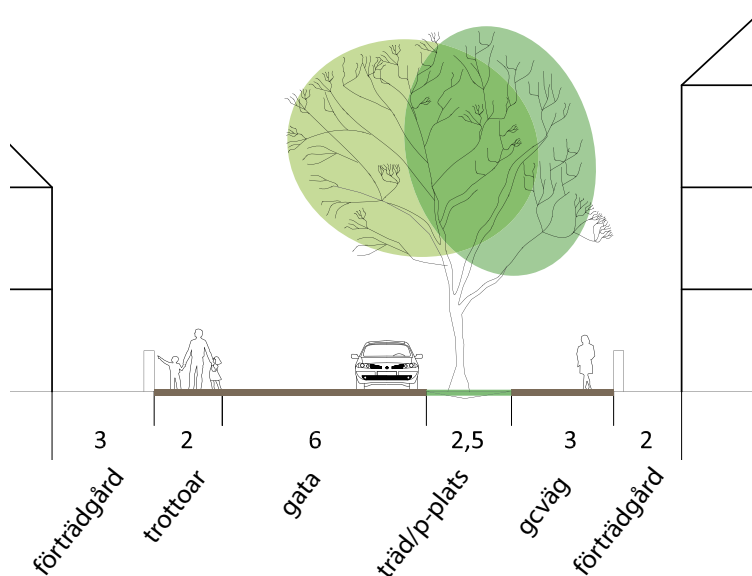
Gatorna i området får olika utformning beroende på dess funktion. Den huvudsakliga infarten till området sker från Gamla Tylösandsvägen via en cirkulationsplats. Entrégatan som leder söderut mot den centrala delen av området får karaktären av en matargata som ramas in av ett antal befintliga och uppväxta träd som kompletteras med nya till en trädrad. En gång- och cykelväg föreslås även längs denna väg. Den befintliga stenmuren ersätts och byggs upp på nytt innanför gång och cykelväg.

Huvudgatan genom området, i östvästlig riktning, utformas med en genomgående trädrad som varvas med kantstensparkering. Trottoar och gång- och cykelväg finns på var sida om gatan. Bebyggelsen placeras med 2-3 meters förgårdsmark och planbestämmelser reglerar att entré ska finnas mot gatan.

I korsningen vid förskolan, där huvudgatan ansluter till Gryningsvägen får gatan samma utformning som Gryningsvägen med gång- och cykelväg och ny stenmur.



Entrégata till området från norr. Totalt 16 meter bred. Ett antal stora, uppvuxna, befintliga träd föreslås sparas längs gatan. Stenmuren byggs upp på nytt.



Typsektion huvudgata. 13,5 meter bred.

Planbestämmelse

p Huvudbyggnad ska placeras i egenskapsgräns eller användningsgräns vid allmän plats gata eller torg. Entré ska finnas mot gata eller torg.

Parkering

Gällande parkeringsnorm för Halmstads kommun antogs av Kommunfullmäktige 2016-12-13. Parkeringsnormen omfattar både parkering för cykel och bil. I detaljplanen styrs inte antalet parkeringsplatser utan detta redovisas i samband med bygglov.

Cykelparkering

Planområdet är väl försörjt med cykelvägar. Avståndet till centrala Halmstad är cirka fem kilometer (Fågelvägen) vilket är ett avstånd som är konkurrenskraftigt för cykel och särskilt med elcykel. En del i att göra det mer attraktivt att välja cykeln som transportmedel är att cykelparkering finns lättillgänglig och med tillräckligt utrymme. Det är därför viktigt att det erbjuds attraktiva platser för cykelparkering i anslutning till bostädernas entréer. Det bör även finnas möjlighet att förvara sin cykel i ett väderskyddat / låst cykelförråd/rum som är lätt att nå utan besvärliga nivåskillnader.

I parkeringsnormen anges att cykelparkeringens läge bör prioriteras framför bilparkering. Cykelparkering bör anordnas så nära målpunkten som möjligt med ett maximalt gångavstånd om 25-30 meter vid korttidsparkering, till exempel vid kortare ärenden i centrum eller affärer. Cykelparkering ska vara trygg och säker, vägen mellan parkering och målpunkt ska vara bra belyst och ha god sikt. Likväl ska det vara tryggt att lämna sin cykel utan att den blir stulen.

Detaljplanen möjliggör för uppförande av cykelgarage och väderskydd inne på gårdarna för flerbostadshusen. Det finns även goda möjligheter att anlägga cykelparkeringar inom förgårdsmarken i anslutning till entréerna.

Cykelplatsbehov/lägenhet, flerbostadshus cpl/lgh			
	Boende	Besökande	Total
Flerbostadshus			
4 rok	3,5	0,5	4
3 rok	2,5	0,5	3
2 rok	2,0	0,5	2,5
1 rok	1,5	0,5	2



Exempel på lättillgänglig cykelparkering. Kvillebäcken, Göteborg samt Västra hamnen, Malmö.

Bilparkering

Parkering för bostädernas behov ska lösas inom kvartersmark. Planområdet ligger i den yttre delen av Halmstad vilket är inom zon 2 enligt indelningen i parkeringsnormen. För bilparkering anges då att det ska finnas 8 parkeringsplatser/1000 kvm bruttoarea (BTA) för flerbostadshus. En planbestämmelse anger att samlad parkering ska anordnas vilket även gäller för stadsradhusen. För villa- och radhusbebyggelse där kollektiva parkeringsplatser anordnas ska 1,5 bilplats per lägenhet anordnas.

Utöver kraven på anordnande av parkering på kvartersmark planeras anordnade kantstensparkeringar på allmän platsmark gata längs med huvudgatan i området. Parkeringsbehovet för de nya bostäderna och verksamheterna bedöms därmed fyllas inom planområdet.

Bilplatsbehov för flerbostadshus bpl/1000 kvm BTA	
Zon	
Zon 1	7
Zon 2	8
Zon 3	11

Tabell 6

Bilplatsbehov för enbostadshus inklusive besöksparkering (1 bpl/1000 BTA)		
Zon	Egen tomt (bpl/bostad)	Gemensam (gruppbyggnad småhus) (bpl/1000 kvm BTA)
Zon 1	2	8
Zon 2	2	9
Zon 3	2	11

Tabell 7

Planbestämmelse

n₂ Samlad parkering ska anordnas.

Parkeringsbehovet för skola och förskola ska inrymmas på kvartersmark inom respektive fastighet. Enligt parkeringsnormen ska det inom zon 2 (där aktuellt planområde ligger) för förskola finnas 8 parkeringsplatser/1000 kvm BTA och för skola finnas 4 parkeringsplatser/1000 kvm BTA. Detta motsvarar 8 parkeringsplatser per förskola och 32 parkeringsplatser för skolan. Utöver dessa ska platser för angöring anordnas. På illustrationsplanen redovisas för skolan en större parkering i väster med 35 parkeringsplatser samt angöring för skolbuss och personbilar. I den östra delen av skoltomten finns illustrerat en gemensam angöring med långsgående parkering för både förskola och skola (7-8 parkeringsplatser). En särskild parkering med 10 parkeringsplatser finns för förskolans behov. Parkeringsbehovet för idrottshallen bedöms kunna samutnyttjas med skolans parkering då allmänheten kommer att nyttja den främst efter skoltid.

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. Risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för kväveoxider finns bland annat vid Slottsbron och Fredsgatan i centrala Halmstad. Den biltrafik som alstras kan komma att påverka luftkvaliteten i centrala Halmstad då många målpunkter, arbetsplatser m.m. finns i centrum och de östra delarna av staden. Luftkvaliteten övervakas kontinuerligt av kommunen genom regelbundna mätningar och resultaten visar att miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Tillskottet av biltrafik som alstras av planområdet bedöms därmed inte bidra till att miljökvalitetsnormen för luft överskrids i centrala Halmstad.

Planförslaget bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormer för buller överskrids.

Genom den föreslagna dagvattenhanteringen bibehålls befintlig vattenbalans i möjligaste mån. Exploateringen innebär att föroreningar kan spridas med dagvattnet. Förenklat kan man säga att en

omvandling från jordbruksmark till bostadsmark ger lite mindre näringsämnen, men lite mer metaller och oljeämnen. Både metaller och oljeämnen är i mycket hög grad partikelbundna föroreningar som fastläggs i mark. Planerad utbyggnad bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna negativt för Nyrebäcken då näringsämnena generellt minskar i och med förändring av jordbruksmark till bostadsområde. Möjligheter att rena och kontrollera har även skapats genom föreslagen dagvattenhantering.

Söndrums dricksvattentäkt-vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom den sekundära skyddszonen för Söndrums vattentäkt. En sårbarhetsutredning har tagits fram inom ramen för detaljplanearbetet, Sårbarhetsutredning för Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård, WSP, 2016-02-04, rev 2017-10-12.

Planerad markanvändning utgörs av bostäder, skola, äldreboende, parkmark samt vägar och parkeringsytor. Övervägande andel utgörs av parkmark och bostäder. Dessa markanvändningstyper har generellt en relativt låg hotbild med avseende på risk för grundvattenförorening. De områden som kan utgöra risker med avseende på förorening av grundvattnet är främst väg- och dagvatten från huvudgator och större parkeringsytor vid verksamheter och flerbostadshus.

Vid sammanvägning av områdets sårbarhet och hotbild från planerad markanvändning, bedöms rimliga skyddsåtgärder vara att leda bort dagvatten från huvudgator och större parkeringar vid verksamheter och flerbostadshus. Dagvatten från lokalgator och takavvattning bedöms som rent och kan infiltreras direkt utan rening.

De skyddsåtgärder som föreslås i utredningen för planområdet gäller för områden som klassas som riksklass 3 (hög sårbarhet/trafik och parkering):

Va-anläggningar

- stumsvetsade ledningar med möjlighet till regelbunden täthetskontroll

Hårdgjorda ytor

- Dagvatten från huvudgator och större parkeringar vid verksamheter och flerbostadshus leds bort alternativt renas innan infiltration.

För samtliga riskklasser rekommenderas att:

- Ledningsgravar förses med erforderliga strömningsavskärande konstruktioner så att kringfyllningen inte fungerar som dränerande och/eller vattenledande stråk.

För byggskede rekommenderas att:

Nattuppställning och tankning av arbetsfordon inte görs inom området alternativt att detta sker på täta ytor där läckage och spill kan samlas upp.

Hänsyn som tas i detaljplanen är att dagvatten från huvudgator och större parkeringar vid flerbostadshusen leds bort från området. Dagvatten från lokalgator leds till mindre dagvattenmagasin och tillåts infiltrera. För utförlig beskrivning av dagvattensystemet, läs vidare under rubriken Förutsättningar/Teknisk försörjning/dagvatten.

Risk

Insatstiderna från räddningsstationen BAS är längre än normalt, det vill säga mer än 10 minuter. Vid projektering av kommande flerbostadshus ska hänsyn tas till detta. Eventuellt kan högre krav komma att ställas än vad som anges i Boverkets byggregler. Det handlar då främst om utrymningssäkerheten. Förutsättningar finns att komma fram till all bebyggelse förutsatt att bussgatan kan användas som uppställningsplats. Detaljer för framkomlighet studeras i samband med byggsamråd i senare skeden.

Buller

Trafiken kommer att öka inom och till området som konsekvens av att det byggs ut. En bullerutredning har tagits fram, Rapport trafikbuller Ranagård, ÅF, 2016-03-23. I utredningen har buller beräknats både för befintlig bebyggelse längs Gamla Tylösandsvägen, för bebyggelse längs Gryningsvägen i Albinsro och för den planerade bebyggelsen inom planområdet. I rapporten redovisas två alternativ gällande bussgatan. Det ena där bussgatan endast kommer att trafikeras av bussar samt det andra där den östra delen av bussgatan kommer att öppnas upp för personbilstrafik.

Förordning (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader innehåller riktvärden för trafikbuller utomhus. Riktvärdena ska tillämpas vid bedömning av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt. Riktvärdena ska tillämpas vid bl.a. planläggning och ärenden om bygglov och sammanfattas nedan. Frifältsvärden avses.

	Dygnsekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Utomhus vid fasad	55 ¹	
Uteplats	50	70

¹ Om ljudnivån utomhus vid fasad ändå överskrids, bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där dygnsekvivalent ljudnivå 55 dBA inte överskrids vid fasaden.

Minst hälften av bostadsrummen bör också vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå utomhus vid fasad inte överskrids kl. 22–06. Med bostadsrum avses rum för daglig samvaro, utom kök, och rum för sömn. För bostäder på max 35 m² gäller att bullret inte bör överskrida 60 dBA dygnsekvivalent nivå utomhus vid fasad.

Ovanstående riktvärden har varit utgångspunkt vid bullerberäkningar och de förslag till åtgärder som föreslås i detaljplanen. Regeringen meddelade dock 2017-05-11 att ändringar gällande riktvärden för buller kommer att träda i kraft 2017-07-01 och kan tillämpas på redan påbörjade detaljplaner. Skillnaden mot vad som gäller nu är att ekvivalent ljudnivå vid fasad höjs från 55 dBA till 60 dBA. Denna förändring medför att ljudnivån för nya bostäder inom området kommer att ligga inom god marginal från gällande riktvärden då detaljplanen antas.

Tidigare har diskuterats vilka riktvärden som ska tillämpas för befintliga bostäder inom området. I utredningen dras slutsatsen att Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 bör tillämpas för befintliga bostäder. Infrastrukturpropositionen innehåller riktvärden som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- Dygnsekvivalent nivå inomhus 30 dBA
- Maxnivå inomhus 45 dBA (nattetid)
- Dygnsekvivalent nivå utomhus vid fasad 55 dBA
- Maxnivå vid uteplats i anslutning till bostad 70 dBA

Befintliga bostäder

Grundriktvärdet dygnsekvivalent nivå 55 dBA utomhus vid fasad överskrids vid enstaka befintliga hus längs Gamla Tylösandsvägen i öster samt bostaden strax väster om Trottaberget. Bullervärdena beräknas ligga ca 1-2 dB(A) över riktvärdet, dvs på 56-57 dB(A) för dessa bostäder. Dessa hus har andra fasader där grundriktvärdet underskrids vilket gör att de har möjlighet till en skyddad uteplats där maxvärdet på 70 dB(A) underskrids.

För de fastigheter där rekommenderade riktvärden för buller överskrids har en utredning tagits fram där uppförande av bullerplank studerats (Rapport trafikbuller Ranagård, ÅF, 2016-04-23). Genom att plank uppförs på båda sidor av Gamla Tylösandsvägen kan rekommenderade riktvärden hållas. På den södra sidan behöver bullerplanket i så fall vara 1,1 till 1,2 meter högt och kan utföras sammanhängande. På den norra sidan finns infarter till fastigheterna vilket gör att bullerplanket inte kan vara sammanhängande utan måste delas upp. Detta gör att planket på de flesta ställen måste vara högre, höjderna varierar från 1,0-1,8 meter.

Om 55 dB(A) vid fasad inte kan hållas ska bullernivåerna inte överskrida dygnsekvivalent nivå inomhus 30 dB(A) samt maxnivå inomhus 45 dB(A) nattetid. Då dessa bostäder ligger utanför planområdet kan det inte i aktuell detaljplan säkerställas att ev bullerplank uppförs. Möjligheter till skyddsåtgärder har dock studerats och olika lösningar bedöms som möjliga. Ett bullerplank kan uppföras längs den södra sidan av Gamla Tylösandsvägen. Visuellt får detta en mindre negativ påverkan då det inte behöver vara högre än 1,1 till 1,2 meter högt. På den norra sidan av vägen föreslås lokala bullerplank alternativt kan fasader, fönster och ev ventilation åtgärdas så att riktvärdena för buller inomhus uppfylls.

Nya bostäder

Bullerutredningen, ÅF 2016-03-23, visar att det endast är ett fåtal föreslagna nya bostäder där 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids. Vid entrégatan från Gamla Tylösandsvägen i norr berörs två bostäder. Här har prickmarken utökats för att säkerställa att dessa bostäder får ljudnivåer under 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Ekvivalent ljudnivå om 55 dBA överskrids även längre söderut längs entrégatan dock överskrids inte 60 dBA ekvivalentnivå. Här föreslås mindre flerbostadshus som placeras längs gatan och därmed kan skapa en skyddad utemiljö på motsatt sida.

För de flesta av bostäderna överskrids maximal ljudnivå 70 dBA, vid fasad mot gata. Det finns dock goda möjligheter att anordna en skyddad uteplats på den sida av huset som är vänd bort från gatan där ekvivalent ljudnivå underskrider 50 dBA samt maximal ljudnivå underskrider 70 dBA.

Skola och förskolor

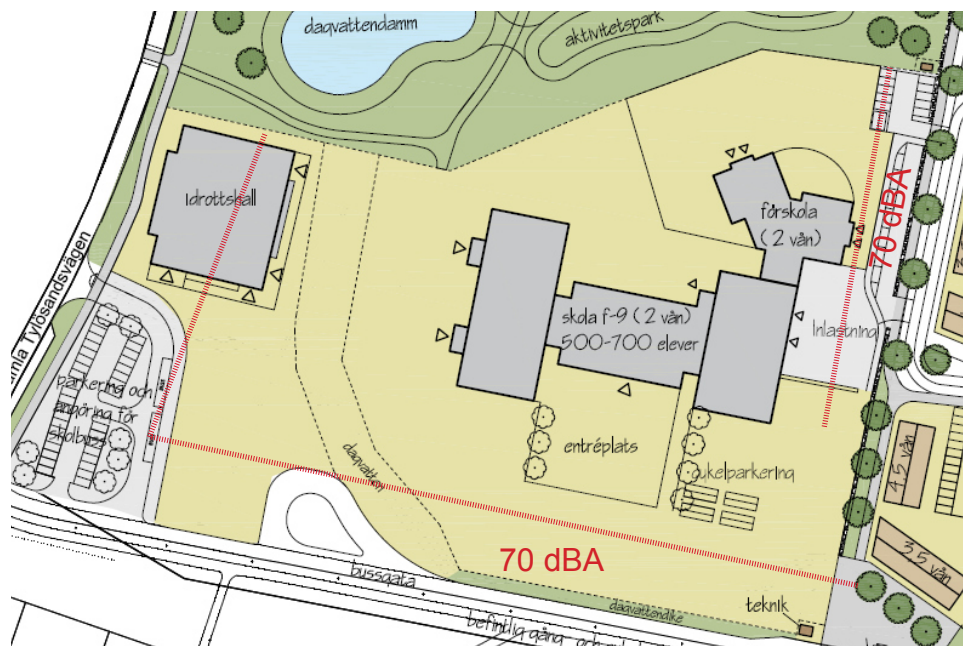
En skola och två förskolor föreslås inom planområdet. Förskolan i den östra delen av planområdet har enligt bullerutredningen (ÅF, 2016-03-23) bullernivåer som ligger under 50 dBA ekvivalent ljudnivå för i princip hela fastigheten. Närmast gatan i väster överskrider de maximala ljudnivåerna 70 dBA vilka berör en del av förskoletomten. Gården bör här inte utformas på ett sätt som inbjuder till lek, rekreation eller pedagogisk verksamhet. Den södra delen av fastigheten berörs av maximalnivåer över 70 dBA som alstras av busstrafiken på bussgatan. För att utemiljön på förskolegården inte ska utsättas för så höga maxnivåer styrs i detaljplanen att förskolebyggnaden ska placeras mot torgytan i söder så att byggnaden skärmar mot bullret. Vidare införs en planbestämmelse (m₁, se nedan) som säkerställer att dessa värden ska hållas inom förskolegården.

Även för skolan och förskolan i den västra delen ligger bullernivåerna under 55 dBA ekvivalentnivå för i princip hela fastigheten. Det är endast en zon i den västra delen om ca 10 meter mot Gamla Tylösandsvägen där ekvivalent ljudnivå överskrider 55 dBA. Här planeras främst angöring och parkering till skolan. Mot huvudgatan i den östra delen av skoltomten berörs en liten del av bullernivåer över 55 dBA. Även här illustreras angöring till förskola samt parkering. Maximalnivåer över 70 dBA uppnås inom en zon av ca 25-30 meter av skolfastigheten mot öster, väster och i söder mot bussgatan. Här införs samma planbestämmelse som för den fristående förskolan att rekommenderade riktvärden hålls inom de ytor som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. Det

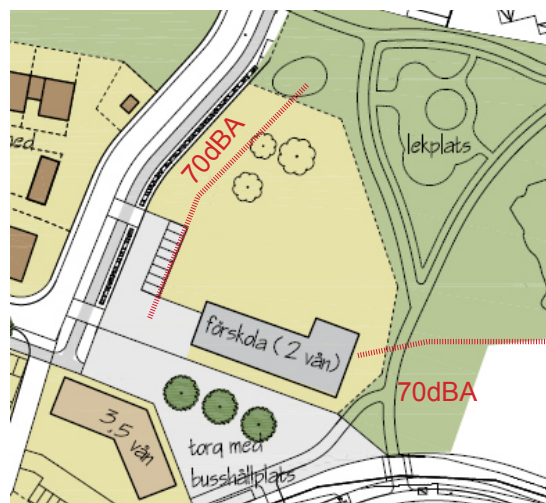
finns olika möjligheter att lösa bulleravskärmning, tex genom vallar med vegetation som integreras i skolgården eller att byggnader används som skärm mot buller. Bullerplank bör inte användas som förstahandsalternativ då för höga plank inverkar negativt på gatumiljön och upplevelsen av trygghet i gaturummet.

Planbestämmelse

m1 Skol- och förskolegård ska utformas så att 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids på de ytor som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet.



Bilden visar vilka områden som berörs av ljudnivåer över 70 dBA från trafik på angränsande vägar. Skärmning mot buller kan ske på olika sätt tex genom vallar med vegetation som integreras i skolgården, att byggnader används som skärm mot buller eller genom någon typ av bullerplank.



För förskolan i den östra delen av planområdet är bullernivåerna låga, 50 dBA ekvivalentnivå underskrids inom i stort sett hela fastigheten. Delar av fastigheten berörs av maximala ljudnivåer över 70 dBA. En planbestämmelse styr att byggnaden ska placeras i söder för att skärma bullret från bussgatan. Parkeringsytor och angöring placeras mot gatan där det bullrar mest. Mot lokalgatan i väster finns möjlighet att jobba med t ex en lägre vegetationsbeklädd vall som kan integreras i lekmiljön. Det finns också möjlighet att uppföra bullerplank om det bedöms nödvändigt.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Planområdet föreslås anslutas till fjärrvärmenätet. Både de kommunala verksamheterna såsom skola, två förskolor och ett äldreboende föreslås anslutas till fjärrvärmenätet. Vidare kommer även bostäderna i det nya området att ges möjlighet att anslutas till fjärrvärmenätet. För fjärrvärmenätet krävs två teknikbodar som placeras i anslutning till skolan, vid bussgatan och vid huvudgatan mot Albinsro i öster.

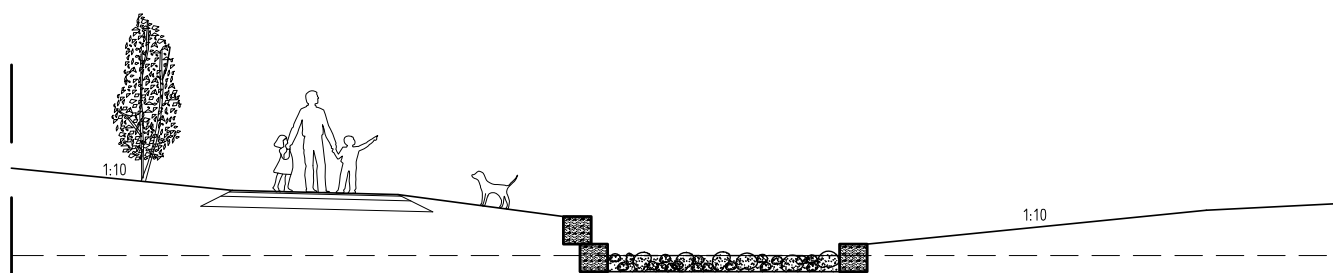
För områdets elförsörjning krävs två elstationer, båda placerad längs huvudgatan, en i mitten av området och en vid skolan.

Dricks- och spillvatten

Den nya bebyggelsen kan anslutas till det befintliga ledningsnätet i Gryningsvägen samt i Marinvägens förlängning i Karlstorp.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen för hela planområdet har studerats och en grov höjdsättning har gjorts vilken har varit styrande för områdets utformning. En dagvattenutredning har tagits fram, PM VA-hantering, Sweco 2017-05-23. Ett dagvattenstråk föreslås centralt i området där dagvatten samlas upp och leds åt väster via ett system av fördröjningsmagasin. Vattnet leds därefter under Gamla Tylösandsvägen



Sektion över del av parkstråket. En kanal formas av gabioner där dagvatten samlas. Flacka gräsbevuxna sluttningar omger dagvattenstråket. En gångväg löper på sluttningens norra sida.



Exempel på nedsänkt fördröjning för dagvatten. Västra hamnen, Malmö.



Bild som visar hur en sk gabion ser ut - ett nät som fyllts med stenkross och som ofta används för att ta upp höjdskillnader längs vägar, som avgränsning istället för mur eller häck etc.

och och leds vidare till befintligt dike innan det släpps ut i Nyrebäcken som ligger ca 300 meter väster om planområdet. Dagvatten från en del av den södra delen av planområdet måste på grund av nivåskillnader ledas till befintligt dagvattensystem i söder. En yta för fördröjning av dagvatten behöver därför tillkomma inom parkmarken söder om bussgatan. Denna åtgärd ryms inom gällande detaljplan med användningen PARK varför planområdet inte har utökats till att omfatta denna.

Möjligheten att infiltrera dagvatten lokalt har studerats och enligt slutsatserna i sårbarhetsutredningen (WSP, 2016-02-04, rev 2017-10-12) bör dagvatten från huvudgator, större samlade parkeringar och flerbostadshusen ledas bort genom ledningar eftersom det kan antas vara förorenat. Däremot rekommenderas att takvatten från villa- och radhusbebyggelse liksom dagvatten från lokalgator ges möjlighet att infiltreras lokalt.



Dagvattensystemet inom planområdet bygger därför på att dagvatten från lokalgator som räknas som rent leds till fördröjningsytor i parkstråket och infiltreras medan dagvatten från huvudgatan som anses smutsigt leds bort till dammen i väster innan det leds ut ur området. Dagvatten från de östra delarna av huvudgatan renas i ett så kallat biofilter innan det leds vidare till infiltration i dagvattenstråket. Dammen i väster har en tät botten vilket gör att dagvattnet inte kan infiltreras utan leds vidare ut i Nyrebäcken.

Möjligheten att styra att infiltration ska ske av dagvatten från tak har övervägts men inte fått någon lösning då det inte kan styras i detaljplan eftersom det inte finns någon

Bilden ovan visar dagvattensystemet i den västra delen av planområdet och bilden till höger visar dagvattensystemet i den östra delen. Röda ledningar visar avledning med dagvatten från huvudgata (förorenat) och grön ledning visar avledning med dagvatten från lokalgata (rent dagvatten).



möjlighet till uppföljning enligt PBL.

Området har höjdsatts med fokus på att inga instängda områden ska finnas vid häftiga regn (sk 100-årsregn). Vatten ska kunna ta sig ut från området vid större skyfall så att inga instängda områden skapas. Då handlar det om andra vägar än dagvattenstråket, bland annat att gator höjdsatts så att vattnet kan rinna där och rinna ut ur området. Ett dike strax norr om bussgatan föreslås därför så att vatten vid större skyfall ska kunna leta sig ut ur området. I väster korsar diket skolfastigheten i nordsydlig riktning för att sedan ledas ut i dagvattenstråket norr om skolan. För att säkerställa att diket håller rätt lutning regleras det med planbestämmelser på kvartersmarken om markhöjder vid fastighetsgräns. Vidare införs en administrativ bestämmelse om utökad marklovplikt gällande markens utformning inom detta område. Krav ställs även på att det vid marklov ska inlämnas en markplaneringsritning som redovisar markhöjder.

Planbestämmelse

a₁ Utökad marklovplikt gäller för utformning av dagvattenstråk. Vid marklov ska markplaneringsritning inlämnas redovisande markhöjder.

Möjligheterna är stora att utforma detta område som en tillgång för skolgården bland annat genom att använda sig av dessa förutsättningar så att det kan bli en del av utformningen av skolgården. Exakt utformning får studeras vidare i samband med detaljprojektering av skolgården.

Avfallshantering

Den nya bebyggelsen anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering.



Karta som visar dagvattenstråket (svart pil) samt diket som ska leda ut vatten vid kraftiga skyfall (streckad svart pil).

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

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

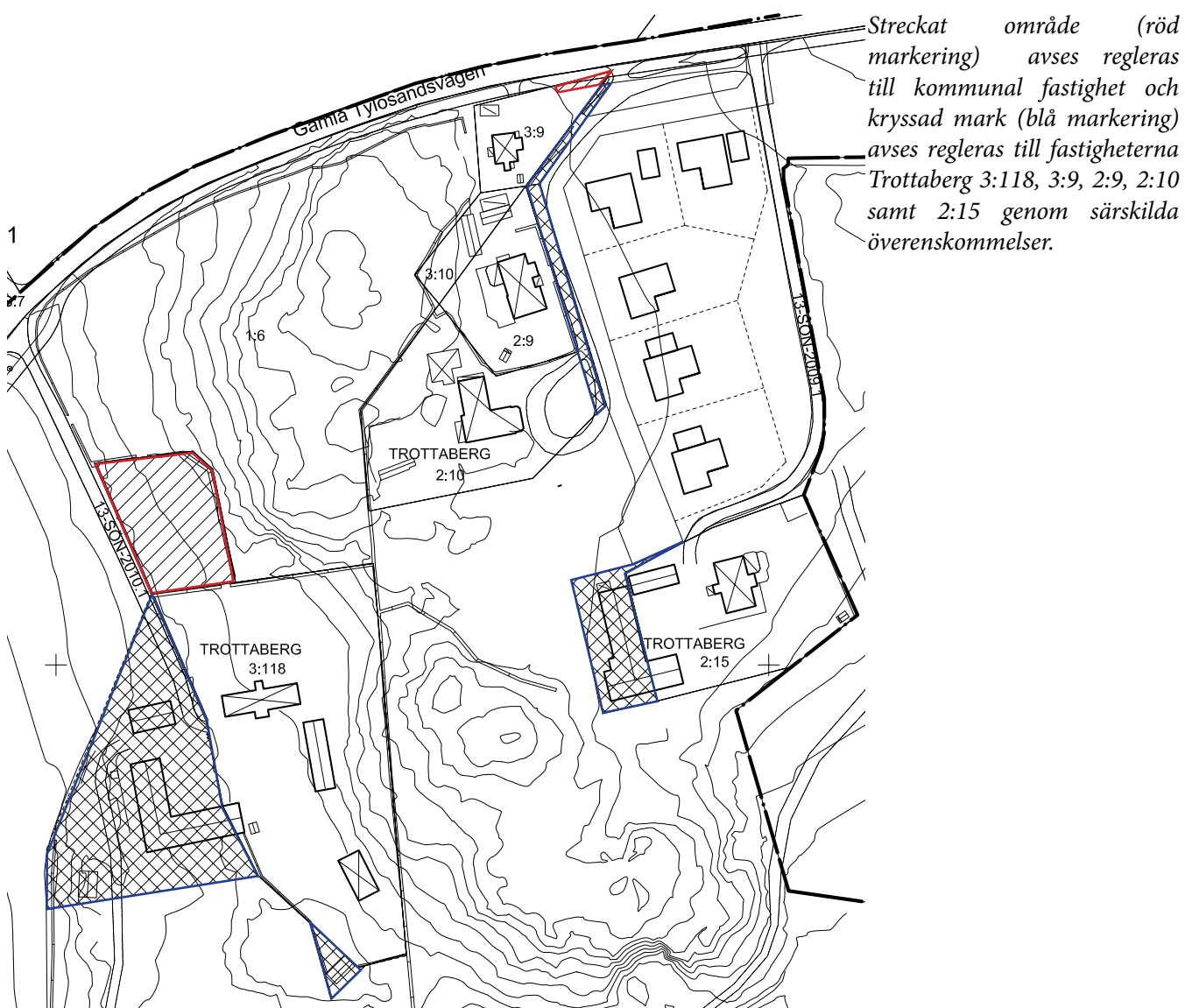
ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Tid	Planprocessen	Byggprocessen
3:e kvartalet 2016	Samråd	
2:a kvartalet 2017	Granskning	
4:e kvartalet 2017	Antagande	
1:a kvartalet 2018	Laga kraft	

Genomförande

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



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

Ansvarsfördelning

Anläggning	Genomförande, drift
Allmänt VA-nät	Halmstads kommun/LBVA
El	Halmstads energi och miljö Nät AB
Fjärrvärme	Halmstads energi och miljö AB
Bredband	Avreglerad marknad
Tele	Avreglerad marknad
Kvartersmark	Berörd markägare / byggherre

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän plats.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Huvuddelen av planområdet ägs av Halmstads kommun. Kommunala fastigheterna som berörs av planen är Bergsgård 1:6-7, 1:109. Bäckagård 1:18, Trottaberg 3:4, 3:6, 4:3 och Tylösand 2:1. Privata fastigheter som berörs av planen är Trottaberg 2:9-10, 3:9-10, 2:15 och 3:118. Utöver dessa fastigheter berörs även Trottaberg s:7, samfällad vägmark för Gamla Tylösandsvägen.

FASTIGHETSBILDNING

Nybildning av fastigheter enligt detaljplanen kommer att ske från den kommunala fastigheten Bergsgård 1:6. Dock behövs mindre fastighetsreglering från den kommunala fastigheten Trottaberg 3:6 till den västra skoltomten och mindre områden från de kommunala fastigheterna Trottaberg 3:4 och 4:3 till den del av Bergsgård 1:6 som skall utgöra fastighet för allmän plats. För vissa kvarter inom planområdet kommer det att krävas att gemensamhetsanläggningar bildas för gemensamma kvartersytor för parkering och gårdsytor. Behovet av tillskapande av gemensamhetsanläggningar kommer att bedömas i samband med markanvisningar och vid fastighetsbildningar.

För genomförande av planen för de privata fastigheterna Trottaberg 2:9, 2:10, 2:15, 3:9 och 3:118 avses frivilliga överenskommelser träffas mellan fastighetsägarna och kommunen. Om det inte går att träffa frivilliga överenskommelser kan dock de områden av Trottaberg 3:9 och 3:118 som skall utgöra allmän platsmark tvångsinlösas genom fastighetsreglering när planen vunnit laga kraft. För Trottaberg 2:15 kommer en överenskommelse att avse reglering av ett markområde med del av ekonomibyggnad från kommunens fastighet Bergsgård 1:6. För fastigheten Trottaberg 3:118 kommer en överenskommelse att avse ett markbyte där en obebyggd del av Trottaberg 3:118 som skall utgöras allmän platsmark regleras till Bergsgård 1:6 och två delar av Bergsgård 1:6 som är bebyggda med ekonomibyggnad regleras till fastigheten Trottaberg 3:118. För fastigheten Trottaberg 3:9 kommer en överenskommelse att avse dels reglering av ett mindre markområde till kommunens fastighet Bergsgård 1:6 och dels reglering av ett mindre område från Bergsgård 1:6 till Trottaberg 3:9. Området som avses regleras från Trottaberg 3:9 är i planen avsatt som allmän platsmark för att möjliggöra en förbättring av siktförhållandena utmed Gamla Tylösandsvägen. Området som ska regleras till Trottaberg 3:9 utgörs av kvartersmark.

Den samfällda fastigheten Trottaberg s:7 bör lösas in inom planområdet och överföras till Bergsgård1:6. Servitut för utfartsväg, Trottaberg 2:15, föreslås upphävas då utfart kommer att tillgodoses via ny lokalgata.

För Trottaberg 2:9 och 2:10 kommer en överenskommelse att avse reglering av kompletterande kvartersmark till dessa fastigheter.

EKONOMISKA FRÅGOR

Halmstads kommun bekostar utbyggnad av allmän plats.

Kommunen kommer att bekosta arkeologiska slututgrävningar för område RAÄ 106 och del av RAÄ 108. Kommunen kommer även att bekosta de arkeologiska undersökningar och eventuella slututgrävningar som måste ske vid en eventuell breddning av Gamla Tylösandsvägen.

Plankostnaden ingår i kommunens kostnader för exploateringen och ingen planavgift kommer därmed att tas ut vid bygglov som ges enligt denna detaljplan.

Halmstads kommun initierar, ansvarar för och bekostar fastighetsbildning för att genomföra denna detaljplan. Undantag från detta kan komma att ske vid tecknande av markanvisningsavtal och fastighetregleringsavtal för befintliga privata fastigheter.

Halmstads kommun/Laholmsbuktens VA bekostar utbyggnad av det allmänna VA-nätet. Berörda fastighetsägare erlägger anläggningsavgift för VA-anlutningar enligt vid vart tillfälle gällande taxa.

Halmstad Energi och miljö AB (HEM) har för avsikt att bygga ut fjärrvärmenät i området och avsikten är att för småhustomter skall den del av anläggningskostnaden som avser ledningar fram till avstängningsventil inom byggnad vara inbakat i tomtpriset. Anslutning till fjärrvärmenätet kommer att vara frivillig och resterande del av kostnaden bekostas av fastighetsägaren vid anslutning genom särskilt avtal med HEM. Dock kräver detta upplägg ett godkännande och beslut av kommunfullmäktige i samband med fastställelse av tomtpris för småhustomterna. För övriga fastigheter som önskar anslutning till fjärrvärmenätet träffas särskilda avtal med HEM för hela anslutningsavgiften.

Kostnader för elanslutning bekostas av fastighetsägare i enlighet berört nätbolags gällande taxa.

Kostnader för tele och bredband betalas av fastighetsägare i enlighet med berörda nätbolags gällande avgifter.

Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inklusive anpassning av kvartermark till allmän plats bekostas av berörd markägare.

För området har gjorts översiktlig geoteknisk undersökning. Detaljerade undersökningar avseende markens bärighet mm som kan krävas vid byggnation inom aktuellt planområde bekostas av berörd fastighetsägare/-köpare.

Försäljning av tomter för friliggande villor avses ske genom kommunen småhustomtkö. Försäljning av tomter för flerfamiljshus, radhus och grupphusbebyggelse av villor avses ske genom kommunala markanvisningar i vilka även vissa fastighetsbildningsåtgärder m.m. kommer att regleras.

Eventuella krav på komplettering av bullerskydd enligt de normer som gäller vid denna detaljplans antagande för vägsträcka utmed Gamla Tylösandsvägen inom detaljplan för Albinsro, del av Bergsgård 1:6, akt. nr. 138-1033, skall bekostas genom denna exploatering.

Utbyggnadskostnader för de allmänna anläggningarna

Kostnader för anläggande av gata och park kompletteras efter granskningsskedet.

ERÄTTNINGSSKYLDIGHET

Detaljplanen innebär inga varsamhets- eller skyddsbestämmelser och därmed kan kommunen inte bli ersättningsskyldig.

SÄRSKILT VIKTIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

I samband med detaljplanens genomförande finns en del frågeställningar som bör följas upp och stämmas av. De skyddsföreskrifter som finns upprättade för Söndrums vattentäkt ska beaktas. Det gäller t ex hantering av för grundvattnet skadliga ämnen. Tillförsel av ytvatten ner till grundvattnet är mycket viktigt för att trygga den framtida dricksvattenförsörjningen.

Sårbarhetsutredningen, WSP 2016-02-04, rev 2017-10-12, ger rekommendationer för hur dagvattenhanteringen i området ska lösas. Hänsyn till detta har tagits i VA-utredning (Sweco 2017-05-23) och påverkat utformningen av detaljplanen genom bland annat att föreslaget dagvattenstråk har utformats för att så mycket dagvatten från området som möjligt ska kunna infiltreras och även renas.

Vidare finns rekommendationer som rör genomförandefrågor som bland annat ledningar, markbeläggning och uppställning av arbetsfordon etc. Dessa åtgärder kan inte styras genom planbestämmelser men är viktiga att följa i samband med utbyggnaden av området. Nedan listas vilka av kommunens förvaltningar som har ansvar för vilka frågor och som är viktiga att följa upp i samband med genomförandet.

Samhällsbyggnadskontoret, Mark och exploatering ansvarar för:

- att vid beställning till Teknik- och fritidsförvaltningen vid av utbyggnad av planområdet ställer krav på att entreprenörer som kommer att verka inom planområdet känner till skyddsföreskrifterna samt de rekommendationer som finns i sårbarhetsutredningen.
- att respektive byggherre ska uppmärksamma innehållet i skyddsföreskrifterna för Söndrums vattentäkt. Detta kan ske till exempel genom att det skrivs in i markanvisningsavtal och vid försäljning av tomter att gällande skyddsföreskrifter och rekommendationerna i sårbarhetsutredningen ska följas.

Laholmsbuktens VA ansvarar för:

- att stumsvetsade ledningar med möjlighet till regelbunden täthetskontroll används vid utbyggnad av ledningssystem för förorenat dagvatten i området (riskklass3, trafik och parkering).
- att fördröjningsmagasinen i den västra delen av planområdet ska utföras täta så att det inte finns möjlighet till infiltration av ”smutsigt” dagvatten till dricksvattentäkten.
- att skyltar vid Gamla Tylösandsvägen sätts upp som aviserar att man befinner sig inom ett vattenskyddsområde.
- att ledningsgravar förses med erforderliga strömningsavskärande konstruktioner så att kringfyllningen inte fungerar som ett dränerande och/eller vattenledande stråk.

Teknik- och fritidsförvaltningen ansvarar för:

- att dagvatten från hårdgjorda ytor ska förhindras infiltrera i mark. Dagvattnet ska uppsamlas och ledas ut från området (eventuellt efter lokal fördröjning), d. v. s. genomföra den lösning som föreslås i dagvattenutredningen.
- att nattuppställning och tankning av arbetsfordon inte sker inom områden med extrem eller hög sårbarhet inom Zon 2 (planområdet). Särskild uppställningsplats för arbetsfordon och information till entreprenörer som kommer att finnas inom området behöver tas fram.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

- Per-Anders Olsson, Miljökontoret
- Alexandra Sandberg, Miljökontoret
- Agron Musaj, Laholmsbuktens VA
- Mattias Nordeborn, Laholmsbuktens VA
- My Olausson, Laholmsbuktens VA
- Stina Alexandersson, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Anneli Johansson, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Adin Vreva, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Anna Melin, Teknik- och fritidsförvaltningen
- Peter Svelenius, Byggnadskontoret
- Per-Åke Larsson, Samhällsbyggnadskontoret
- Ann-Charlotte Abrahamsson, Samhällsbyggnadskontoret
- Katarina Löfkvist-Eriksson, Samhällsbyggnadskontoret
- Sabina Andersson, Samhällsbyggnadskontoret
- Jonna Kignell, Samhällsbyggnadskontoret
- Chuanhong Pei, Samhällsbyggnadskontoret
- Ricard Junblad, Samhällsbyggnadskontoret
- Niklas Ohlin, Samhällsbyggnadskontoret
- Ulf Ek, HEM elnät
- Claes Andersson, HEM elnät
- Tomas Rasmusson, HEM
- Lars Fredin, Räddningstjänsten

Samhällsbyggnadskontoret

Mila Sladic
Planchef

Anna Winnberg
planarkitekt

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Tillhörande detaljplan för

BERGSGÅRD 1:6 M FL, Ranagård



SÖNDRUM, HALMSTADS KOMMUN
1380K-P2018/4

KS 2014/0354
Normalt förfarande
Samhällsbyggnadskontoret 2015-09-28

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.

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Huvudsyftet med detaljplanen är att pröva ny bebyggelse inom Bergsgård 1:6 m fl. Inriktningen för området är att det ska vara en blandad bebyggelse som utgörs av bostäder och allmän service såsom äldreboende, skola och förskola. Bebyggelsen ska utformas med en variation av olika boendetyper och upplåtelseformer såsom flerbostadshus, radhus och friliggande villatomter. Antalet bostäder bedöms bli ca 350-400 st. Ett viktigt syfte är också att marken ska utnyttjas effektivt med exempelvis mindre tomter med i huvudsak 1-2,5 våningshus för den friliggande bebyggelsen samt 3-5 våningshus för flerbostadsbebyggelsen. Kvaliteter i området ska vara kvalitativa grönområden och dagvattenhantering som synliggörs.

Planområdet är beläget i Söndrum, ca 5 km väster om Halmstads centrum. Området avgränsas i norr och väster av Gamla Tylösandsvägen och i söder av befintlig bussgata. I öster gränsar planområdet till bostadsbebyggelsen inom Albinsro. Planområdet omfattar ca 43 ha.

Nästan all mark inom planområdet ägas av Halmstads kommun (Trottaberg 2:7, 3:4, 3:6, 4:2, 4:3, Bergsgård 1:6 samt 1:7). På Trottaberget i den norra delen av planområdet ligger några privatägda fastigheter (Trottaberg 3:1, 3:10, 2:9, 2:10, 2:15).

Ställningstagande

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

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 utgörs av jordbruksmark som genomkorsas av ett antal stenmurar. Planområdet är inte tidigare detaljplanerat.

Översiktsplan och andra pågående projekt

Enligt Framtidsbild 2030, laga kraft 2015-01-05, är området utpekat som blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder. Detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner.

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.
Miljöbalken 3 kap: Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vatten.	X		X			Högklassig jordbruksmark tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Planområdet ligger i direkt anslutning till tätorten och är lämpat för en successiv utbyggnad. Ett ianspråktagande av jordbruksmark innebär att det är högst motiverat med en effektiv markanvändning bl. a. genom en tät bebyggelsestruktur. Planområdet ligger inom skyddsområde för Söndrums dricksvattentäkt. En exploatering av området bedöms öka risken för förorening av dricksvattentäkten samt bidra till en minskning av dricksvattenuttaget. Detaljplanen förväntas inte medföra något tillskott av allvarliga utsläppskällor eftersom ingan tyngre eller miljöfarlig verksamhet planeras inom området.
Miljöbalken 3 kap 6§ och 4 kap § 1 och 2: Natur-, kulturvärden och friluftsliv		X			X	Området omfattas inte av några riksintressen men gränsar i väster till både riksintresse för det rörliga friluftslivet (4 kap 4 §/ 2§ MB) samt riksintresse för friluftslivet Skrea strand - Tylösand (MB 3 kap 6 §). På sikt kommer nyttjandegraden av dessa friluftsområdena att öka då ett nytt bostadsområde växer fram i närheten.
Miljöbalken 4 kap 6§: Vattenkraft (gäller endast Fyllen)	-	-	-	-	-	Berör ej planområdet.
Miljöbalken 7 kap: Naturreservat, biotopskydd, strand-skydd etc.		X			X	Planområdet omfattas av följande skydd: <u>Strandskydd</u> Ett dike i den sydvästra delen av planområdet omfattas av strandskydd. Diket mynnar ut i Nyrebäcken ca 300 meter väster om planområdet.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
	x		x			Vattenskyddsområde Planområdet ingår i sekundärt skyddsområde för Söndrums vattentäkt. Ny bebyggelse inom planområdet påverkar den direkta avrinningen till källorna. Mark som idag är genomsläpplig kommer till stor del ersättas med hårdgjorda ytor, tak etc. Hårdgjorda ytor minskar infiltrationsmöjligheterna och därmed mängden grundvatten i de underliggande akvifererna. Under såväl byggskede som drift kan utsläpp ske av för vattentäkten farliga ämnen. Vidare krävs tillstånd av Miljö- och hälsa att borra för t ex bergvärme, då lerlagren riskerar att skadas.
		x			x	<u>Naturreservat</u> Cirka 600 meter norr om planområdet ligger Möllegårds naturreservat. På sikt kommer nyttjandegraden av naturområdet att öka då ett nytt bostadsområde växer fram i närheten.
	x			x		<u>Biotopskydd</u> Inom planområdet finns ett flertal gärdesgårdar och stenrösen i jordbruksmarken. Dessa småbiotoper har höga natur- och kulturvärden samtidigt som de underlättar spridningen av jordbrukslandskapets växt- och djurarter. En stor del av dessa biotoper kommer att tas i anspråk för bebyggelse men genom olika former av kompensationsåtgärder kan biotoperna återställas.
Byggnads- och fornminnen		x		x		Det finns inga kända byggnadsminnen inom planområdet. Planområdet har flera kända fornlämningar. En arkeologisk förstudie har tagits fram och den visar inom vilka delar av området som det finns behov av utgrävning. Två områden intill Trottaberget kommer att behöva grävas ut.
Kulturhistorisk miljö		x			x	Det finns inga utpekade kulturhistoriska värden inom planområdet.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Naturområde i ÖP 2000, naturvärden, rödlistade arter	x			x		En naturvärdesinventering har utförts som visar att de högsta naturvärdena finns inom den norra delen av Trottaberget. Naturvärdena på Trottaberget är knutna till att det utförs skötselåtgärder för att värdena ska kunna bibehållas. Biotopen/-erna kommer att vara orörda, men störningarna kan öka som en följd av exploateringen. Vidare finns ett antal äldre gårdsbildningar med naturvärden och stenmurar med generellt biotopskydd. Dessa värden kan till viss del bevaras medan andra genom kompensationsåtgärder kan ersättas. Angränsande till planområdet rinner Nyrebäcken. Bäckens är i översiktsplanen utpekad som ett ekologiskt särskilt känsligt område. Levnadsbetingelserna för djur och växter i och kring Nyrebäcken kommer inte påverkas på ett betydande sätt. På sikt kommer dock nyttjandegraden av naturområdet att öka då ett nytt bostadsområde växer upp i närheten. Rödlistade arter som hittats är söndrumsbjörnbär (EN) och kustgrimmia (NT). Dessa bedöms inte påverkas negativt i exploateringen.
Påverkan på människors hälsa och säkerhet. Risk för buller, luftföroreningar m.m.	x				x	<u>Bullerstörningar mm</u> Det finns inga större bullerkällor inom eller i närheten av planområdet. Trafikmängderna på Gamla Tylösandsvägen uppgår till cirka 1 600 fordon/dygn (2015). I samband med planeringen av det nya området kommer trafikmängderna att räknas upp och bullerberäkningar göras. För boende i befintliga bostäder söder om bussgatan kommer ljudmiljön att förändras då ett nytt bostadsområde byggs upp i närheten.
		x			x	<u>Luftkvalitet</u> Luftkvaliteten inom planområdet är god. Den biltrafik som alstras kan komma att påverka luftkvaliteten i centrala Halmstad då många målpunkter, arbetsplatser m.m. finns i centrum och de östra delarna av staden. Risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för kväveoxider finns bland annat vid Slottsbron och Fredsgatan.
		x			x	<u>Radon</u> Större delen av planområdet ligger inom lågriskområde för radon. Området kring Trottaberget ligger inom normalriskområde för radon.

FAKTOR	KÄNSLIGHET		PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Områdets känslighet		Påverkan på program-området vid ett genomförande av detaljplanen			
	Känsligt	Okänsligt	Stor	Medel	Liten	
Risk för olyckor Skred, ras, översvämning		x			x	Risken för skred, ras eller översvämning bedöms som mycket låg.
Förorenad mark		x			x	Befintlig markanvändning är jordbruksmark. Inga kända förorenade områden finns.
Landskapsbild	x				x	Landskapsrummet är storskaligt, erbjuder vidsträckta siktlinjer och räknas till en av kommunens kustslätter. Alla nya tillägg i detta landskap är väl synliga på långt håll vilket gör att påverkan på landskapsbilden bedöms som stor. Genom att bebyggelsen planeras så att lägre bebyggelse placeras i utkanten av området och att gränzonen ut mot landskapet får en medveten utformning kan negativ påverkan på landskapsbilden minimeras. Utbyggnaden bedöms därmed få måttlig påverkan på landskapsbilden, då bebyggelsen är småskalig utan höga och storskaliga 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	Den biltrafik som alstras kan komma att påverka luftkvaliteten i centrala Halmstad då många målpunkter, arbetsplatser m.m. finns i centrum och de östra delarna av staden. Risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för kväveoxider finns bland annat vid Slottsbron och Fredsgatan. Luftkvaliteten övervakas kontinuerligt av kommunen genom regelbundna mätningar och resultaten visar att miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Tillskottet av biltrafik som alstras av planområdet bedöms inte bidra till att miljökvalitetsnormen för luft överskrids i centrala Halmstad.
Miljökvalitetsnormer för buller	Planförslaget bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormer för buller överskrids.
Miljökvalitetsnormer för vatten	Statusen för Nyrebäcken från 2009 var klassad som måttlig ekologisk status. Den fastställda MKN (gäller år 2009-2015) för Nyrebäcken är god ekologisk status med tidsfrist till 2021 pga orimligt höga kostnader och tekniskt svårt att komma till rätta med problematiken som är övergödning i denna å. Nyrebäcken är i dagsläget hårt belastad av övergödning. Jordbruksmarken i avrinningsområdet bidrar i stor utsträckning till höga halter näringsämnen i ån. Vid ett genomförande av detaljplanen kommer markanvändningen att ändras från jordbruksmark till bostadsändamål vilket kommer att minska näringsläckaget. Andelen hårdgjord yta ökar och dagvattnet kommer att tas om hand lokalt. Dagvattnet kommer att ledas till öppna diken som både fördröjer och till viss del renar vattnet. Näringsbelastningen från området kommer att minska vid genomförandet av planen vilket kan vara positivt för möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status för Nyrebäcken 2021. Området berör delvis grundvattenförekomsten Halmstad som 2009 klassades ha god kemisk och kvantitativ status. Vattenmyndigheten bedömde 2009 att grundvattenförekomsten riskerade att inte uppnå god kemisk grundvattenstatus 2015 men att det inte förelåg någon risk med försämrad kvantitativ status till 2015. För miljökvalitetsnormerna för grundvatten kommer ett genomförande av planen att innebära viss minskning av nybildning av grundvatten lokalt på platsen. Att bebygga och hårdgöra mark som i dagsläget är genomsläpplig jordbruksmark har således negativa effekter på grundvattenförekomsten Halmstads kvantitativa status. Minskningen av nybildningen av grundvatten inom planområdet i relation till nybildningen inom hela grundvattenmagasinet, bedöms vara marginell. Vattenförekomstens har heller inte av Vattenmyndigheten bedömts ligga i riskkategorin för minskning av grundvattenmängden pga avrinningsområdets totala storlek. Den kemiska statusen hos grundvattnet bedöms inte påverkas negativt genom föreslagen ändrad markanvändning jämfört med nuvarande jordbruksdrift.

Nationella miljömål	Planförslaget påverkar uppfyllandet av följande miljömål:
- Begränsad klimatpåverkan	Planförslaget innebär ett ny bostadsbebyggelse tillkommer i ett läge med närhet till kollektivtrafik som skapar möjligheter för ett hållbart resande. Gång- och cykelvägnätet byggs ut och det finns möjlighet till anslutning till fjärrvärme.
- God bebyggd miljö	Planförslaget innebär att intentionerna i översiktsplanen fullföljs med inriktning att bygga i stråk med närhet till kollektivtrafik och att utnyttja marken effektivt. Planområdet ligger i direkt anslutning till tätorten med närhet till kollektivtrafik och är därmed lämpat för en successiv utbyggnad.
- Frisk luft	Detaljplanen medför ett ökat underlag för kollektivtrafiken, det byggs GC-vägar och området föreslås anslutas till fjärrvärme.
- Myllrande våtmarker	Ett gröonstråk med öppna dagvattendammar planeras i området.
- Levande sjöar och vattendrag	Öppna dagvattensystem med dimensionering för kraftiga regn, näringsreduktion och flödesutjämning.
- Grundvatten av god kvalitet	Risk finns för påverkan på grundvattnet genom bland annat en minskad tillrinning till grundvattentäkten och därmed minskade uttagsmöjligheter. En exploatering av området ger en ökad risk för föroreningar. Detaljplanen förväntas dock inte medföra något tillskott av allvarliga utsläppskällor eftersom ingen tyngre eller miljöfarlig verksamhet planeras inom området.
- Ett rikt växt och djurliv	De rödlistade arterna som identifierats i området, kustgrimmia och söndrumsbjörnbär, påverkas ej. Ett genomgående gröonstråk som kopplas till befintliga naturområden planeras i området vilket gynnar växt- och djurlivet.
- Ett rikt jordbrukslandskap	Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse vilket motverkar miljömålet.

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 1. Söndrums vattentäkt 2. Jordbruksmark	1. Hela planområdet ligger inom sekundärt vattenskyddsområde för Söndrums grundvattentäkt. Vilka effekter det nya bostadsområdet kan få på vattentäkten är oklart. 2. Högklassig jordbruksmark tas i anspråk. Utbyggnaden av planområdet sker som en naturlig fortsättning av tätorten.
Effekternas sannolikhet	1. En sammanställning och bedömning av de hydrogeologiska förutsättningarna har gjorts. Det bedöms vara liten sannolikhet att en utbyggnad av planområdet med i huvudsak bostäder kommer att innebära en ökad risk för påverkan på vattentäkten. De vattenförande lagren i vattentäkten är relativt skyddade. Planområdet ligger i ett infiltrationsområde, men inte i ett uttalat känsligt sådant. Detaljplanen förväntas inte medföra något tillskott av allvarliga utsläppskällor. Infiltrationen minskar vilket på sikt påverkar uttaget ur vattentäkten. Störst risk för förorening längs högre trafikerade vägar genom trafikolycka och risk för läckage. 2. Mycket stor sannolikhet för påverkan. Jordbruksmarken tas i anspråk för bebyggelse.
Effekternas betydelse och komplexitet	1. Negativ påverkan på grundvattentäkten kan få mycket stor betydelse för vattenförsörjningen för en kortare eller längre tid. Komplexitetet av en eventuell sådan händelse är mycket hög. 2. Högklassig jordbruksmark tas i anspråk. Utbyggnaden av planområdet sker som en naturlig fortsättning av tätorten och nyttjande av marken bedöms bli effektivt.
Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet	1. Ett läckage av farligt ämne som kan påverka vattentäkten kan ta lång tid innan det når grundvattenlagren. Det kan ta tid innan ev påverkan på vattenkvaliteten kan konstateras och kan vara svårt att åtgärda. En minskad tillrinning till vattentäkten är varaktig. 2. Påverkan på jordbruksmarken är inte reversibel.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

- Ann-Charlotte Abrahamsson, kommunekolog, Samhällsbyggnadskontoret
- Mattias Nordeborn, Laholmsbuktens VA

KÄLLOR

- Framtidsbild 2030, laga kraft 2015-01-05
- www.viss.se (2015-09-28)

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Anna Winnberg
planarkitekt



Handläggare
Marcus Johansson
Tel
+46 10 505 47 79
Mobil
+46 76 789 94 44
E-post
marcus.p.johansson@afconsult.com

Mottagare
Halmstads kommun

Datum
2016-07-11
Projekt-ID
711672

MKB till detaljplan Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård, Halmstad



Godkänd av kommunfullmäktige 2017-12-12



Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
1 Inledning.....	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Om MKB arbetet	7
1.3 Behovsbedömning	7
1.4 Avgränsningar MKB	8
2 Alternativ	9
3 Planförslag	9
4 Kulturmiljö	10
4.1 Allmänt	10
4.2 Nuvarande förhållanden	10
4.3 Konsekvenser	12
4.4 Förslag till åtgärder	13
5 Naturmiljö	13
5.1 Allmänt.....	13
5.2 Nuvarande förhållanden och naturvärdesbedömning	13
5.3 Konsekvenser	15
5.4 Förslag till åtgärder	15
6 Jordbruk.....	16
6.1 Allmänt	16
6.2 Nuvarande förhållanden	16
6.3 Konsekvenser	16
6.4 Förslag till åtgärder	17
7 Dagvatten	17
7.1 Allmänt	17
7.2 Nuvarande förhållanden	19
7.3 Föreslagen dagvattenhantering	20
7.4 Strandskyddade områden.....	21
7.5 Nyrebäcken ytvattenförekomst / miljö kvalitetsnormer	21
7.6 Konsekvenser	21
7.7 Förslag till åtgärder	22
8 Söndrums dricksvattentäkt	22
8.1 Allmänt	22
8.2 Nuvarande förhållanden	23
8.3 Sårbarhet.....	24



8.4	Grundvattenförekomst / miljö kvalitetsnormer	25
8.5	Konsekvenser	25
8.6	Förslag till åtgärder	25
9	Trafikanknutna miljöeffekter	25
9.1	Trafikuppgifter	25
9.2	Trafikbuller	26
9.3	Luftföroreningar / miljö kvalitetsnormer	28
9.4	Brandskydd insatstider.....	28
	Referenser	29



Sammanfattning

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behandlar detaljplan för Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård i Halmstad kommun.

Planområdet är beläget i stadsdelen Söndrum, cirka 5 km väster om Halmstads centrum. Området avgränsas i norr och väster av Gamla Tylösandsvägen och i söder av befintlig bussgata. I öster gränsar planområdet till bostadsbebyggelsen inom Albinsro. Planområdet omfattar cirka 40 ha.



Figur 1. Aktuellt planområde

Ett planprogram som föreligger detaljplanen upprättades 2009-06-24. Nu aktuell detaljplan omfattar ny bebyggelse inom Bergsgård 1:6 m fl. Inriktningen för området är att det ska vara en blandad bebyggelse som utgörs av bostäder och allmän service såsom äldreboende, skola och förskola. Bebyggelsen utformas med en variation av olika boendetyper och upplåtelseformer såsom flerbostadshus, radhus, kedjehus, parhus och friliggande villatomter.

Detaljplanen syftar bland annat till att marken ska utnyttjas effektivt med mindre, välplanerade och yteffektiva tomter med i huvudsak 1-2,5 våningshus för den friliggande bebyggelsen samt 3-4 våningshus för flerbostadsbebyggelsen. Centralt i området ska finnas grönområden som länkar samman de olika bebyggelsegrupperna och som inrymmer flera olika funktioner såsom dagvattenhantering och ytor för rekreation. En viktig funktion för de gröna stråken är att skapa en sammankopplad struktur som gynnar rörelser både för människor, växter och djur.

Aktuellt område består till övervägande del av jordbruksmark som är uppbruten av enstaka markvägar, vegetationsdungar, diken, åkerholmar och stenmurar. Det öppna och flacka landskapet ger fria utblickar med undantag av Trottaberg och Trollberget som fungerar som karaktärsfulla landmärken i landskapet. Stenmurarna som



genomkorsar området vittnar, tillsammans med de äldre gårdarna på Trottaberg samt Ranagård, om långvarigt jordbruk i trakten.

Genomförande av planen innebär att hela området, Trottaberg undantaget, exploateras och i princip att all åkermark övergår till bebyggelse och grönområde för rekreation och dagvattenhantering. Från ett kulturmiljöperspektiv är förändringen stor, från flera hundra år med odlingsmark till tätortsbebyggelse. Samtidigt är det en naturlig utveckling, staden växer och aktuellt område gränsar idag till den expanderande tätorten.

För Trottaberg bedöms konsekvenserna av planen som små, eftersom miljöerna sparas. Här bör dock skötselbehovet uppmärksammas, eftersom de naturvärden som finns i området är beroende av skötselåtgärder. Åkerholmar och stenmurar i öppna landskap innehåller generellt sett alltid naturvärden. Stenmurar och eventuella odlingsrösen som tas bort innebär en negativ påverkan på både natur- och kulturvärdena i området. När de omfattas av det generella biotopskyddet krävs dispensansökan. Även diket i väster omfattas av det generella biotopskyddet samt av strandskyddsbestämmelserna.

Planförslaget bedöms inte medföra överskridande av miljökvalitetsnormer för varken utomhusluft och buller. Planförslaget minskar inte möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för aktuella yt- eller grundvattenförekomster.

All mark inom planområdet kommer att tas i anspråk vid exploatering, vilket betyder att produktiv jordbruksmark av relativt hög klass tas ur bruk om än lite i förhållande till den totala arealen i Halmstads kommun. Planområdet har pekats ut som utbyggnadsområde i gällande översiktsplan och inom ramen för det arbetet har nödvändiga avvägningar gjorts.

Vid sammanvägning av områdets sårbarhet och hotbild från planerad markanvändning, bedöms rimliga skyddsåtgärder vara att leda bort dagvatten från huvudgator och större parkeringar vid verksamheter och flerbostadshus. Dagvatten från lokalgator och takavvattningsbedöms, där det är möjligt beroende på de lokala markförhållandena, kunna infiltreras lokalt.

Inga bostäder bedöms ha bullervärden som överskrider rekommenderade riktvärden i dagsläget. Efter utbyggnad överskrider grundriktvärdet dygnsekvivalent nivå 55 dBA utomhus vid fasad vid enstaka befintliga hus längs Gamla Tylösandsvägen i öster samt bostaden strax väster om Trottaberget. Bullervärdena beräknas ligga ca 1-2 dB(A) över riktvärdet, förslag till åtgärder har tagits fram.

Det planerade området beräknas ligga utanför räddningstjänstens normala insatstid, det vill säga under 10 minuter från inkommet larm till angrepp.



1 Inledning

1.1 Bakgrund

Halmstad är i behov av fler bostäder. Avsikten med planeringen är att möta behovet från bostadsmarknaden samt att skapa ett attraktivt och hållbart bostadsområde i stadsdelen Söndrum. Hela planområdet är cirka 40 ha och ligger sydöst om Gamla Tylösandsvägen, cirka 5 km väster om centrala Halmstad, se figur 2 och 3.



Figur 2. Översiktskarta med aktuellt område ungefärligt markerat



Figur 3. Ungefärligt planområde som omfattas av föreliggande MKB



Huvuddelen av marken inom planområdet ägs av Halmstads kommun (Trottaberg 2:7, 3:4, 3:6, 4:2, 4:3 samt Bergsgård 1:6 och 1:7). I den norra delen av planområdet, på Trottaberget, ligger några privatägda fastigheter (Trottaberg 3:1, 3:10, 2:9, 2:10, 2:15).

1.2 Om MKB arbetet

ÅF Infrastructure AB har på uppdrag av, och i samarbete med Halmstads kommun, upprättat en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utifrån detaljplanen för Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård

MKB:n har utförts på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret, Halmstads kommun.

Sammanställning av underlag som tagits fram för MKB:n har utförts av Marcus Johansson, ÅF Infrastructure AB. Besök på platsen har skett, men till största del bygger bedömningar och analyser i MKB:n på befintligt underlag och tidigare utredningar.

1.3 Behovsbedömning

EG-direktivet om miljöbedömningar av planer och program har införts i svensk lagstiftning (SFS 2004:606) och föranlett ändringar i plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB). Därav följer krav på att planer och program ska genomgå en miljöbedömning om deras genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Miljöbedömningen syftar till att tidigt i besluts- och planeringsprocessen belysa miljöeffekterna. För att avgöra om en miljöbedömning krävs ska en behovsbedömning göras. Den rapport som upprättas vid en miljöbedömning utgörs av själva miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommunen har översiktligt studerat vilken miljöpåverkan de i programmet föreslagna förändringarna kan få – se "Behovsbedömning av miljöbedömning tillhörande detaljplan för Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård" (Halmstads kommun KS2014/0354). Kommunen bedömer att ett genomförande av föreslagna åtgärder kan komma att medföra betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser. Skälen till detta är:

- eventuell påverkan på Söndrums vattentäkt
- ianspråktagande av jordbruksmark
- objekt/miljöer som omfattas av det generella biotopskyddet påverkas och av denna anledning har förslag på kompensationsåtgärder tagits fram
- eventuell påverkan på rödlistade arter.

Till grund för ställningstagandet ligger en bedömning gjord enligt kriterierna i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 4. Behovsbedömningen utgör ett eget dokument (Halmstads kommun KS2014/0354).



1.4 Avgränsningar MKB

MKB-arbetet innebär en systematisk behandling av aktuella problemställningar. För att läsaren ska känna till de viktigaste förutsättningarna, behandlas nedan olika MKB-avgränsningar som gjorts i denna utredning. De olika miljöaspekterna beskrivs under rubrikerna *Nuvarande förhållanden* respektive *Konsekvenser* samt i de fall det är aktuellt även *Föreslag till åtgärder*. Beskrivningen av ett nollalternativ ingår också i MKB:n. Följande utgångspunkter och resonemang gäller således:

Geografisk avgränsning

Området avgränsas i norr och väster av Gamla Tylösandsvägen, i övrigt av Trollberget samt av befintlig bebyggelse, dock med undantag av bebyggelsen på Trottaberg. Det aktuella området är cirka 40 ha stort och beläget cirka 5 km väster om centrala Halmstad, se figur 1 till 3.

Beskrivningen av miljökonsekvenserna inriktar sig i första hand på de fysiska ingrepp som planen medför.

Behandlade miljöfaktorer

Den 7 oktober 2015 behandlades frågan om avgränsningar på ett möte med Länsstyrelsen Halland. I samråd bestämdes att följande områden är ska redovisas i MKB:n.

- Påverkan på jordbruksmark
- Söndrums dricksvattentäkt
- Buller
- Område som omfattas av strandskyddsbestämmelserna
- Objekt och miljöer som omfattas av det generella biotopskyddet

Mot bakgrund av detaljplaneförslaget och områdets karaktär samt de olika bedömningar som redovisas i planprogram och behovsbedömning, har även följande miljöaspekter bedömts behöva redovisas i MKB:n.

- Kulturmiljö
- Naturmiljö, utöver biotopskyddade miljöer
- Dagvatten, i ett vidare perspektiv
- Trafikanknutna miljöeffekter, utöver buller
- Nyrebäcken och miljökvalitetsnormer avseende vattenförekomster



2 Alternativ

Alternativ 0: Området detaljplaneras ej

Alternativ 1: Aktuellt planförslag som medger exploatering av området

Nollalternativet innebär att ingrepp i planerat område undviks, vilket medför att områdets nuvarande markanvändning kan fortgå. Det innebär också att områden för bostäder exploateras på annan plats i kommunen. All exploatering medför mer eller mindre negativa miljökonsekvenser, frågan är snarare hur konsekvenserna kan begränsas och om man kan hitta åtgärder som till viss del kompenserar för intrånget. Området bedöms dock inte hysa några unika värden som måste sparas. Därför saknas särskilda argument för nollalternativet.

Beträffande alternativa platser för exploateringen har detta arbete främst bedrivits i samband med kommunens översiktsplanering. Gällande översiktsplan benämns Framtidsplan 2030 och den antogs av kommunfullmäktige den 17 juni 2014. Planen överklagades och vann laga kraft den 5 januari 2015. I översiktsplanen föreslås aktuellt område för utbyggnad med bostäder och icke störande verksamheter. Fördelarna med Ranagårdsområdet är bland annat närheten till Bäckagård som är en centrumnod i staden och möjligheten att utnyttja befintlig infrastruktur. Dessutom stärks den offentliga servicen i området genom att detaljplanen möjliggör för ny skola, förskola samt äldreboende.

Detaljplanearbetet har således föregåtts av både översiktsplan och planprogram där områdets lämplighet i sig och även i förhållande till andra områden har diskuterats.

3 Planförslag

Planområdet är beläget i stadsdelen Söndrum, cirka 5 km väster om Halmstads centrum. Området avgränsas i norr och väster av Gamla Tylösandsvägen och i söder av befintlig bussgata. I öster gränsar planområdet till bostadsbebyggelsen inom Albinsro. Planområdet omfattar cirka 40 ha.

Ett planprogram som föreligger detaljplanen upprättades 2009-06-24. Nu aktuell detaljplan omfattar ny bebyggelse inom Bergsgård 1:6 m fl. Inriktningen för området är att det ska vara en blandad bebyggelse som utgörs av bostäder och allmän service såsom äldreboende, skola och förskola. Bebyggelsen utformas med en variation av olika boendetyper och upplåtelseformer såsom flerbostadshus, radhus, kedjehus, parhus och friliggande villatomter.

Detaljplanen syftar bland annat till att marken ska utnyttjas effektivt med mindre, välplanerade och yteffektiva tomter med i huvudsak 1-2,5 våningshus för den friliggande bebyggelsen samt 3-4 våningshus för flerbostadsbebyggelsen. Centralt i området ska finnas grönområden som länkar samman de olika bebyggelsegrupperna och som inrymmer flera olika funktioner såsom dagvattenhantering och ytor för rekreation. En viktig funktion för de gröna stråken är att skapa en sammankopplad struktur som gynnar rörelser både för människor, växter och djur.

För vidare information om detaljplanen hänvisas till detaljplaneförslaget och kommunens planarbete.



4 Kulturmiljö

4.1 Allmänt

Fornlämningar finns i området. Vid arkeologisk undersökning och utredning följer man normalt fyra skeden: Förstudie – Utredning – Förundersökning – Slutundersökning

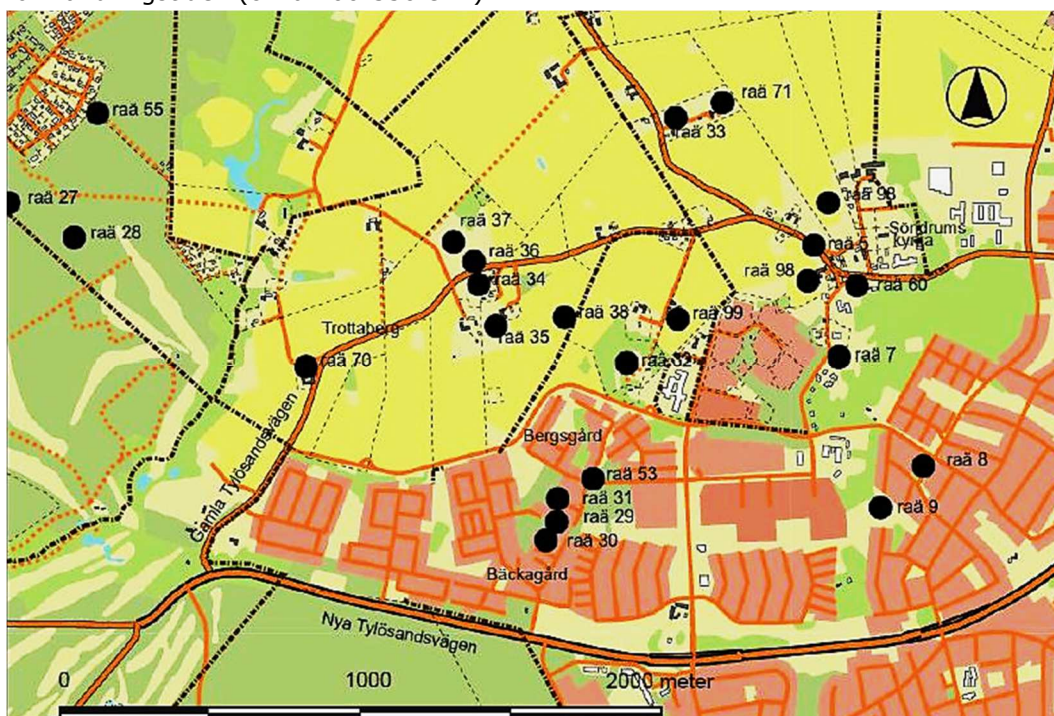
4.2 Nuvarande förhållanden

Aktuellt område består till största delen av jordbruksmark. Flera stenmurar genomkorsar området och vittnar, tillsammans med ett par äldre gårdar på Trottaberg samt Ranagård, om långvarigt jordbruk i trakten. Gårdarna vid Trottaberg har traditionell utformning med sadeltak och fasader av huvudsakligen trä.

På Generalstabskartan från 1867 redovisas Ranagård och gårdar vid Trottaberg samt Gamla Tylösandsvägen. Den senare Häresekonomska kartan från 1919-25 visar tydligare hur gårdar, vägar och skiften ligger och likheterna är stora vid jämförelse med den Ekonomiska kartan från 1967.

Marken i området är också rik på fynd från både stenålder och bronsålder. De första människorna som vandrade in i Halland efter den senaste istiden var jägare och samlare. Från yngre stenåldern och framåt började människan att bli alltmer bofast och utnyttja jorden till åkerbruk och bete. Övergången mellan stenålder och bronsålder var en värmeperiod. Havet nådde då längre in i landet än idag, dock inte till aktuellt område. De lätta jordarna i kustbygd/större dalgångarna odlades upp först.

I figur 4 samt tabell 1 nedan redovisas kända fornlämningar som hämtats från arkeologisk förstudie (Kulturmiljö Halland 2008). De förhistoriska fynd som tidigare gjorts i eller i närheten av planområdet visar på lämningar i form av boplatsspår och gravar men även smycken, yxor och hällkistor. Vid Hovgården cirka 400 meter norr om planområdet hittade man på 1930-talet ett filigransmycke i guld som daterades till folkvandringstiden (cirka 400-550 e kr).



Figur 4. Karta fornlämningar enligt arkeologisk förstudie (Kulturmiljö Halland 2008)

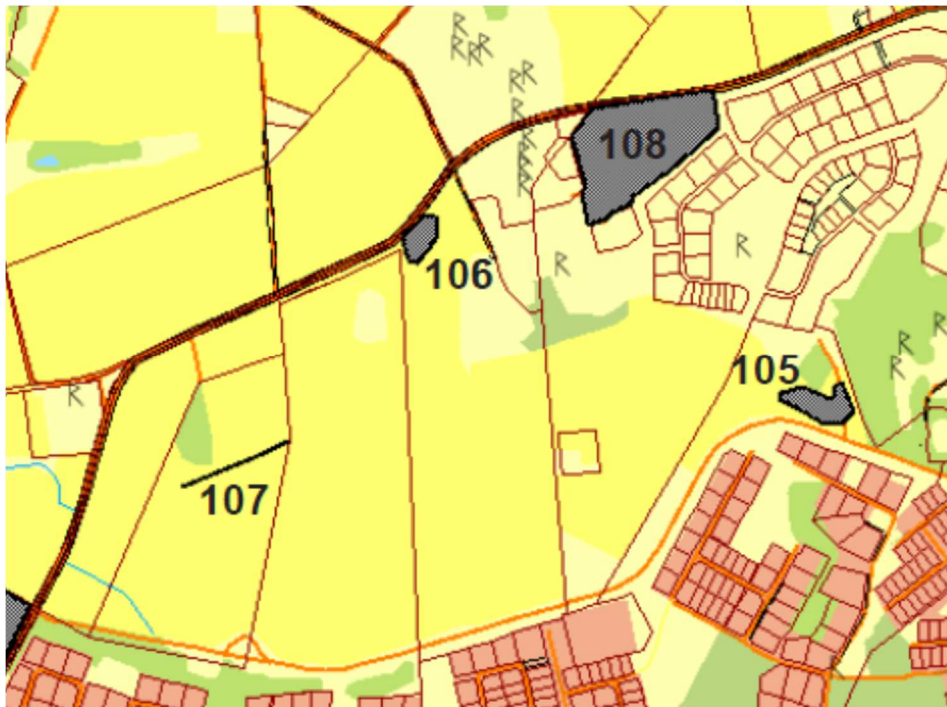


Tabell 1 Matris fornlämningar enligt arkeologisk förstudie (Kulturmiljö Halland 2008)

RAÄ-nummer	Lämningstyp	Beskrivning	Antikvarisk bedömning
Söndrum 32:1	Stensättning	Stensättning, ca 9 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 32:2	Stensättning	Stensättning, ca 10 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 32:3	Fångstgrop	Grop, ca 7 m diam, stenar	Bevakningsobjekt
Söndrum 34:1	Stensättning	Stensättning, ca 20 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 34:2	Stensättning	Stensättning, ca 13 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 34:4	Stensättning	Stensättning, ca 9 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 35:1	Stensättning	Stensättning, ca 10 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 36:1	Stensättning	Stensättning, ca 11 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 36:2	Sammanförda lämningar		Bevakningsobjekt
Söndrum 37:1	Stensättning	Stensättning, ca 14 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 37:2	Stensättning	Stensättning, ca 11 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 37:3	Stensättning	Stensättning, ca 9 m diam	Fast fornlämning
Söndrum 37:4	Grav	Rest sten, ca 0,9 m hög	Bevakningsobjekt
Söndrum 38:1	Fyndplats	Stenryxa	Övrig kulturhistorisk lämning
Söndrum 70:1	Fyndplats	Bronsyxor, bronsbleck, flintyxa	Övrig kulturhistorisk lämning
Söndrum 99	Boplatssområde	Boplat, ca 190*55-80 m2	Fast fornlämning
Söndrum 105	Boplat	Boplat, ca 135*110	Fast fornlämning
Söndrum 108	Boplat	Boplat, ca 400*200	Fast fornlämning
Objekt 4	Färdväg	Område med spår (5 stycken) efter hålvägar i ett sökschakt Inom markerat område	Fast fornlämning

En arkeologisk förundersökning har, efter förstudien, utförts inom planområdet i samband med planeringen av etapp 1 (Albinsro), under våren 2010. Resultatet påvisar att fornlämning Raä Söndrum 106, se figur 5, utgörs av en välbevarad boplat från yngre bronsålder, samt en grav från den så kallade stridsyxeperioden under yngre stenålder (LST Dnr 431-24814-09). Inom aktuellt område finns sannolikt ytterligare någon grav/gravar, samt boplatlämningar. Då fornlämning Raä Söndrum 106 bedöms ha stor kunskapspotential är det högst motiverat med en arkeologisk slutundersökning av lokalen inför kommande detaljplanläggning och byggnation.

Resultatet av den senaste arkeologiska förundersökningen visade samtidigt att inga ytterligare arkeologiska insatser är motiverade för Raä Söndrum 105 och 107. Vid den först nämnda lokalen dokumenterades en boplatlämning med en yta på 2600 m2, som innehöll spridda anläggningar av förhistorisk karaktär. Raä 107 innefattade en igenfylld gropavall (gränsdike) som återfinns i det förhistoriska kartmaterialet från slutet av 1700-talet och början av 1800-talet.



Figur 5. Kartmaterial från arkeologisk förundersökning

4.3 Konsekvenser

Genomförande av planen innebär att hela området, Trottaberg undantaget, exploateras och att i princip all åkermark övergår till bebyggelse. Från ett kulturmiljöperspektiv är förändringen stor, från flera hundra år med odlingsmark till tätortsbebyggelse. Samtidigt är det en naturlig utveckling, staden växer och aktuellt område gränsar idag till den expanderande tätorten.

Dock kommer landskapet och kulturmiljön att förändras, inte bara inom aktuellt område utan även för omgivningarna. Staden kryper närmare Ranagård och gårdarna på Trottaberg. Delar av deras naturliga omgivning ändrar karaktär. Hur stora konsekvenserna av detta blir beror till stor del på hur kvarvarande åkermark utnyttjas, om jordbruk och/eller djurhållning även fortsättningsvis bedrivs. Vill man ha kvar möjlighet till jordbruk bör förutsättningarna för detta bevaras och uppmuntras i resterande områden norr om Ranagård.

Stenmurarna inom området kommer till stor del att försvinna eller lavas om. Vissa delar sparas och vissa delar ersätts. Äldre stenmurar kommer att finnas kvar och ger en ram för strukturen i området. Nya stenmurar blir rumsliga element som minner om det tidigare odlingslandskapet, men saknar de äldre murarnas kulturhistoriska värde.

De kända fornlämningarna inom området kommer att påverkas av en utbyggnad.

De fornlämningar, RAÄ 106 och RAÄ 108, som finns i området kring Trottaberg ska slutundersökas. Eventuellt plockas de upp innan exploateringen startar. Övriga fornlämningar har inte bedömts vara så pass värdefulla att de måste slutundersökas, de är tillräckligt dokumenterade. De får ligga kvar och kommer därmed att mer eller mindre byggas över.

Under byggtiden kan ytterligare fornlämningar som inte varit kända sedan tidigare komma att påträffas. Alla fornlämningar lyder under kulturmiljölagen, KML, där det regleras hur fornlämningar ska hanteras och vilka myndighetskontakter som krävs.



4.4 Förslag till åtgärder

Inga åtgärder utöver de som föreslagits tidigt under detaljplanearbetet är nödvändiga, dessa omfattar:

- Slutundersökning av fornlämningar RAÄ 106 samt RAÄ 108 kommer att utföras inom ramen för detaljplanearbetet
- Miljön kring Trottaberg ges förutsättningar att samverka med kommande bebyggelse
- Stenmurar sparas till viss del och ersätts till viss del. Äldre stenmurar kommer att finnas kvar och ger en ram för strukturen i området

5 Naturmiljö

5.1 Allmänt

En naturvärdesinventering har tagits fram för planområdet (Naturcentrum AB, 2015).

Inventeringsområdet vid Ranagård omfattas inte av några direkta befintliga naturskydd eller riksintressen för naturvård. Inga värdefulla skogar, skyddsvärda träd eller våtmarker har pekats ut inom inventeringsområdet. Däremot har ängs- och betesmarksinventeringen pekat ut ett värdefullt objekt vid Trottaberg. I kommunens naturvårdsprogram tas detta objekt upp som ett värdefullt ängs- och betesmarksobjekt med höga naturvärden.

Trottaberget finns medtaget i Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv (antaget av Kommunfullmäktige den 27 mars 2008) som ett område med höga naturvärden (klass 3 på en skala av 1-3 där ett är högsta värde) och som värdefullt rekreatiomsområde.

Det ska tilläggas att ett dike i väster berörs av strandskyddsbestämmelserna vars syfte är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevarandet av goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Detta behandlas dock i avsnitt "7.4 Strandskyddade områden".

5.2 Nuvarande förhållanden och naturvärdesbedömning

Detaljplaneområdet består till största delen av brukad jordbruksmark som är uppbruten av enstaka markvägar, vegetationsdungar, åkerholmar och stenmurar. Det öppna och flacka landskapet ger fria utblickar med undantag av Trottaberg och Trollberget som fungera som karaktärsfulla landmärken i landskapet. Utmed stenmurarna växer främst diverse lövsly men partvis finner man uppvuxna solitära lövträd. Vid enstaka fastigheter (idag utan bostäder) finns vegetation som förnimmer om de gamla gårdarna.

Markvägar och beträddar löper utmed vissa av stengärdesgårdarna och infarterna till gamla fastigheter. För övrigt finns få rekreationsstråk genom området och inget mellan de mer inbjudande områdena på Trottaberg och Trollberget och i områdena väster om planområdet.

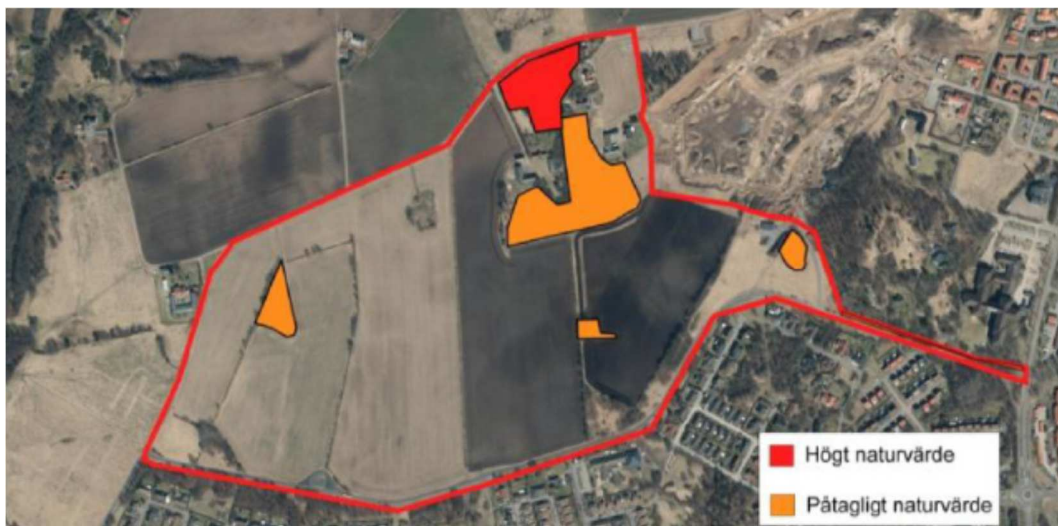
Trottaberg ligger i norra delen av planområdet och delas av Gamla Tylösandsvägen. Den södra delen av Trottaberg ingår i planområdet. I denna miljökonsekvens-



beskrivning används generellt benämningen Trottaberg för den del som ingår i detaljplanen.

Få aktuella fynd av rödlistade arter finns att redovisa i inventeringsområdet från ArtDatabankens databaser. Det rör sig om söndrumsbjörnbär (starkt hotad) och kustgrimmia (nära hotad). I nära anslutning till området finns ytterligare uppgifter om rödlistade arter. Det rör sig främst om kavelhirs (nära hotad) i omgivande åkermark, samt slåttergubbe (sårbar), ängsmetallvinge (nära hotad) och sexfläckig bastardsvärmare (nära hotad) i betesmarken Trottaberg (norr om vägen) samt en rad fågelarter vid våtmarken nordöst om inventeringsområdet.

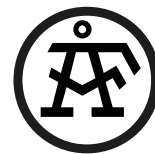
Naturcentrums naturvärdesbedömning av inventeringsområdet vid Ranagård 2015 resulterade i ett objekt med högt naturvärde och fem objekt med påtagligt naturvärde (figur 6). Angivna öppna diken, stenmurar och åkerholmar är alla att anse som generella biotopskydd (figur 7). Sammantaget kan naturvärdet inom inventeringsområdet överlag bedömas vara lägre (lågt-visst naturvärde). Vissa specifika delar, som vid Trottaberg, har påtagligt till högt naturvärde.



Figur 6 Bedömda naturvärdesobjekt inom inventeringsområdet, Naturcentrum AB 2015



Figur 7 Funna och bedömda generella biotopskydd i odlingslandskapet (gulmarkerade objekt) inom inventeringsområdet, Naturcentrum AB 2015



Sex rödlistade arter noterades av Naturcentrum inom inventeringsområdet under själva inventeringen 2015, nämligen de av sjukdomar hotade träden skogsalm (kritiskt hotad) och ask (starkt hotad), söndrumsbjörnbär (starkt hotad), slåttergubbe (sårbar), kustgrimmia (nära hotad) och sånglärka (nära hotad). Inom inventeringsområdet hittades också några andra naturvårdsintressanta arter. Som rödlistad omfattas sånglärka av Artskyddsförordningen, likaså skogsödlan och slåttergubbe.

5.3 Konsekvenser

För Trottaberg och Trollberget bedöms konsekvenserna av detaljplanen som små, eftersom de blir kvarlämnade som grönytor. Här bör dock det akuta skötselbehovet uppmärksammas, eftersom de naturvärden som finns i området är beroende av att markerna hålls öppna med hjälp av småskalig bränning, röjning och slåtter.

Under förutsättning att Åkerholmen i öster, med fullvuxna ekar, artrika miljöer och påtagliga naturvärden, sparas som grönyta i detaljplanen bedöms konsekvenserna för de naturvärden som är knutna till Åkerholmen som små. En viss negativ påverkan på dessa värden kan förväntas i det fall att ekarna skuggas i större utsträckning än vad som nu är fallet.

Andra objekt med påtagliga naturvärden och/eller objekt som omfattas av det generella biotopskyddet såsom stenmurar blir konsekvensen negativ i de flesta fall som objektet tas bort, vilket ger en negativ påverkan på både natur- och kulturvärdena i området. För detta krävs dispensansökan. Kompensationsåtgärd i form av nya stenmurar innebär möjlighet att naturvärden kan återskapas med tiden.

Solitärträd liksom gamla trädgårdar som kan påverkas genom exploateringen innebär negativ påverkan på naturvärdena i området.

I de fall den planerade exploateringen innebär att fridlysta arter eller på annat sätt skyddade arter på något sätt skadas eller på annat sätt tas bort måste bestämmelserna i artskyddsförordningen följas. Om dessa frågor uppstår hanteras de i samråd med Länsstyrelsen Halland.

Dispens enligt 7 kap 11§ MB måste, som tidigare nämnts sökas, för att ta bort objekt eller områden som omfattas av det generella biotopskyddet (i detta fall stenmurar, diken, odlingsrösen och Åkerholmar).

5.4 Förslag till åtgärder

Redan i tidigare skeden har lämpliga förslag på åtgärder tagits fram. Insatser, tidigt under detaljplanearbetet, med att inarbeta dessa förslag har varit framgångsrika. Därför är inga åtgärder utöver de som redan tidigt inarbetats i detaljplanen nödvändiga, dessa omfattar kortfattat:

- Åkerholme i öster sparas
- Stenmurar sparas till viss del och ersätts till viss del. Äldre stenmurar kommer att finnas kvar och ger en ram för strukturen i området
- Skyddsåtgärder har vidtagits för rödlistade arter



De tidsrestriktioner och skötselåtgärder som har föreslagits, senast i Naturcentrum AB:s naturvärdesinventering (inventeringens redovisning av möjliga skydds- och kompensationsåtgärder) bör övervägas. Hur och i vilket skede är då relevanta frågor.

6 Jordbruk

6.1 Allmänt

Åkermarkens beskaffenhet graderas i klasserna 1-10, där 10 är den bästa (avser ekonomiskt avkastningsvärde). Av Sveriges totala åkerareal utgörs 10 % av klass 7 eller högre. Inom planområdet utgörs åkermarken av klass 6, vilket redovisas i figur 8.



Figur 8. Klassad åkermark, det är lätt att lokalisera sig då Trottaberg inte är klassat och syns som ett fönster i åkermark av klass 6.

Inom Halmstads kommun finns cirka 23 000 ha åkermark, mycket åkermark har försvunnit sedan 1980-talet.

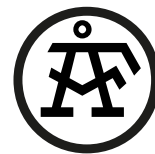
6.2 Nuvarande förhållanden

Två jordbruksfastigheter ligger på Trottaberg inom planområdet, varav den östra fastigheten också arrenderar mark för jordbruk inom planområdet.

Till helt dominerande del består det cirka 40 hektar stora planområdet av odlingsmark och fördelningen mellan bete/höproduktion och jordbruksmark är nära 50-50.

6.3 Konsekvenser

All odlingsmark inom planområdet kommer att tas i anspråk vid exploatering, vilket betyder att produktiv jordbruksmark av relativt hög klass tas ur bruk om än lite i förhållande till den totala arealen i Halmstads kommun. De bedömningar av



jordbruksmark som finns är visserligen relativt gamla men nyare bedömningar finns inte, och befintlig klassning får anses gälla då grundförutsättningarna för produktiv åkermark inte i någon större utsträckning har förändrats.

Beträffande alternativa platser för exploateringen har detta arbete främst bedrivits i samband med kommunens översiktsplanering. Gällande översiktsplan, Framtidsplan 2030, pekar ut aktuellt område för utbyggnad med bostäder och icke störande verksamheter. Bakomliggande resonemang till utpekandet av denna plats kan summeras enligt följande: Bygga i stråk, bygga för ökande befolkning ("från stor småstad till liten storstad"), förtätning i närheten av centrumnoder/service, närheten till kollektivtrafik och väl utbyggda gång- och cykelvägät.

Detta dilemma ägnas stor uppmärksamhet i översiktsplanen som i princip kan sammanfattas med detta utdrag:

I Sverige finns några av de mest värdefulla åkerjordarna i världen. Med risken för global uppvärmning, utarmning av jordar världen över och en växande befolkning, behöver ökade krav ställas på att värna jordbruksmarken.

Istället för att ta jordbruksmark i anspråk och låta staden och orterna breda ut sig bör förtätning inom befintliga strukturer prioriteras. I praktiken har miljöbalkens lagskydd av jordbruksmarken varit otillräckligt. Det är därför viktigt att kommunen redogör för vilket väsentligt samhällsintresse som ska tillgodoses genom exploatering av åkermark och varför det inte har kunnat tillgodoses på annat sätt.

Trots ovanstående pekas områden för bebyggelse, infrastruktur och verksamheter ut på mark som idag är jordbruksmark. Det sker i en avvägning med flera andra intressen, till exempel närhet till kollektivtrafikstråk och möjlighet att stärka befintliga orter. Möjligheten att förtäta inom orternas befintliga utbredning ska dock alltid prioriteras.

En aspekt kan lyftas fram om exploatering på jordbruksmark. Ibland får exploatering på jordbruksmark den negativa konsekvensen att rationaliteten vid brukandet av åkerarealerna försämras. Detta sker om åkerarealerna blir fragmenterade, vilket inte är fallet med aktuell detaljplan som följer befintlig väg i norr.

6.4 Förslag till åtgärder

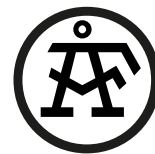
Se över möjligheterna att säkerställa fortsatt jordbruk norr om området och på andra platser som angränsar till tätorten, det vill säga på platser med goda förutsättningar för lokalproducerad mat.

Detaljplanen kan säkerställa att marken nyttjas effektivt med mindre tomter och yteffektiva lösningar av olika slag.

7 Dagvatten

7.1 Allmänt

Dagvatten är regn- och smältvatten som rinner av från hårdgjorda ytor som vägar, parkeringsplatser, takytor och liknande. Även avrinningen från grönytor och grusade ytor kan ge upphov till dagvatten när vattnet inte hinner infiltrera i marken. Det är dock främst dagvattnet från de hårdgjorda ytorna som innebär problem dels genom de



stora avrinningsvolymerna som uppstår närmast momentant vid kraftig nederbörd, dels genom de många olika typer av föroreningar som följer med vattnet.

Avrinning från förorenade ytor eller ytor med speciella material får till följd att dagvattnet för med sig föroreningar ut till recipienten. Föroreningarnas typ och koncentration varierar beroende på vilken slags yta och hur stor yta dagvattnet har runnit över.

Vanligt förekommande föroreningar i dagvatten:

- Tungmetaller, t.ex. bly, koppar, krom, kadmium, nickel, zink och järn
- Oljor
- PAH (polycykliska aromatiska kolväten)
- Näringsämnen.

En del av dessa ämnen bryts så småningom ner medan andra är mer stabila föreningar (exempelvis vissa pesticider och klorerade kolväten) eller grundämnen. Vidare är vissa ämnen relativt harmlösa medan andra, som en del metaller, kan vara giftiga för vattenlevande djur. Dagvatten innehåller också partiklar (suspenderat material). Vad dagvatten innehåller varierar beroende på varifrån dagvattnet härstammar. I tabell 2 nedan redovisas vad man generellt brukar räkna med att dagvatten innehåller, kopplat till den markanvändning som råder inom avrinningsområdet.

Tabell 2 Schablonhalter för olika ämnen i dagvatten relaterat till markanvändning

Ämne	jordbruksmark (mg/l)	bostadsområde (mg/l)
Kväve, N	1 – 5,3	1,4 - 1,6
Fosfor, P	0,20 – 0,25	0,2 - 0,3
Bly, Pb	0,006 – 0,009	0,010 – 0,015
Kadmium, Cd	0,0001 – 0,0003	0,0005 – 0,0007
Olja	0,15 – 0,20	0,4 – 0,7

Källa: "Stormtac (www.stormtac.com)".

De miljömässiga motiven för att rena dagvatten styrs huvudsakligen av:

- Recipientens skyddsvärde (grundvattentillgångar eller ytvattendrag)
- Dagvattnets föroreningskoncentration (utgående från markanvändning)
- Dagvattenflödet (stora volymer på kort tid, är mer en fråga om hydraulik och inte direkt miljö)
- Riktade miljöåtgärder (skydd av speciella anläggningar, biotoper eller recipienter)

LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten)

Dagvattnet bör ses som en resurs och behandlas med utgångspunkt från ekologiska principer och ett kretsloppsperspektiv. Att leda dagvattnet i ett slutet system direkt till recipienten är generellt inte bra då det innehåller föroreningar som kan påverka vattenmiljön.

LOD-tekniken innebär helt eller delvis omhändertagande av dagvatten från enskilda fastigheter. Exempel på LOD-anläggningar är olika typer av infiltrations- och perkolationsanläggningar, infiltration genom grönytor eller så kallade översilningsytor,



infiltrationsmagasin, perkolation i stenfyllnader m m. Dagvatten från tak-, gårds- och vägytor bör ges möjlighet att avrinna över grönytor och andra infiltrationsytor via stuprörsutkastare och liknande. Detta kan förhindra en alltför stor grundvatten-sänkning som annars kan bli en följd av att marken i högre grad hårdgörs.

Närmare recipienten kan man för att undvika problem orsakade av dagvatten-avrinningen exempelvis anlägga våtmarker, dammar, öppna diken eller andra dagvattenanläggningar som utnyttjar naturliga reningsprocesser. Genom en kombination av LOD och sådana ytvattenanläggningar kan man minska såväl flödesbelastningen som föroreningsbelastningen på recipienten.

Dagvattnets konsekvenser för miljön

En viktig faktor är hur snabbt avrinningen sker till recipienten. Här är det stor skillnad på om vattnet leds bort via ledningar eller diken och det har stor betydelse om det finns möjlighet att stänga utloppet till recipienten. Man behöver också se på vilka andra vattendrag som passerar före utsläppet i recipienten och om dessa påverkas av ett utsläpp.

Normalt fångas ämnena i dagvattnet upp i och med att de fastnar i slänter och diken. En del av dem bryts ned på plats eller späds ut till låga koncentrationer. Miljöpåverkan sker därför oftast inom området närmast diket där huvuddelen av föroreningarna fastläggs.

Om det finns särskilt känsliga miljöer i närheten av diket, eller om avledning till känsliga vattendrag sker, kan det finnas anledning till speciella åtgärder för att ta hand om dagvattnet.

7.2 Nuvarande förhållanden

I nuläget tas dagvattnet omhand genom lokal infiltration av jordbruksmarken samt genom ett system av åkerdräneringar. Ett dike finns längs med bussgatans norra sida i den västra delen av planområdet. Diket leder sedan vidare åt nordväst genom en trumma under Gamla Tylösandsvägen och vidare ut i en bäck/dike som leder ned till Nyrebäcken. Dagvattenledning finns som ligger i grönstråket mellan Karlstorp och Bergsgård och sträcker sig in en bit i planområdet norr om bussgatan. Viss kapacitet finns för att tillföra mer dagvatten till denna ledning, se figur 9.



Figur 9. Västra delen av planområdet med dike längs bussgatan och Nyrebäcken markerat

7.3 Föreslagen dagvattenhantering

Dagvattenhanteringen har studerats och en grov höjdsättning har gjorts över området. Ett dagvattenstråk föreslås centralt i området som samlar upp och leder dagvattnet från öster till väster via ett system av fördröjningsmagasin. Vattnet leds därefter under Gamla Tylösandsvägen och sedan via ett befintligt dike innan det släpps ut i Nyrebäcken som ligger cirka 300 meter väster om planområdet.

Möjligheten att infiltrera dagvatten lokalt har studerats och dessa möjligheter är begränsade på grund av förekomst av lerlager, ytligt berg och morän, som kan vara en relativt tät jord. Även grundvattennivåerna bedöms periodvis vara för höga inom delar av området. Enligt slutsatserna i den sårbarhetsutredningen som tagits fram bör dagvatten från huvudgator, större samlade parkeringar och flerbostadshusen ledas bort genom ledningar eftersom det kan antas vara förorenat. Däremot kan takvatten från villa och radhusbebyggelse liksom dagvatten från lokalgator ges möjlighet att infiltreras lokalt. Därför föreslås att dagvatten från lokalgatorna samlas upp i öppna fördröjningsmagasin intill gatan. Dessa kan även bli ett visuellt tillskott i stadsdelen genom att de tillförs grönska. Möjligheterna att infiltrera dagvatten är alltså begränsade, men ytorna fyller ändå sin funktion som fördröjningsmagasin för dagvatten.

Området har också höjdsatts med fokus på att inga instängda områden ska finnas vid 100-årsregn. Vatten ska kunna ta sig ut från området vid större skyfall. Då handlar det om andra vägar än bara dagvattenstråket, bland annat att gator höjdsatts så att vattnet kan rinna där. Ett dike strax norr om bussgatan föreslås så att vatten vid sådana skyfall ska kunna leta sig ut ur området.

För mer detaljerad information hänvisas till det underlag i form av dagvattenutredningar och ritningar som tagits fram inom ramen för detaljplanearbetet och även i tidigare skeden.



7.4 Strandskyddade områden

I figur 9 redovisas att det finns ett dike i den sydvästra delen av planområdet. Detta dike omfattas av strandskyddsbestämmelserna. Diket mynnar ut i Nyrebäcken cirka 300 meter väster om planområdet.

Strandskyddsbestämmelserna syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevarandet av goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Diket kommer att fyllas igen och vattnet kommer att ledas annan väg. Diket bedöms ha liten eller ingen betydelse för strandskyddets syften och behovet av föreslagna åtgärder väger tyngre.

Gällande strandskydd för diket upphävs genom en administrativ bestämmelse i detaljplanen.

7.5 Nyrebäcken ytvattenförekomst / miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet inom ett geografiskt område, i detta fall vattenförekomster. Om en vattenförekomst bedömts ha hög status, ska också miljökvalitetsnormen sättas till hög status, och ingen försämring får ske. Om status däremot är god eller sämre ska normen god status gälla i fortsättningen. Vilken norm vattenmyndigheterna ska besluta är därför ganska givet på förhand, det vill säga, så länge man inte gör några undantag från huvudregeln.

Vattenmyndigheten Västerhavet beslutade den 15 december 2009 om föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster (yt- och grundvatten) i distriktet.

Nyrebäckens ekologiska status är klassad som Måttlig ekologisk status. Den ekologiska statusen i ytvattenförekomsten kan klassificerats till måttlig, otillfredsställande eller dålig. Vattenmyndigheten har fastställt att miljökvalitetsnormen God ekologisk status ska uppnås till år 2021. Det är främst problem med övergödning som ger ett längre tidsperspektiv på miljömålen.

Beträffande den kemiska statusen är den klassad som God kemisk ytvattenstatus, vilket också är miljökvalitetsnormen till år 2015.

7.6 Konsekvenser

Genom den föreslagna dagvattenhanteringen bibehålls befintlig vattenbalans i möjligaste mån. Exploateringen innebär att föroreningar kan spridas med dagvattnet. Tabell 2 ovan anger schablonvärden på vad dagvatten från olika markområden innehåller. Förenklat kan man säga att en omvandling från jordbruksmark till bostadsmark ger lite mindre näringsämnen, men lite mer metaller och oljeämnen. Både metaller och oljeämnen är i mycket hög grad partikelbundna föroreningar som fastläggs i mark.

Planerad utbyggnad bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna negativt för Nyrebäcken då näringsämnena generellt minskar i och med förändring av jordbruksmark till bostadsområde. Möjligheter att rena och kontrollera har även skapats genom föreslagna dagvattenhantering



7.7 Förslag till åtgärder

Dagvattenhanteringen har fått mycket uppmärksamhet i detaljplanearbetet. Dagvattnets kvalitet är ett resultat av omgivningen och vad som sker där. För att minska föroreningsmängder kan man, även i fortsatta skeden, jobba med:

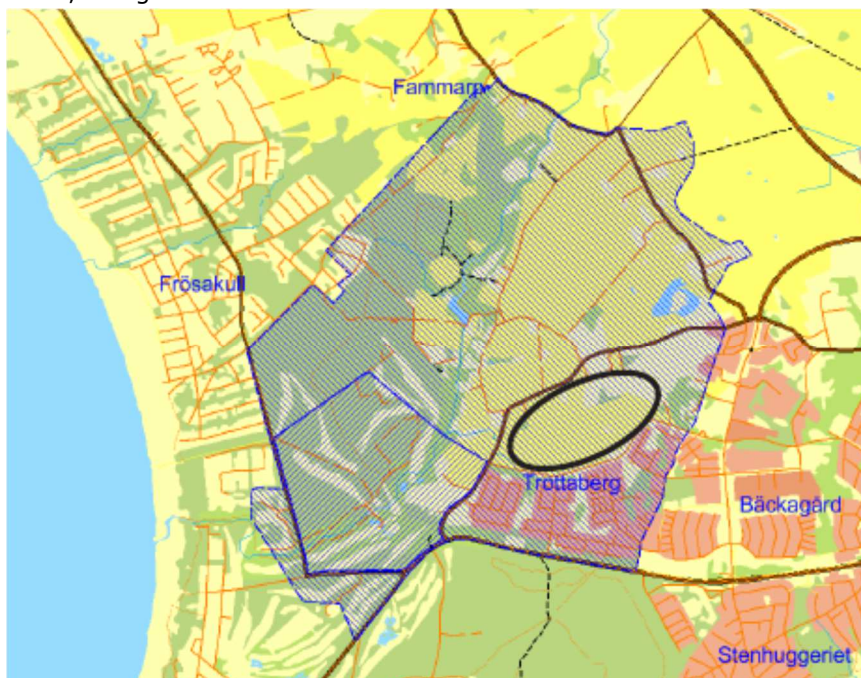
- Allt vatten inom tomtmark bör ledas ner i marken, exempelvis via utkastare på stuprännor
- Bra materialval för vägar och parkeringsplatser samt fasader och takytor
- Utredda behov av skötselåtgärder för dagvattenanläggningarna med avseende på växtlighet, rensning och övrigt underhåll
- Information till alla boende om vattentäktens skyddsområde och dess föreskrifter
- Motverka nedskräpning som kan påverka dagvattenkvaliteten

8 Söndrums dricksvattentäkt

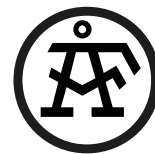
8.1 Allmänt

I beskrivning nedan nämns artesiskt grundvatten, vilket innebär grundvatten som ligger under ett jordlager som inte släpper igenom vatten. Vattnets trycknivå under det täta lagret är högre än markytan.

Skyddsområdet med dess skyddsföreskrifter fastställdes av Länsstyrelsen Halland år 2005, se figur 10.



Figur 10. Söndrums dricksvattentäkt. Planområdet markerat med svart.



8.2 Nuvarande förhållanden

En utredning kring hur Söndrums vattentäkt påverkas av aktuell plan har genomförts av Sweco 2010 och en sårbarhetsutredning gällande dessa frågor är framtagen av WSP 2016. WSP:s utredning pekar på att planområdet skiljer sig från övriga delar av Nyrebäckens dalgång. Nedan beskrivs dalgången i stort och de förhållanden som generellt gäller för Söndrums dricksvattentäkt.

Det finns undantag, men generellt sett täcks hela Nyrebäckens dalgång av mäktiga lager med finsediment det vill säga lera och silt. Vid uttagsbrunnarna varierar mäktigheten mellan 3 och 15 meter. Finsedimenten överlagras ut mot kusten av utbredda områden med sand, utsvallad sand och sand i form av dyner. Mäktigheten är bitvis många meter.

Under finsedimenten finns isälvsmaterial, som ställvis når upp till markytan likt topparna på små åskullar. Vid Mjällby och vid Vapnö kyrka finns några större områden med isälvsmaterial som sticker upp. Isälvsaterialet under finsedimenten torde sträcka sig åtminstone upp till Holms kyrka i nordost. Kontinuiteten hos lagret är emellertid inte helt känd.

Årsmedelvärdet på nederbörden för området uppgår till 800 mm. Årsmedelvärden på avrinningen, det vill säga yt- och grundvattenavrinningen, för området där Söndrum ligger kan uppskattas till cirka 325 mm/år för åren 1931-1960. Detta motsvarar en avrinning av 10,0 l/s · km².

Förekomst av lager med finsediment som överlagras av svallsand och underlagras av isälvsmaterial, skapar två grundvattenmagasin i Nyrebäckens dalgång. I det undre magasinet är grundvattnet ställvis artesiskt, men på andra ställen är grundvattennivån i det undre magasinet flera meter under grundvattennivån i det övre magasinet. Enligt äldre undersökningar så förekommer ett omfattande utläckage av grundvatten till Nyrebäcken. Hur stor andel som kommer från det övre respektive det undre grundvattenmagasinet har inte kunnat fastställas.

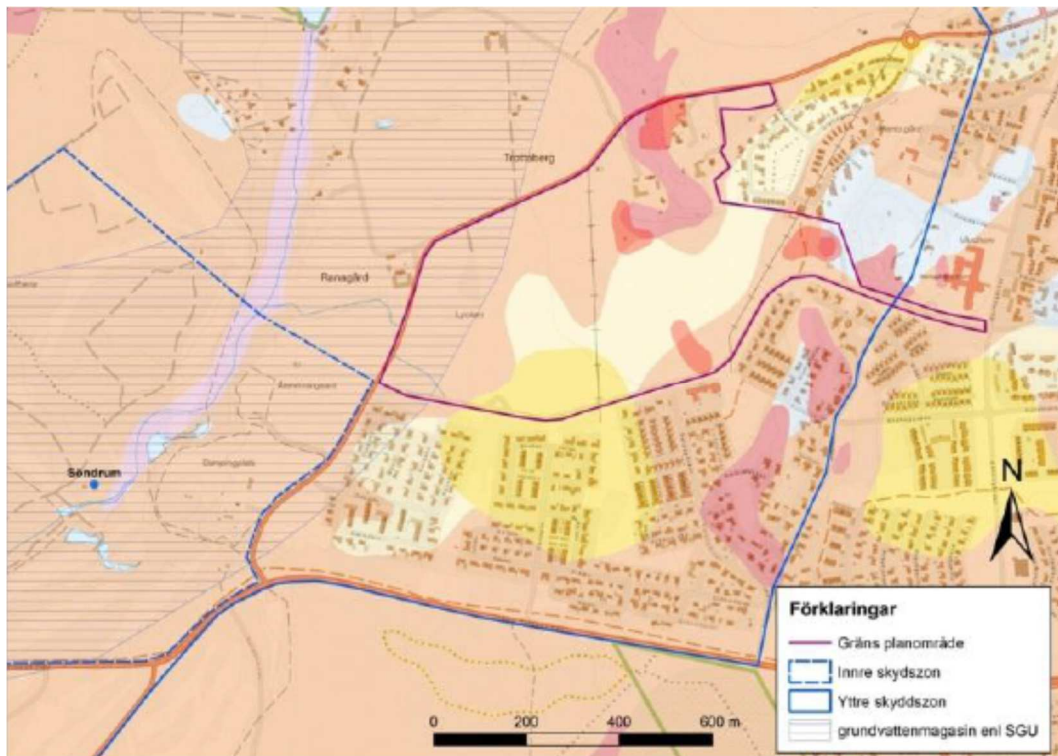
Av största betydelse för utformningen av vattentäktens skydd är grundvattnets bildning, dess nivå samt strömningsriktning. I det övre magasinet torde strömningen vara riktad mot Nyrebäcken, medan flödet i det undre magasinet även torde ha en strömning mot sydväst. Det naturliga nybildningsområdet för det undre magasinet torde i huvudsak vara vid Mjällby, Vapnö samt längs Nyårsåsens sluttningar. Viss nybildning torde även ske i de uppstickande "åskullarna", om grundvattennivån vid dessa inte är artesisk, samt i anslutning till platser där berg går i dagen, såsom vid Fammarp och vid Trottaberg.

Hela planområdet ingår i det sekundära skyddsområde som finns för Söndrums grundvattentäkt. Skyddsföreskrifter finns upprättade, dessa reglerar bland annat hantering av för grundvattnet skadliga ämnen, schaktningsarbeten, transport av farligt gods. Även anläggningar för utvinning av värme (bergvärmepump) eller kyla ur mark eller grundvatten får inte utföras utan tillstånd av miljö- och hälsoskyddsmyndigheten. Samma sak kan också generellt sägas gälla för hus med källare. Dessa regler är de samma som gällde för utbyggnaden av den första etappen Albinsro.



8.3 Sårbarhet

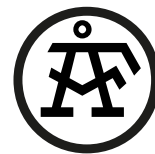
Eftersom vattentäkten ligger i ett slutet grundvattenmagasin så är det naturliga skyddet för grundvattnet bra. Vid uttag ur det undre slutna magasinet skapas dock ett nedåtriktat läckage av grundvatten från det övre magasinet till det undre. Eftersom de skyddande finsedimenten i sin tur täcks av sandlager är det inte säkerställt att de är kontinuerliga överallt. Det kan finnas områden där lerlagret saknas, men detta är inte klarlagt med säkerhet. Grundvattnet i det övre grundvattenmagasinet måste därför betraktas som vatten som kan nå uttagsbrunnarna.



Figur 11 Utdrag från jordartskarta med utbredning av grundvattenmagasin ©SGU. Grundvattenmagasin = streckat blått; orange = postglacial sand; gul = lera; ljusgul = silt; röd = berg i dagen; ljusblått = morän; rosa = svämsediment. WSP 2016.

Dagvattenhanteringen i planområdet ska säkerställa att den ursprungliga vattenbalansen inom planområdet behålls i erforderlig omfattning efter exploatering samtidigt som risken för översvämningar, i och nedströms planområdet, minimeras.

Framtagen sårbarhetsutredning (WSP 2016) lyfter fram osäkerheter i bedömningen, det vill säga att det kan finnas platser inom detaljplaneområdet som saknar de skyddande lager som beskrivs inledningsvis under detta avsnitt. I sårbarhetsutredningen studeras även grundvattenmagasinets utbredning. "Riskområden" med avsaknad av skyddande lager och hög sårbarhet bedöms inte sammanfalla med grundvattenmagasinets utbredning. Även hotbilden utvärderas i sårbarhetsutredningen och generellt förknippas de nu aktuella markanvändningstyperna med en låg hotbild.



8.4 Grundvattenförekomst / miljökvalitetsnormer

Den utpekade grundvattenförekomsten som finns inom de västra delarna av området benämns "Halmstad" och är klassad till God kvantitativ status samt God kemisk grundvattenstatus, som också är miljökvalitetsnormerna.

8.5 Konsekvenser

Planerad markanvändning utgörs enligt ovan av bostäder, skola, äldreboende, parkmark samt vägar och parkeringsytor. Övervägande andel utgörs av

parkmark och bostäder. Dessa markanvändningstyper har generellt en relativt låg hotbild med avseende på risk för grundvattenförorening. De områden som kan utgöra risker med avseende på förorening av grundvattnet är främst vägdagvatten från huvudgator och större parkeringsytor vid verksamheter och flerbostadshus.

Planerad utbyggnad bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna negativt för grundvattenförekomsten, i synnerhet då ambitionsnivån gällande Söndrums dricksvattentäkt är så hög. För miljökvalitetsnormerna för grundvatten kommer ett genomförande av planen att innebära viss minskning av nybildning av grundvatten lokalt på platsen. Att bebygga och hårdgöra mark som i dagsläget är genomsläpplig jordbruksmark har således negativa effekter på grundvattenförekomsten Halmstads kvantitativa status. Minskningen av nybildningen av grundvatten inom planområdet i relation till nybildningen inom hela grundvattenmagasinet, bedöms vara marginell. Vattenförekomstens har heller inte av Vattenmyndigheten bedömts ligga i riskkategorin för minskning av grundvattenmängden på grund av avrinningsområdets totala storlek. Den kemiska statusen hos grundvattnet bedöms inte påverkas negativt genom föreslagen ändrad markanvändning jämfört med nuvarande jordbruksdrift.

8.6 Förslag till åtgärder

Vid sammanvägning av områdets sårbarhet och hotbild från planerad markanvändning, bedöms rimliga skyddsåtgärder vara att leda bort dagvatten från huvudgator och större parkeringar vid verksamheter och flerbostadshus. Dagvatten från lokalgator och takavvattning bedöms, där det är möjligt beroende på de lokala markförhållandena, kunna infiltreras lokalt.

Under det fortsatta arbetet med projektering klargörs detaljerna kring dagvattenutformningen och andra åtgärder som kan minska sårbarheten för dricks-vattentäkten.

9 Trafikanknutna miljöeffekter

9.1 Trafikuppgifter

Trafiken behandlas i allmänhet inte som en egentlig miljöeffekt, men en redovisning av hur trafiken förändras i och med ett genomförande av planen är ändå motiverad. Skälet är att trafiken – i det här fallet vägtrafiken – kommer att bli styrande för andra miljöeffekter, främst buller och luftföroreningar.



En trafikprognos för området år 2030 har upprättats av ÅF Infrastructure AB och resultat redovisas i tabell 3.

Tabell 3. Trafikuppgifter 2030. ÅF 2016.

Väg	Antal fordon/dygn	Andel tung trafik (%)	Hastighet (km/h)
Gryningsvägen norra avsnittet	1200	3	30
Gamla Tylösandsvägen öster om Gryningsvägen	4200	6	40

9.2 Trafikbuller

Inga bostäder bedöms ha bullervärden som överskrider rekommenderade riktvärden i dagsläget.

Bullerutredningen framtagen av ÅF Infrastructure AB 2016 redovisar två alternativ. Ett alternativ där bussgatan endast kommer att trafikeras av bussar samt ett alternativ där den östra delen av bussgatan kommer att öppnas upp för personbilstrafik.

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader innehåller riktvärden för trafikbuller utomhus. Riktvärdena ska tillämpas vid bedömning av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap 6 a § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt. Riktvärdena ska tillämpas vid planläggning och ärenden om bygglov och sammanfattas nedan. Frifältsvärden avses.

Tabell 4. Riktvärden för trafikbuller utomhus. ÅF 2016.

	Dygnsekvivalent nivå dBA	Maximal nivå dBA
Utomhus vid fasad	55 ¹	
Uteplats	50	70 får ej överskridas med mer än 10 dBA fem ggr per timme kl. 06-22.

¹Om ljudnivån utomhus vid fasad (55 dBA) ändå överskrids, bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där dygnsekvivalent nivå 55 dBA inte överskrids vid fasaden.

Minst hälften av bostadsrummen bör också vara vända mot en sida där maximal nivå 70 dBA utomhus vid fasaden inte överskrids kl. 22-06. Med bostadsrum avses rum för daglig samvaro, utom kök, och rum för sömn.

För bostäder på max 35 m² gäller att bullret inte bör överskrida 60 dBA dygnsekvivalent nivå utomhus vid fasad.

Befintliga bostäder

Tidigare har diskuterats vilka riktvärden som ska tillämpas för befintliga bostäder inom området. Planläggningen innebär stora förändringar och Halmstads kommun har



framfört att ambitionen är att trafikbullerförordningen ovan ska tillämpas även för befintliga bostäder i området.

På Naturvårdsverkets hemsida står för närvarande att den nya trafikbullerförordningen (2015:216) enligt en tidigare proposition (2013/14:128) inte ska användas vid planering och byggande av infrastruktur för väg- och spårtrafik. Det står också att Naturvårdsverket ännu inte har tagit ställning till om de uttalanden som gjorts i proposition 2013/14:128 påverkar bedömningen av vilka bullernivåer som ska eftersträvas när det gäller nybyggnation och väsentlig ombyggnation av vägar och spår.

Vidare hänvisar Naturvårdsverket till Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 som innehåller riktvärden som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- Dygnskvivalent nivå inomhus 30 dBA
- Maxnivå inomhus 45 dBA (nattetid)
- Dygnskvivalent nivå utomhus vid fasad 55 dBA
- Maxnivå vid uteplats i anslutning till bostad 70 dBA

Vi tolkar ovanstående som att den nya trafikbullerförordningen (2015:216) ska tillämpas för nya bostäder och riktvärdena i Infrastrukturpropositionen (1996/97:53) ska tillämpas för befintliga byggnader vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av vägar.

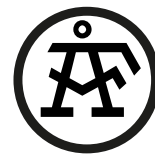
Bostäder

Grundriktvärdet dygnskvivalent nivå 55 dBA utomhus vid fasad överskrids vid enstaka befintliga hus längs Gamla Tylösandsvägen i öster samt bostaden strax väster om Trottaberget. Bullervärdena beräknas ligga ca 1-2 dB(A) över riktvärdet, det vill säga på 56-57 dB(A) för dessa bostäder. Dessa hus har andra fasader där grundriktvärdet underskrids vilket gör att de har möjlighet till en skyddad uteplats där maxvärdet på 70 dB(A) underskrids. För nya bostäder är planlösningen avgörande för om minst hälften av bostadsrummen kan orienteras mot den luddämpade sidan.

Uteplatser

För nya bostäder finns goda förutsättningar för att anordna uteplatser i lägen där dygnskvivalent nivå 50 dBA och maxnivå 80 dBA dagtid klaras. (Riktvärdet 70 dBA får överskridas med 10 dB). Även för befintliga bostäder är uteplatsernas läge avgörande. Förutsättningar finns för att skapa uteplatser där kravet klaras. I vissa fall kan det krävas lokala bullerskyddsskärmar. För flerbostadshus gäller att det ska finnas tillgång till en uteplats där riktvärdena klaras. Den kan vara enskild eller gemensam och delas med andra. Ytterligare enskilda uteplatser med för höga nivåer exempelvis balkonger, ses då som ett komplement.

En skola och förskola planeras i planområdets sydvästra del. Det finns goda förutsättningar för att ordna skolgård/lektyr där riktvärdena innehålls. Även i den östra delen av planområdet planeras för en förskola. Även här finns goda förutsättningar för att ordna lektyr där riktvärdena innehålls. Detta gäller även om Miljö- och hälsoskyddskontorets egna krav ska tillämpas.



Befintliga bostäder - förslag till åtgärder

För de fastigheter där rekommenderade riktvärden för buller överskrids har en utredning tagits fram där uppförande av bullerplank studerats. Genom att uppföra plank på båda sidor av Gamla Tylösandsvägen kan rekommenderade riktvärden hållas. På den södra sidan behöver bullerplanket i så fall vara 1,1 till 1,2 meter högt och kan utföras sammanhängande. På den norra sidan finns infarter till fastigheterna vilket gör att bullerplanket inte kan vara sammanhängande utan måste delas upp. Detta gör att planket på de flesta ställen måste vara högre, höjderna varierar från 1,0-1,8 meter.

9.3 Luftföroreningar / miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer har fastställts för luftföroreningar i utomhusluft (SFS 2001:527). De omfattar kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar, kolmonoxid och bensen. Miljö kvalitetsnormer som "ska eftersträvas" har fastställts för ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Överskridanden av miljö kvalitetsnormerna förekommer inom vissa områden i landet, men normalt bara för kvävedioxid, partiklar och bensen – sällan eller aldrig för övriga ämnen. I tidigare skede för planprogrammet skedde beräkningar avseende halterna av kvävedioxid och partiklar med Simair-modellen. Beräkningar gjordes för de mest trafikerade gatorna och för tillfartsvägarna, halterna beräknades bli låga och med stor marginal underskrida miljö kvalitetsnormerna.

9.4 Brandskydd insatstider

Det planerade området beräknas ligga utanför räddningstjänstens normala insatstid, det vill säga under 10 minuter från inkommet larm till angrepp. Däremot underskrider insatstiden alltid 20 minuter.

Följande bestämmelse ur Boverkets Byggregler (BBR) är grundläggande beträffande insatstider:

BBR 5:1 Allmänt

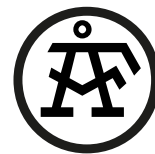
Ytterligare brandskyddsåtgärder, utöver de krav som anges i detta avsnitt (avsnitt 5), kan krävas i de fall då räddningstjänsten inte kan förväntas ingripa inom normal insatstid och deras ingripande är en förutsättning för att

- *brandspridning till närliggande byggnader skall kunna begränsas eller*
- *byggnaden skall kunna utrymmas på avsett sätt (BFS 2005:17).*

Enligt allmänna råd i BBR och preciseringar i Backvik, B m fl (2006) är insatstider normalt under 20 minuter acceptabla för friliggande flerbostadshus i högst 3 våningar samt för villa-, radhus-, kedjehus- eller gruppbebyggelse. För bostadsbebyggelse i 4 våningar eller högre skall insatstiden normalt vara under 10 minuter.

Om det blir aktuellt med bebyggelse högre än 3 våningar erfordras alltså ytterligare brandskyddsåtgärder. Dessa innefattar dels åtgärder som möjliggör utrymning innan räddningstjänsten anlant, dels åtgärder som begränsar brandspridning, normalt genom val av lämpliga skyddsavstånd mellan byggnaderna. Det är även fördelaktigt att placera högre hus längst åt nordöst och öst där insatstiderna är lägst.

Regelverket inom BBR är generellt styrande, och någon särskild planbestämmelse om brandskydd har därför inte bedömts motiverad.



Referenser

Backvik, B. m fl. 2006. Brandskydd. Byggvägledning 6. En handbok i anslutning till Boverkets byggregler.

Naturcentrum AB, 2015: Naturvärdesinventering av område vid Ranagård i Halmstads kommun. 2015-08-25

Halmstads kommun, 2015: Framtidsplan 2030 (gällande översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige den 17 juni 2014. Planen överklagades och vann laga kraft den 5 januari 2015)

Halmstads kommun, 2008. Halmstads gröna värden.

Halmstads kommun, 2009: Planprogram för Ranagård, Bergsgård 1:6 m fl.

Halmstads kommun/Norconsult, 2011: MKB till Planprogram för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m fl. samt detaljplan för Albinsro

Halmstad kommun. 2015: Behovsbedömning av Miljöbedömning till detaljplan för Ranagård, Bergsgård 1:6 m fl. Halmstad.

Kulturmiljö Halland. 2008: I händelsernas centrum - en arkeologisk förstudie inför projektering av planområde Trottaberg, Söndrums socken i Halmstads kommun.

Länsstyrelsen Halland, 2010: Arkeologisk förundersökning (LST Dnr 431-24814-09).

SFS 2015:216. Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

SFS 2001:527. Förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft.

Hallands läns författningssamling. 13 FS 2005:68. Länsstyrelsens i Hallands län fastställelse av vattenskyddsområde med föreskrifter för Söndrums vattentäkt på fastigheten Onsjö 32:1 i Halmstads kommun

Sweco, 2010: Detaljplan för Trottaberg/Ranagård. Söndrums vattentäkt och dess betydelse för planen. Koncept B 2010-01-26.

Vectura, 2009: Trottaberg Översiktlig geoteknisk utredning. PM Geoteknik.

2009-07-02

Vectura, 2009: Dagvattenutredning Bostadsområde Ranagård Halmstads kommun. Avvattnings PM Ranagård. 2009-11-02 rev 2010-02-12.

WSP, 2016: Sårbarhetsutredning Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård. 2016-02-04

ÅF, 2016: Beräkning av buller från vägtrafik. 2016-04-25

Länsstyrelsens webbGIS, planeringsunderlag Halland, 2016.

<http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Halland/Planeringsunderlag/>

Vattenkartan VISS, 2016. <http://www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx>

SGU, Sveriges Geologiska Undersökning, Jordartskarta och grundvattenmagasin.

<http://www.sgu.se>

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan för

BERGSGÅRD 1:6 m. fl., RANAGÅRD

Halmstad , HALMSTADS KOMMUN

1380K-P2018/4

Utökat förfarande, KS 2014/00354

Kommunstyrelsens samhällbyggnadsutskott 2017-11-07

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med utökat planförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 2010:900 (PBL) 5 kap. 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§.

REDOGÖRELSE FÖR TIDIGARE SAMRÅD (19 SEPTEMBER-31 OKTOBER 2016)

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsen 2016-09-06 § 240 genomförts under tiden 19 september - 31 oktober 2016. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, på Söndrums bibliotek samt på Halmstads kommuns webbsida. Ett allmänt samrådsmöte hölls tisdagen den 11 oktober i Söndrumsskolans matsal.

YTTRANDE SOM INKOM UNDER SAMRÅDET BERÖRDE I HUVUDSAK:

- Risk för ökat trafikbuller längs Gryningsvägen och Gamla Tylösandsvägen.
- Frågor kring trafiksäkerhet längs Gryningsvägen och Gamla Tylösandsvägen.
- Frågor kring hur Söndrums dricksvattentäkt påverkas av föreslagen exploatering.
- Hur planområdets ökade trafikalstring påverkar det statliga vägnätet.
- Bussgatan söder om Trollberget bör ej öppnas upp för biltrafik.
- Utformningen av busshållplatsen längst i väster bör ses över.
- Placering av nya villatomter öster om Trottaberget.
- Ingen infart bör finnas till det nya området via Gryningsvägen.
- Höga hus bör placeras i den norra delen av området och vid Trottaberget.
- Gamla Tylösandsvägen bör breddas.
- Gamla Tylösandsvägen bör stängas av vid Trottaberget.
- Ingen service bör finnas vid det östra torget.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Efter samrådet har följande revideringar gjorts:

- För att minska trafikbelastningen på Gryningsvägen har ett område med flerbostadshus i den östra delen av planområdet tagits bort och ersatts med villor och radhus. Därmed har förskolan kunnat få en ny placering invid torget och befintlig lekplats vid Trollberget. Fler flerbostadshus har istället placerats längs infartsgatan från norr.
- Flerbostadshusen och radhusen i de båda södra kvarteren vid skolan har bytt plats så att radhusen vänds söderut mot bussgatan. Därmed trappar den nya bebyggelsen ned i höjd mot befintlig villabebyggelse i söder.
- Föreslagna villatomter öster om Trottaberget begränsas till att uppföras i 1,5 våning istället för två våningar.
- Föreslagna dagvattenmagasin längs lokalgator tas bort och ersätts av ett samlat dagvattenmagasin inom parkmark som renar vattnet innan det kan infiltreras i det stora dagvattenmagasinet.
- Torgytan i väster har justerats genom att vändplatsen för bussen har flyttats längre västerut och därmed separerats från hållplatsen. Även gränserna för det östra torget invid Trollberget har justerats så att läget för busshållplatsen fungerar samt att god sikt och tillräckliga svängradier finns även om den östra delen av bussgatan öppnas upp för biltrafik.
- Planbestämmelser införs om att skol- och förskolegård ska utformas så att 55dBA ekvivalentnivå

samt 70dBA maximal ljudnivå ej överskrids på de ytor som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet.

- Egenskapsgränser justeras så att bostäderna intill infartsgatan i norr inte ska utsättas för höga bullernivåer. Reglering med korsmark så att det endast får uppföras komplementbyggnader närmast gata.
- Plankartan kompletteras med en administrativ bestämmelse om att strandskydd upphävs för del av planområdet. Planbeskrivningen kompletteras med motivering till skälen för upphävande av strandskyddet.
- För att styra så att huvuddelen av skolans parkering förläggs i den västra delen av fastigheten införs en planbestämmelse, ej parkering, inom större delen av fastigheten. Endast en mindre del längs den östra kanten tillåts innehålla parkering.
- Planbestämmelse med krav på förhöjd bottenvåning invid torget i mitten tas bort.
- Gata intill områden med flerbostadshus i den norra delen av planområdet breddas så att det även finns plats för en trottoar som är två meter bred.
- Exploateringsgraden har studerats mer i detalj och justerats för några områden. För de lägre flerbostadshusen (flerb₂) har exploateringsgraden minskats från 35% till 30% av fastigheten för att skalan bättre ska vara anpassad till den intilliggande villa- och radhusbebyggelsen. Vidare har exploateringsgraden för friliggande villor justerats så att den ej regleras i procent utan i en fast byggnadsarea samt tomtstorlek för att göra det tydligare vid försäljning av tomterna. Exploateringsgrad, höjd samt minsta tomtstorlek har justerats i mindre omfattning för rad- och kedjehus, grupphus samt stadsradhus.
- Två E-områden har flyttats efter samråd med HEM.
- Plankartan förses med en upplysning om att planområdet är beläget inom vattenskyddsområde.
- Utformning för flerbostadshusen (flerb₁) har justerats något för att skapa utrymme för olika typhus att inrymmas. En bestämmelse om minsta avstånd mellan byggnader har satts till 6 meter, största längd på fasad har ändrats från 30 m till 35 m och lägsta taklutning har sänkts från 27 till 22 grader.
- Planbestämmelse om minsta avstånd till fastighetsgräns har införts för enbostadshus.
- Bebyggelsen invid Trottaberget har kompletterats med bestämmelse om att tak ska utformas som sadeltak.

REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNINGEN (6 JULI - 1 SEPTEMBER 2017)

Granskning har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-06-13 § 145 genomförts under tiden 6 juli - 1 september 2017. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset, Söndrums bibliotek samt på Halmstads kommuns webbsida.

Följande 7 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen, Lantmäteriet, Halmstads energi och miljö, Byggnadsnämnden, Miljöförvaltningen, Hallandstrafiken, E.On Gas

Yttranden som inkom under granskningen berörde i huvudsak:

- Strandskydd
- Trafikbuller på skol- och förskolegård.
- Mer bindande regler för hur dricksvattentäkten kan skyddas i genomförandeskedet.
- Synpunkter på formulering av planbestämmelser.
- Gryningsvägen bör ej användas som infart till det nya området.
- Synpunkter på bristande trafiksäkerhet på Gryningsvägen.
- Föreslagna 1,5 våningshus vid Trottaberget bör sänkas till en våning.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Efter granskningen har följande revideringar gjorts:

Plankarta

- Huvudgatan i norr utökas med en två meter bred trottoar längs en sträcka på ca 40 meter för att få ett bättre sammanhängande gångnät.
- Prickmark införs längs den södra gränsen av skoltomten mot bussgatan för att få ett bebyggelsefritt avstånd närmast bussgatan.
- Prickmark utökas från 3 till 4 meter för villakvarteren med bestämmelse **p** (Huvudbyggnad ska placeras i egenskapsgräns) för att bestämmelsen inte ska strida mot bestämmelsen om minsta avstånd till fastighetsgräns på 4 meter.
- Prickmark på förskolegården i öster ersätts med korsmark vilket möjliggör för uppförande av mindre komplementbyggnader på förskolegården, tex förråd mm.
- Innebörden av planbestämmelse n_3 ändras från att "träd får inte fällas" till att "krav på marklov krävs vid trädfällning" för att bestämmelsen lättare ska kunna efterlevas i praktiken.
- Begreppet uthus ersätts med ekonomibyggnad vilket bedöms vara ett tydligare begrepp/definition enligt Plan- och bygglagen.
- Bestämmelsen om upphävande av strandskydd (a_2) tas bort eftersom Länsstyrelsen har beviljat dispens från biotopskyddet. I samband med detta försvinner också strandskyddet automatiskt varför bestämmelsen blir överflödig.
- Mindre redaktionella ändringar.

Planbeskrivning

- Förtydligande kring trafikbuller längs infartsgatan samt strandskydd.
- Komplettering gällande beskrivning av hur dricksvattentäktens sårbarhet påverkas av exploateringen.
- Förtydligande kring parkeringsbehovet för skola och förskola.
- Förtydligande kring bestämmelsen n_3 , krav på marklov för trädfällning.
- Information om att servitut för Trottaberg 2:15 avses upphävas när lokalgata till fastigheten är utbyggd.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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 på grund av buller vid bostäder samt strandskydd.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas,
- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas.

Trafikbuller

Om ett detaljplaneärende påbörjats från och med den 2 januari 2015, gäller förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader för detaljplanen. 3 § i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader har ändrats fr.o.m. den 1 juli 2017. Ändringen innebär att för bostäder upp till 35 kvm är riktvärdet nu 65 dBA vid fasad i stället för det tidigare 60 dBA. För bostäder större än 35 kvm höjs riktvärdet till 60 dBA vid fasad mot det tidigare 55 dBA. Om buller från spårtrafik och vägar ändå överskrider den ekvivalenta ljudnivån som anges ovan vid en bostadsbyggnads fasad, bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad, enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Detta bör säkerställas i planen.

Länsstyrelsen anser att prickmarken på detaljplanen säkerställer att den ekvivalenta ljudnivån inte överskrids för bostäderna i norr. Enligt planbeskrivningen överskrids den ekvivalent ljudnivå om 55 dBA längre söderut längs entrégatan. Det framgår inte om även 60 dBA överskrids på denna plats. Ifall 60 dBA överskrids vid en bostads fasad på denna plats, bör det i detaljplanen säkerställas att minst hälften av bostadsrummen i en sådan bostad är vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad.

Bygglövsbefriade åtgärder

Länsstyrelsen vill återigen erinra om de bygglövsbefriade åtgärderna. Dessa gäller för både villor, rad- och kedjehus då dessa räknas som en- och tvåbostadshus. Det innebär att man utan bygglöv bland annat kan bygga ett attefallshus på 25 kvadratmeter, en friggebod på 15 kvadratmeter och en tillbyggnad på 15 kvadratmeter.

Strandskydd

Om ett dike läggs igen och biotopskyddsdispens beviljats krävs inte upphävande av strandskyddet vid detta dike. I planbeskrivningen görs ingen bedömning av eventuellt strandskydd för övriga delen av diket.

Kommentar

Trafikbuller

Ekvivalent ljudnivå 60 dBA överskrids ej för bostäderna längre söderut längs infartsgatan. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

Bygglövbefriade åtgärder

Noteras. Kommunens bedömning är att de bygglövbefriade åtgärderna för fristående byggnader (attfallshus och friggebod) till stor del inte kommer att vara möjliga att genomföra på grund av kravet på 4,5 meter som minsta avstånd till tomtgräns mot allmän plats (natur, park eller gata etc). Samma avstånd gäller mot granne, om inte grannen godkänner närmare placering.

Strandskydd

Öster om diket ansluter ett grävt vägdike som inte är vattenförande utan torrlagt större delen av året. Vägdiket saknar betydelse för strandskyddets syfte, såväl biologiskt som rekreativt. Detta vägdike bedöms inte omfattas av strandskydd. Planbeskrivningen kompletteras med denna information. Länsstyrelsen beviljade 2017-10-27 kommunens ansökan om dispens från biotopskyddet för diket. Planbestämmelse om upphävande av strandskyddet (a₂) tas därför bort från plankartan.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

LANTMÄTERIET

Genomförandebeskrivning

Fastighetsbildning

Det nämns fortfarande inget i genomförandebeskrivningen om att Trottaberg 2:15s servitut för utfartsväg, 13-SÖN-2009.1, bör upphävas då dess utfart kommer att tillgodoses via ny lokalgata enligt planförslaget.

I bildtexten till bild på s 48 saknas fastigheterna Trottaberg 2:9, 2:10 och 3:9 bland de fastigheter som ska tillföras kryssad mark.

Kommentar

Servitut för tillfart till Trottaberg 2:15 (13-SÖN-2009) kommer att upphävas när lokalgata till fastigheten är utbyggd. Planbeskrivningen kompletteras med denna info.

Bildtexten på s 48 uppdateras enligt lantmäteriets synpunkter.

HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ

HEM bygger ut fjärrvärmenät inom området.

Kostnaden för den del av anläggningsavgiften för fjärrvärme som avser ledningsnät i gata kommer att vara inbakat i tomtpriset för villatomter.

Komplettering av text till ovanstående stycke:

Servis om 15 meter kommer att vara inbakat i tomtpriset för villatomter.

I övrigt inga fler synpunkter.

Kommentar

Halmstad Energi och miljö AB (HEM) har för avsikt att bygga ut fjärrvärmenät i området och avsikten är att för småhustomter skall den del av anläggningskostnaden som avser ledningar fram till avstängningsventil inom byggnad vara inbakat i tomtpriset. Anslutning till fjärrvärmenätet kommer att vara frivillig och resterande del av kostnaden bekostas av fastighetsägaren vid anslutning genom särskilt avtal med HEM. Dock kräver detta upplägg ett godkännande och beslut av kommunfullmäktige i samband med fastställelse av tomtpris för småhustomterna. För övriga fastigheter som önskar anslutning till fjärrvärmenätet träffas särskilda avtal med HEM för hela anslutningsavgiften. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

BYGGNADSNÄMNDEN

Några förslag till små redaktionella ändringar i texterna till planbestämmelserna har kommunicerats direkt med berörd planhandläggare på samhällsbyggnadskontoret. Utöver dessa synpunkter vill byggnadsnämnden framföra följande:

-I planbeskrivningen bör det finnas en förklaring kring begreppet ”uthus” som används i bestämmelserna fril4 och fril5. Uthus är per definition komplementbyggnad, likt carport, garage och andra gårdsbyggnader. ”Uthus” i de nu aktuella planbestämmelserna har en reglerande funktion som bör förtydligas.

-Bestämmelsen n3 ”Befintliga träd ska bevaras” är svår att efterleva i praktiken. Syftet med, och behovet av, en sådan långtgående bevarandebestämmelse framgår inte tydligt. Byggnadsnämnden föreslår att bestämmelsen ersätts med lämpligt utformat krav på marklov för trädfällning för de träd som bör skyddas inom den aktuella kvartersmarken.

-Bestämmelsen omnockhöjd bör ändras till: ”Högsta nockhöjd i meter. För pulpettak räknas nockhöjd till takets högre sida.

-Bestämmelsen om byggnadshöjd bör ändras till: ”Högsta byggnadshöjd i meter. För pulpettak räknas byggnadshöjd till takets lägre sida.

-Av plan- och byggförordningen 1 kap 3 § andra stycket framgår att byggnadshöjden ska beräknas från den medelnivå som marken har invid byggnaden. Om byggnaden ligger mindre än sex meter från allmän plats ska dock beräkningen utgå från den allmänna platsens medelnivå invid tomten, om inte särskilda skäl föranleder annat. Konsekvenserna av denna bestämmelse bör särskilt beaktas i de områden i den nu aktuella detaljplanen där byggnader tillåts eller tvingas att placeras mindre än sex meter från gata eller annan allmän plats.

Kommentar

Begreppet uthus ersätts med benämningen ekonomibyggnad vilket är tydligare definierat och stämmer bättre överens med vad det är för typ av byggnad som avses.

Innebörden av planbestämmelse n3 ändras från att ”träd får inte fällas” till att ”krav på marklov krävs vid trädfällning” enligt Byggnadskontorets synpunkt.

Bestämmelse omnockhöjd respektive byggnadshöjd justeras enligt Byggnadskontorets synpunkter.

Generellt är höjdskillnaderna inom området förhållandevis små. Höjdskillnaden mellan allmän plats och tomtmark är oftast inte så stor varför detta inte bedöms bli något problem.

MILJÖFÖRVALTNINGEN

Miljönämnden beslutar att avge följande yttrande:

1. En mer utförlig analys av hur genomförandet av detaljplanen påverkar sårbarheten för Söndrums vattentäkt behöver göras. Detta kan till exempel göras genom att uppdatera sårbarhetskartan utifrån vad som framkommit i den geotekniska undersökning som gjorts efter samrådet samt utifrån de schaktningar som bedöms komma att göras analysera om och hur sårbarheten och riskerna för vattentäkten påverkas.
2. Mer bindande regler, till exempel planbestämmelser, ska eftersträvas för de skyddsåtgärder för vattentäkten som rekommenderas i sårbarhetsutredningen. Krav på att åtgärderna ska utföras ska ställas i en sådan form att det inte är nödvändigt att miljönämnden fattar beslut enligt miljöbalken i varje enskilt fall.
3. Miljöförvaltningen anser att 50 dBA ekvivalent ljudnivå som dagvärde (kl. 06-18) samt 70 dBA maximal ljudnivå ska klaras på de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. Hela uteytan ska ha en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå som dagvärde (kl 06-18). Det finns goda möjligheter för att skapa en godtagbar ljudmiljö på uteytorna vid den skola och de förskolor som planeras. Hänsyn till buller från vägtrafik måste dock tas när områdena ges sin slutliga utformning.

Kommentar

1. Sårbarhetsutredningen har kompletterats med nya kartor som visar hur sårbarheten påverkas av genomförandet av detaljplanen. Med de schakter som planeras i samband med nedgrävning av framförallt avloppsledningat visar utredningen att sårbarheten förskjuts något västerut i området då det skyddande lerlagret är tunt och ligger nära markytan. Den västra delen av området bedöms fortfarande ha tillfredsställande skydd då där finns mäktiga lerlager under mark. För att skydda dricksvattentäkten är det viktigt att de skyddsåtgärderna som föreslås i utredningen följs.
 2. Det är ej möjligt att reglera det som rekommenderas i sårbarhetsutredningen med planbestämmelser eftersom de flesta rekommendationerna hör till genomförandefasen. I den dagvattenutredning som tagits fram parallellt med planarbetet har hänsyn tagits till rekommendationerna genom att vatten renas och infiltreras i föreslaget dagvattenstråk alternativt leds bort i ledningar då det är smutsigt. Eftersom kommunen är markägare och kommer att ansvara för merparten av utbyggnaden av området anser Samhällsbyggnadskontoret att det finns god möjlighet att rekommendationerna följs även utan bindande regler. Det är dock viktigt att det tydliggörs inför utbyggnaden vem som har ansvar för vilka skeden. I genomförandebeskrivningen finns en sådan beskrivning.
 3. Efter granskning av detaljplanen har Naturvårdsverket publicerat nya Riktvärden för buller på skolgård för väg- och spårtrafik (september 2017). Här anges att riktvärden för ny skolgård bör vara 50 dBA ekvivalentnivå (årsmedeldygn) och 70 dBA maximalnivå (årsmedeldygn) för de delar av gården som är avsedd för lek, vila och pedagogisk verksamhet. För övriga vistelseytor inom skolgården bör bullernivåerna ligga under 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximal nivå.
- Bestämmelsen om 55 dBA ekvivalent ljudnivå på förskoletomten behålls då detta är det enda riktvärde där det i nuläget finns en fastställd dom från miljööverdomstolen (M-533-99). Bullerutredningen visar att

det för både skolgård och förskolegårdar är det en mycket liten del som berörs av ekvivalenta bullernivåer över 50 dBA och i princip ingen del berörs av ekvivalenta bullernivåer över 55 dBA. På illustrationskartan visas hur främst parkeringsytor och angöring placeras inom ytor där 50 dBA ekvivalentnivå överskrids. Förutsättningarna är därmed mycket goda att anordna utemiljöer enligt Naturvårdsverkets nya riktvärden.

Områden inom förskole- och skolgård med maximala bullernivåer över 70 dBA finns längs lokalgator och längs bussgatan. Beroende på hur skolgård och förskolegård utformas finns olika sätt att skärma från de maximala bullernivåerna. En möjlighet är att använda byggnader som skärm. Ett annat alternativ är att anordna en lägre trädbevuxen vall eller ett bullerplank som avgränsning. Beroende på hur hög vallen eller planket blir kan olika stor del av skolgården skärmas från bullret.

Inför fortsatt planering av skol- och förskoletomterna behöver de maximala bullervärdena studeras mer i detalj t ex vilken typ av fordon det är som alstrar de höga bullernivåerna, hur ofta maxvärdet överskrids etc. För bussgatan handlar det till exempel om i genomsnitt ca 7 bussar/timme dagtid. En avvägning behöver göras enligt MB 2 kap 7§, vilken anger att; "Kraven gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder." Utöver kostnaderna bör beaktas de negativa konsekvenser som framförallt bullerplank kan ha på upplevelsen av gaturum respektive skolgård/förskolegård till exempel genom en ökad otrygghet och minskad visuell kontakt vilket påverkar den sociala dimensionen i staden, att se och synas.

TEKNIK OCH FRITIDSFÖRVALTNINGEN

Teknik- och fritidsnämnden har tidigare, 20161006, i samrådsskedet avgivit yttrande över denna detaljplan. De synpunkter som lämnades i detta yttrande är fortfarande giltiga. Förutsättningarna för denna detaljplan har inte på något avgörande sätt förändrats under tiden därefter.

Teknik- och fritidsförvaltningen har upprättat en investeringskalkyl för utbyggnad av allmän plats. Kostnadsbedömningen är grundad dels på en generellt sett hög ambitionsnivå, dels på att LBVA bekostar samtlig markmodellering och tekniska lösningar som krävs för omhändertagande av dagvatten.

Utbyggnaden av områdets park- och natuorytor omfattar bl.a. en skateboardbana, boll- och aktivitetsytor samt tre stenmurar. Planens parkyta omfattar 89 500 kvm och dess naturmarksytor 41 000 kvm. Utbyggnaden av områdets gator och torg inbegriper bl.a. 2,4 km lokalgata, 1 km matargata, tre möblerade torgytor, 1,5 km GC-väg samt cirkulationsplats. De sammanlagda investeringskostnaden för utbyggnaden av allmän plats har beräknats till 91, 741 Mkr.

Beslut om årliga driftkostnader

En hög standard för möblerade torgytor, boll- och aktivitetsytor, skatepark mm har valts i Ranagård. Därtill kommer stora volymer gatu-, park och naturparksytor. I samband med beslut om godkännande av detaljplanen och investeringsnivån måste även driftkonsekvenserna av planen godkännas och medel för detta avsättas.

Generellt måste varje plan bära sig själv driftmässigt. Då fungerar inte ett årligt schablonvärde som inte tar hänsyn till vare sig vald standardnivå eller till volymer. I en snabbt växande kommun måste det

finnas ett fungerade system för finansiering av skötsel för tillkommande ytor. Utan ett sådant system riskerar dessa att förfalla. Den årliga driftkostnaden för de planlagda ytorna är beräknade till 1,4 mkr.

Kommentar

Noteras.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

HALLANDSTRAFIKEN

Hallandstrafiken har yttrat sig under samrådet och de lämnade synpunkterna har beaktats i den fortsatta planprocessen. Hallandstrafiken vill peka på att kollektivtrafikens goda framkomligt på bussgatan inte får försämrats.

Den trafikutredningen som har gjort för området indikerar på ombyggnad kan behövas i korsningen mellan Nya Tylösandsvägen och Gamla Tylösandsvägen för att öka framkomligheten för motorfordon. Här har kommunen nyligen byggt om hållplats Sandhamnsvägen och en ombyggnad av korsningen skulle sannolikt medföra en flytt av hållplatsen. Detta förslag har inte presenterats tidigare och Hallandstrafiken deltar gärna i fortsatta diskussioner kring utformningen av korsningen och hållplatsen.

Kommentar

Trafikutredningen för Gamla Tylösandsvägen (Sweco, 2016), där bland annat två olika alternativ för korsningen Gamla Tylösandsvägen/Nya Tylösandsvägen har studerats, togs fram inför samrådet av detaljplanen. Syftet var att studera hur trafiksäkerheten och framkomligheten från Ranagård kan förbättras. De olika lösningarna för just denna korsning har dock inte diskuterats/samrått särskilt med Hallandstrafiken. Ingen utbyggnad bedöms dock som nödvändig som en följd av utbyggnaden av detaljplanen utan kan möjligen komma till på längre sikt. Kontakt kommer i så fall att tas med Hallandstrafiken angående detta.

EON GAS

E.ON Gas Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och noterar kommunens redogörelse för vårt yttrande om att vi inte har något att erinra.

Vi vill dock göra ett förtydligande med att då vi inte har några ledningar inom planområdet så har vi inget att erinra över planförslaget. Men E.ON Gas har ambitionen att i framtiden öka andelen biogas i gassystemet. Och då E.ON Gas har distributionsledningar för natur- och biogas i närområdet så kan vi därmed erbjuda ett energisnålt alternativ med energigas som uppvärmning för framtida bebyggelse och verksamheter, vilket bör framgå i planhandlingarna under rubriken "Teknisk Försörjning" och i stycket "Energiförsörjning" på sidan 24. För information om anslutning av gas, kontakta gärna E.ON Gas marknadsenheten, 040- 25 50 00.

Kommentar

Synpunkterna noteras. Avsikten är att fjärrvärme ska fungera som huvudsaklig energiförsörjning i området.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Trafikverket
- Region Halland
- Polisen
- Hemvårdsnämnden

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

TROTTABERG 2:15, ANDERS KARLBORG

Hänvisar till tidigare synpunkter från oss på området framför vår fastighet Trottaberg 2:15.

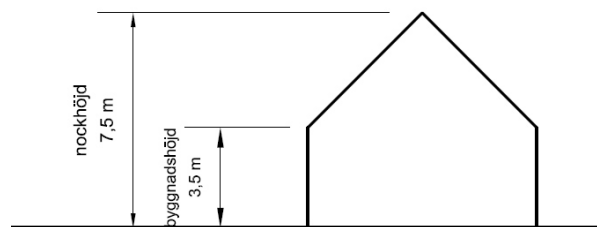
5 st villa tomter är planerade på Trottaberget i högsta läget, i tidigare plan för Albinsro var dessa fastigheter enplans hus med bygghöjd på 5,5 meter i denna plan och tidigare detaljplan för Ranagård är detta ändrat till en bygghöjd på 7,5 meter och 1,5 planhus.

Detta reagerar vi emot, denna bygghöjd på 7,5 meter gör för stor inverkan på omgivningen, riskerar att skugga vår tomt och blir för dominerade då läget är det högsta i området.

I övrigt är vi positiva till planeringen av området.

Kommentar

Föreslagna nya bostadstomter vid Trottaberget regleras med en maximalnockhöjd till 7,5 meter och en maximal byggnadshöjd till 3,5 meter (se sektion till höger). Detta mostvarar 1,5 våningar. Befintliga bostadshus intill Trottaberget är uppförda i 1,5 våning. Även ny bebyggelse bedöms kunna uppföras i 1,5 våning vilket kan ge ett "luftigare" helhetsintryck av området snarare än om husen tvingas ned i en våning vilket ofta leder till att de breder ut sig mer på marken. Befintlig bebyggelse är inte skyddad av tex kulturhistoriskt värde och befintlig bebyggelse kommer inte heller att skuggas av den nya bebyggelsen. Området bedöms därmed tåla föreslagen exploatering.



TROTTABERG 3:22, HÅKAN OCH CHARLOTTA BAAZ

Vi är bosatta i fastigheten Trottaberg 2;9, 3;10 på själva Trottaberg mitt i detaljplanen och det är planerat 5 hus framför oss och vi är tacksamma att väg o hus är planerat att komma lite längre från vårt hus än i första förslaget.

När förra planen gjordes för Albinsro så hade vi precis som nu en bra dialog med de som då var ansvariga för detaljplanen. Nu hamnade de nya bostäderna framför oss till slut utanför etapp 1. Men vad vi förstod då så gjorde alla fornlämningar på åkern att man sköt det till etapp 2 (Ranagård). Då var planerna att det bara skulle byggas 1 plans hus framför oss. Nu var detta ändrat till 2 plans hus i första förslaget men ni har efter bland annat våra synpunkter ändrat detta till 1,5 plans hus.

5.1 Bilder från rådande trafiksituation



Bild 1: Visar dålig sikt mot trafik som kommer från Gamla Tylösandsvägen vid utfart från Logvågen.



Bild 2: Visar dålig sikt mot trafik som kommer på Gryningsvägen från väster vid utfart från Logvågen.



Bild 3: Visar hur nära fordon som kör på Gryningsvägen är till angränsande bostäder på Logvågen 1-11.



Bild 4: Visar rådande situation för gående och körande på provisorisk väg till förskolan förbi pågående uppförande av förskola.

Bilder tillhörande yttrande från Bersgård 1:175, Bostadsrättsföreningen Albinsroparken.

Anledningen till 1 plans hus förra gången var att inte våra hus ska försvinna bakom de nybyggda husen och att man tog hänsyn till oss som bott på platsen länge.
Så vi vill fortfarande att det enbart byggs 1 plans hus framför oss.
Om det går att ändra enligt detta så har vi inget att invända mot att området bebyggs.

Kommentar

Se svar till Trottaberg 2:15.

BERGSGÅRD 1:175, BOSTADSRÄTTSFÖRENINGEN ALBINSROPARKEN OCH NAMN-LISTA MED 34 NAMNUNDERSKRIFTER

1. Trafiksituationen i Albinsro

Hushållen i Brf Albinsroparken (Logvägen 1-19) har sedan inflyttning i november 2014 upplevt en tydligt ökad trafikmängd och förändrad trafiksituation på Gryningsvägen, vilket är en följd av ökning av antalet boende i området Albinsro.

Gryningsvägens utformning och placering innebär att trafikerande fordon passerar i direkt anslutning till tomterna till de boende på Logvägen 1-11 (bild 3).

Vi noterar särskilt att hastigheten för förbipasserande fordon är upplevt långt över det tillåtna 30, vilket känns otryggt, i synnerhet för de boende utmed Gryningsvägen.

På vår bostadsrättsförenings initiativ har vi lämnat meddelande till samtliga boende i Albinsro med vädjan om att anpassa hastigheten och därmed värna om allas vår säkerhet och trivsel.

Trafiksituationen utifrån upplevd hastighet för förbipasserande fordon har dock inte blivit märkbart bättre.

2. Ranagårds påverkan på trafiksituationen på Gryningsvägen

I planbeskrivningen för området Ranagård beskrivs att angöring kan ske via Gryningsvägen inom befintligt bostadsområde, med tillägget att gatustrukturen ska göras på sådant sätt att trafikanter ska uppfatta det mer attraktivt att välja den västra utfarten från området. På vilket sätt detta ska ske och vilken effekt det förväntas ha på fordonsrörelserna på Gryningsvägen är dock inte beskrivet och därmed oklart för boende i området, inte minst för de hushåll som bor i direkt närhet till Gryningsvägen.

3. Anslutning till förskolor

Två förskolor kommer att uppföras inom och i anslutning till Albinsro och Gryningsvägen.

Uppförande av förskolan i Albinsro är påbörjad i augusti 2017, med placering på mark mellan Mantalstigen, Gryningsvägen och Betesstigen. Den andra förskolan placeras enligt planbeskrivning vid Trollberget i direkt anslutning till befintlig lekplats.

Hushållen i Brf Albinsroparken har samlat en oro om att fordonsrörelserna till/från dessa förskolor kommer att öka väsentligt och därmed ytterligare belasta Gryningsvägen med de redan upplevda besvär som nämnts ovan.

I samtal med kommunen har vi fått veta att Gryningsvägen blir en matarled till förskolan som etableras vid Trollberget. Det här är en synnerligen olycklig utveckling för en redan högt trafikerad gata med påföljande risk för olyckor och övrig olägenhet i området. Övriga befintliga förskolor i närområdet har endast en (1) anslutningsväg och därför anser vi att anslutning till nämnda förskolor ska begränsas på samma sätt.

Vi har också familjer med barn som dagligen måste passera Gryningsvägen för att ta sig till förskola, lekplats, naturområde och kollektivtrafik. Med den risk det innebär redan med dagens trafiksituation (bild 4).

4. Synpunkter på planbeskrivning

Brf Albinsroparken sammanfattar härmed denna skrivelse med följande synpunkter:

1. Brf motsätter sig att Gryningsvägen blir en matarled till förskolorna i Albinsro och Ranagård (invid Trollberget). Därmed motsätter vi oss att Gryningsvägen blir en möjlig genomfart för de som behöver besöka förskolorna i dess närhet.
2. Brf anser att Gryningsvägen ska begränsas enligt nuvarande vägsträckning, alltså att Gryningsvägen stängs för genomfart innan befintlig lekplatsområde.
3. Brf vill ha tydligt beskrivet på vilket sätt gatustrukturen på Gryningsvägen ska utformas, med argumentet att göra vägen mindre attraktiv att välja för trafikanter som ska angöra Ranagård.
4. Brf vill ha beskrivet vilka konkreta åtgärder som planeras eller som är möjliga att få utförda för att skapa en trygg och säker trafikmiljö för boende utmed Gryningsvägen och Logvägen. Här främst avseende vilka fartbegränsande åtgärder vi boende kan förvänta oss för Gryningsvägen.
5. Bilder trafiksituationsbilder

Nedan bifogas bilder från nuvarande trafik- och boendesituation för boende på Lagvägen och utmed Gryningsvägen (5.1).

Kommentar

1. Trafiksituationen i Albinsro

Bostadsområdet Albinsro har byggts ut successivt vilket gör det naturligt att trafiken på Gryningsvägen har ökat sedan 2014. En bullerutredning för Gryningsvägen har tagits fram inom ramen för detaljplanarbetet (ÅF, 2015-09-22) som visar att Gryningsvägen har kapacitet för 1500 fordon/dygn innan rekommenderade bullervärden överskrids. Uppskattad trafikmängd med föreslagen utbyggnad enligt trafikprognosen (Trafikprognos Ranagård, ÅF 2016-01-22) är 1200 fordon/dygn på Gryningsvägen. Efter sommaren 2017 har två korsningar (Logvägen/Mantalsstigen samt Logvägen/Betesstigen) höjts upp för att bidra till sänkt hastighet på Gryningsvägen och för att säkerheten ska bli bättre framförallt för fotgängare och cyklister.

2. Ranagårds påverkan på trafiksituationen i Albinsro

En trafikprognos har tagits fram i samband med detaljplanarbetet (Trafikprognos Ranagård, ÅF 2016-01-22). I prognosen beräknas hur mycket trafik som de nya bostadsområdena kommer att alstra och dess fördelning på det befintliga och det nya vägnätet. Trafikfördelningen beräknas sedan med hänsyn till snabbaste restid mellan bostäderna och de tre utfarterna i planområdet. Koncentrationen av bostäder i det nya området är störst i de västra delarna invid skolan. Därmed bedöms huvuddelen av trafiken till dessa bostäder välja att köra Gamla Tylösandsvägen/Västra infarten till det nya området. Den västra infarten utformas som en matargata med separat gång- och cykelväg samt trottoar. Detta ger en genare och snabbare väg än att köra Gryningsvägen genom Albinsro och vidare genom det nya bostadsområdet där gatan knäcker 5-6 gånger (beroende på var målet finns). Däremot så kommer trafik till den nya förskolan strax söder om Albinsro samt de bostäder som ligger i samma område belasta Gryningsvägen. Kommunen gör dock bedömningen att Gryningsvägen tål denna trafikökning.

3. Anslutning till förskolor

Trafikmatning till Trollbergets förskola (som började byggas i augusti 2017) kommer att ske från Bäckagårdsvägen/Spelmansvägen och trafiken kommer alltså inte att belasta Gryningsvägen. En provisorisk väg som ansluter från Gryningsvägen över parkmark är bara avsedd att användas för byggtrafik och kommer att tas bort då förskolan är färdigbyggd.

Trafikmatning till förskolan sydväst om Trollberget (i den nya detaljplanen) kommer däremot att belasta Gryningsvägen. Trafikalstringen är inräknad i den trafikprognos som har tagits fram för området (Trafikprognos Ranagård, ÅF 2016-01-22). Förskolans läge nära busshållplats skapar mycket goda

möjligheter att resa kollektivt eller med cykel.

4. Synpunkter på planbeskrivning

1 och 2. Kommunen anser att Gryningsvägen har kapacitet för den trafikökning som genereras av den nya detaljplanen.

3. Se punkt 2 ovan ang Ranagårds påverkan på trafiksituationen i Albinsro.

4. Se punkt 1 ovan ang Trafiksituationen i Albinsro.

BERGSGÅRD 1:213, BRF TROLLBERGET

Den tänkta trafiklösningen för det nya området, Ranagård, är inte den optimala.

Risken för att Gryningsvägen blir matargata till Ranagård är uppenbar, med en ohållbar ökad trafik genom Albinsro, vilket inte var nuvarande boendes uppfattning om trafikflödet genom området, när dom flyttade dit.

Människan är av naturen lat och försöker alltid finna den enklaste lösningen, och den kommer att vara att gena genom Albinsro, för att komma till Ranagård, ej att köra till den nya rondellen på gamla Tylösandsvägen.

För att undvika detta borde den bästa lösningen vara att göra Gryningsvägen till återvändsgata före det planerade äldreboendet.

Kommentar

Enligt planprogrammet som godkändes 2010 har avsikten från kommunens sida hela tiden varit att trafikmatning ska ske dels via Gryningsvägen och dels via ny infart från Gamla Tylösandsvägen. Möjlighet finns även att öppna upp bussgatan för biltrafik om belastningen på Gryningsvägen skulle bli för stor. Enligt de utredningar som tagits fram hittills bedöms det dock inte vara nödvändigt.

Sannolikt kommer trafik med målpunkt till de östra delarna av Ranagård (närmast Albinsro) att välja att köra Gryningsvägen genom Albinsro. Vägen bedöms ha kapacitet för detta, det finns separat gång- och cykelväg och två korsningar är upphöjda. De som har målpunkt i den västra delen av Ranagård (vid skolan mm) kommer enligt trafikprognosen (Trafikprognos Ranagård, ÅF 2016-01-22) att köra Gamla Tylösandsvägen och vidare in i området på den västra infartsgatan. Här har goda förutsättningar skapats för detta ska bli en gen och snabb väg in till området genom bland annat att det finns separat gång- och cykelväg respektive trottoar, vägen är rak. Vidare är huvudgatan som kopplar de västra delarna av Ranagård och Albinsro utformad med ett antal tvära svängar vilket gör att bilister måste sakta ned och vägen inte upplevs lika gen och snabb.

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

JON LINDAHL, HAMBOVÄGEN 24

Förslaget är bra och genomarbetat när det kommer till den bebyggelse som föreslås. Blandningen av bostadstyper, möjlighet för äldreboende samt förskola och skola ger en bra sammansättning och goda möjligheter för områdets utveckling.

Några synpunkter vill ändå framföras.

- Reglera inte bebyggelsen utformning mer än nödvändigt, tex med f för sadeltak. Finner inget syfte eller motiv till denna.

- Tänk på att ta höjd för att möjliggöra att passivhus, nollenergihus, plusenergihus etc kan byggas. Ofta kräver dessa lite mer av en byggrätt. Bra om en önskan av en sådan inriktning även skulle lyfts tydligare i planbeskrivningen, för att visa på viljan av ett hållbart byggande i kommunen.

- Trafiken! Inte bara GaTylösansvägen är idag starkt trafikerad av trafik som dessutom oftast kör för fort. Det gäller även Bäckagårdsvägen. Ser det som synd att kommunen inte tänker bortom bullerplank för att lösa problemet, trafikplaneringen verkar inte ligga i framkant i detta fall. Ett så nytt område som Albinsro/Ranagård borde inte utgå från biltrafiken i första hand utan gående, cyklister och kollektivtrafik vilket även ligger i den trafikplaneringslinje kommunen antagit. Ju lättare och bättre tillgänglighet som tillskapas för bil desto större blir flödet, vilket forskning tydligt stödjer. Exempelvis blir risken stor att föräldrar skjutsar barn till skola när det blir smidigt och lätt och förskola i bil, trafiken ökar, föräldrar vågar inte låta barn gå/cykla själva och genererar mer biltrafik då fler skjutsar barnen.

Ett led att inte göra det lika lätt för bilen är att inte tillåta att Gryningsvägen öppnas för biltrafik. Fördelarna blir dessutom att grönstråket inte delas av bilväg och ingen biltrafik bredvid den nybyggda lekplatsen. Utryckningsfordon tillåtas genomfart om gatorna sammanbinds av en cykelbana.

Kommentar

Sadeltak har satts som ett krav för villor och radhus som ligger i den yttre delen av planområdet, mot det öppna odlingslandskapet. Syftet med detta är att takutformningen ska ansluta till den mer traditionella bebyggelsen i landskapet runtomkring. Syftet med att reglera flerbostadshusen med sadeltak är att det trots olika exploatörer/byggherrar inom området kan skapa en enhetlighet som knyter samman flerbostadshusen längs huvudgatan. I övrigt är utformningen fri vad gäller t ex materialval mm.

Det bedöms finnas goda möjligheter att bygga passivhus, nollenergihus, plusenergihus etc inom tillåten byggrätt.

Utgångspunkten för området är att det ska vara lätt och smidigt att åka med kollektivtrafik respektive gå och cykla. Området har mycket god tillgänglighet till kollektivtrafiken genom tre hållplatser längs den bussgata som ligger i den södra delen av området. Det finns också ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät, både längs de större vägarna (Gamla Tylösandsvägen och huvudgatan inne i området) och i parkstråket. Kommunen har dessutom valt att gå vidare med det alternativ som bedömdes gynna biltrafiken minst (Scenarion 2) enligt den trafikutredning som gjordes inför starten av planarbetet (PM Trafikutredning, Reinertsen, 2015-03-31).

BERGSGÅRD 1:244, SOFIE OCH PONTUS THORDING

Vi som en del av området Kvarteret Gryningen inkommer härmed med synpunkter på planbeskrivning och tillhörande granskningshandlingar för Bergsgård 1 :6 m fl Ranagård.

Trafiksituationen i Albinsro upplevs som otrygg med tanke på den mängd fordon som trafikerar Gryningsvägen. Det upplevs också att trafikanterna kör långt över tillåten hastighet på 30. Detta är besvärligt särskilt för oss boende utmed Gryningsvägen.

I planbeskrivningen för Ranagård beskrivs en angöring som kan bli aktuell mellan det nya området och Gryningsvägen. Trafikanterna ska finna det mer aktuellt att välja den västra utfarten från området men vi saknar information om hur. Detta stärker vår oro som bor utmed Gryningsvägen och inte minst med tanke på den lekplats som uppförs nu i anslutning till Dagverksvägen/Gryningsvägen. Eftersom det nu byggs två förskolor i anslutning till Gryningsvägen anar vi att trafiken till och från dessa kommer belasta Gryningsvägen. Vi har också fått veta att Gryningsvägen ska bli en genomfart/matarled till den förskola som ska uppföras vid Trollberget. Detta innebär en förväntad ökad och önskad trafik på Gryningsvägen.

Avslutningsvis vill vi att:

- Gryningsvägen ska begränsas så att den inte blir en genomfartsled genom vårt område med hänsyn till den trafiksituation som råder och den ökning som förväntas enligt planbeskrivningseffekten.
- Vi vill också att Gryningsvägen kompletteras med såväl skyltar som fartbegränsade åtgärder inom området.

Kommentar

Se svar på punkt 2. Ranagårds påverkan på trafiksituationen i Albinsro till Bostadsrättsföreningen Albinsroparken.

Förskolan vid Bäckagårdsvägen/Spelmansvägen kommer inte att trafikmatas från Gryningsvägen men det kommer däremot föreslagna ny förskola sydväst om Trollberget.

Fartbegränsande åtgärder har utförts på Gryningsvägen genom upphöjning av två korsningar.

BERGSGÅRD 1:185, KRISTINA OCH HANS-ERIK KARLSSON

Vi har fått ta del av underrättelse om granskning gällande detaljplanen för Ranagård och lämnar följande synpunkter på samrådsredogörelsen och de svar kommunen lämnat i denna. Vi hänvisar till vad vi framfört i vårt tidigare yttrande i samrådsförfarandet med följande tillägg.

Trafiksäkerhetsproblem

Vi anser att de åtgärder som kommunen föreslagit inte är tillräckliga. Det är inte någon acceptabel lösning med Gryningsvägen som tillfartsväg till det planerade området. Den utredning som kommunen hänvisar till i sin samrådsredogörelse är från mars 2015 och är således inte aktuell då den inte baseras på kommande förhållanden och den ökning av trafik som ett genomförande av planen kommer att medföra. Hänsyn måste också tas till nuvarande (hösten 2017) pågående utbyggnad såsom t.ex. byggnad av förskola och lekplats alldeles precis vid Gryningsvägen. Även byggnation av ett flertal villor har gjorts 2016 som medfört ökad trafik. Bristen på parkeringsplatser

är idag redan ett faktiskt problem i Albinsro. Idag på morgonen stod nio bilar parkerade utmed Gryningsvägen vilket försvårar en säker framkomlighet. Det är ett gott initiativ att utreda de alternativa trafikslagen som kommunen skriver men detta är inte ett realistiskt och tillräckligt alternativ. Ett realistiskt alternativ är i stället att minska omfattningen av den planerade utbyggnaden av Ranagård samt att öppna en annan tillfartsväg än Gryningsvägen.

Natur och miljöintressen

Ett genomförande av planen kommer att medföra en betydande påverkan på miljön och förändring av lanskäpet. Natur och miljöintressen är viktiga och måste beaktas vid byggnation av ett nytt bostadsområde. Både fågelliv och rödlistade växtarter måste man ta hänsyn till. Enligt redogörelsen finns det såväl rödlistade växtarter och fågelart i nära anslutning till området. Det framgår också att det krävs dispens för att ta bort åkerholmar och stenmurar som finns i området. En del av planområdet omfattas av strandskydd. Även detta talar således för en minskning av omfattningen av den planerade utbyggnaden av Ranagård.

Fornlämningar

Det framgår också av redogörelsen att en arkeologisk förundersökning har gjorts inom planområdet där man funnit flera anläggningar av viktig förhistorisk karaktär och att det sannolikt finns fler kulturhistoriskt intressanta lämningar inom området som måste utredas innan byggnation kan påbörjas.

Dricksvattenintäkt

Problemen med grundvattennivån är allvarliga inom kommunen och har ökat vilket har inneburit bevattningsförbud sommaren 2017. Det är alltså allvarliga problem och vi måste vara restriktiva med byggnation i områden som vi tar vårt dricksvatten ifrån. En ordentlig utredning bör göras där ett alternativ är en minskad omfattning av den planerade byggnationen av Ranagård.

Kommentar

Trafiksäkerhetsproblem

I de trafikutredningar och prognoser som gjorts för planområdet i samband med planarbetet har planerade bostäder tagits med i beräkningen. Även om trafikutredningen är utförd 2015 har hänsyn tagits till planerad bebyggelse både inom Albinsro och aktuellt planområde, Ranagård. De är alltså baserade på kommande förhållanden. Den förskola som håller på att byggas i närheten av Gryningsvägen kommer att trafikmatas från Bäckagårdsvägen/Spelmansvägen. Det är endast under byggtiden som en provisorisk väg finns från Gryningsvägen.

När det gäller parkering kommer huvudgatan i det nya området att förses med längsgående kanstensparkering vilket ger ordnade platser för parkering som även kan användas av boende/besökare i Albinsro.

Natur och miljöintressen

När det gäller naturvärden är de flesta knutna till Trottaberget och Trollberget vilka kommer att bevaras som naturområden. En stor del av stenmurarna som finns i området kommer att behöva tas bort i samband med utbyggnad av planområdet. Ambitionen har dock varit att bevara så stor mängd stenmur som möjligt. Kompensation för de murar som tas bort kommer att göras genom att nya byggs upp inom parkstråket både i form av stenmur men även som stenrösen.

Fornlämningar

Utgrävning av fornlämningar kommer att ske innan planområdet byggs ut. Då dokumenteras fornlämningarna och tas tillvara för framtiden.

Dricksvattentäkt

En sårbarhetsutredning har tagits fram som underlag för detaljplanen (Sårbarhetsutredning Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård, WSP 2016-02-04, reviderad 2017-10-12).

Enligt utredningen visar den översiktliga sårbarhetskarteringen att de västra delarna av planområdet, där grundvattenmagasinet förekommer, har ett tillfredställande naturligt skydd (låg sårbarhet) i form av tätare jordlager ovan isälvsavlagringen. I de centrala och östra delarna är sårbarheten högre, dock förekommer inte grundvattenmagasinet i dessa delar. Därmed kan risken för förorening av grundvattenmagasinet bedömas som relativt låg även i planområdets centrala och östra delar.

Planerad markanvändning utgörs av bostäder, skola, äldreboende, parkmark samt vägar och parkeringsytor. Övervägande andel utgörs av parkmark och bostäder. Dessa markanvändningstyper har generellt en relativt låg hotbild med avseende på risk för grundvattenförorening. De områden som kan utgöra risker med avseende på förorening av grundvattnet är främst vägdagvatten från huvudgator och större parkeringsytor vid verksamheter och flerbostadshus. Dessa leds bort från området i täta ledningar alternativt fördröjs och renas innan avledning.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR (SAMRÅD)

- *Placering av nya villatomter öster om Trottaberget.*
- *Förslag att öppna befintlig bussgata söder om Trollberget för biltrafik.*
- *Ingen infart önskas till det nya området via Gryningsvägen.*
- *Flerbostadshus kvar vid torgen.*
- *Breddning av Gamla Tylösandsvägen.*
- *Stängning av Gamla Tylösandsvägen vid Trottaberget.*
- *Ingen service önskas vid det östra torget.*

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR (GRANSKNING)

- *Sänkning av nockhöjden på nya bostäder öster om Trottaberget till en våning.*
- *Ingen infart önskas till det nya området via Gryningsvägen.*
- *Ingen bestämmelse om sadeltak.*
- *Minskning av planområdet med hänsyn till fornlämningar, dricksvattentäkt och naturmiljö.*

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

SAKÄGARE

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Trottaberg 2:9, 3:10	Håkan och Charlotta Baaz	TROTTABERG 332 305 91 HALMSTAD
Söndrum 3:87	Eva Ledel och Per Gunnar Svensson	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 124, LJUNGBERGA 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 2:11	Martina Molin och Christoffer Lindhe	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 130 305 91 HALMSTAD
Söndrum 3:32	Åsa Landberg Rydén	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 126 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 2:6	Bobbo Nilsson och Marie Elmlblad Nilsson	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 128, KÄLLSTUGAN 305 91 HALMSTAD
Bergsgård 1:14	Hanny Johansson	MANTALSSTIGEN 16 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:44	Britt Andersson och Ingvar Andersson	MANTALSSTIGEN 18 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 2:12	Bengt Bengtsson	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 132, LJUNGHEM 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 2:15	Monica Karlborg och Anders Karlborg	TROTTABERG KULLAGÅRDEN 334 305 91 HALMSTAD
-	Lennart Gillemo	BETESSTIGEN 13 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:256	Lisbeth Svedin och Lars Svedin	BETESSTIGEN 32 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 3:19	Urban Ledel och Annika Andell	SKUTEVÄGEN 6 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:118	Anders Andersson och Ingvar Andersson	TROTTABERG EKEGÅRD 328 A 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 3:20	Sara Tøttrup och Robin Henriksson	SKUTEVÄGEN 4 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:21	Dan Lind och Kajsa Lind	SKUTEVÄGEN 2 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:63	Magnus Karlsson	JOLLEVÄGEN 1 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:65	Eva Sorling	JOLLEVÄGEN 5 302 72 HALMSTAD
Trappan 1	Jörgen Andersson	ARON SKANTZ VÄG 21 302 72 HALMSTAD
Trappan 2	Christel Andersson	ARON SKANTZ VÄG 23 302 72 HALMSTAD

Trappan 3	Sören Henriksson	ARON SKANTZ VÄG 25 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:14	Christian Baudlot och Inga-Lill Baudlot	KUTTERVÄGEN 17 302 72 HALMSTAD
Trappan 4	Claes Sjölin och Kristina Sjölin	BERGSGÅRDSVÄGEN 47 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:205	Christine Holmkvist och Jonas Holmkvist	GRYNINGSVÄGEN 2 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:227	Leif Otterström	LOGVÄGEN 42 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:228	Britt-Marie Ek och Stefan Ek	LOGVÄGEN 44 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:229	Niklas Santesson	LOGVÄGEN 46 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:230	Johan Palm och Lisa Palm	LOGVÄGEN 48 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:231	Alex Reutman och Sara Reutman	LOGVÄGEN 50 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:232	Anna Olsson och David Pålsson	LOGVÄGEN 52 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:233	Andreas Ahlman och Karin Ahlman	LOGVÄGEN 54 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 3:9	Rolf Svensson	TROTATABERG ÄNGSBACKA 331 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 3:14	Inga-Lill Baudlot och Christian Baudlot	KUTTERVÄGEN 17 302 72 HALMSTAD
Tanken 1	Åsa Johansson och Joachim Simonsson	TROLLBERGSVÄGEN 20 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:178	Dan Persson	MANTALSSTIGEN 2 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:176	Oscar Hansson	MANTALSSTIGEN 22 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:212	Mattias Nordlund	BETESSTIGEN 1 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:204	Niklas Eriksson	GRYNINGSVÄGEN 4 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:202	Gabriel Votava	GRYNINGSVÄGEN 8 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:200	Anette Primnell	GRYNINGSVÄGEN 12 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:263	Kajsa Takenaka	BETESSTIGEN 18 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:259	Sten-Åke Volden	BETESSTIGEN 26 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:261	Anna Lundberg	BETESSTIGEN 22 302 74 HALMSTAD

Bergsgård 1:262	Magnus Nilsson	BETESSTIGEN 20 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:264	Linda Weinstock	BETESSTIGEN 16 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:246	Sofia Parkinen	LOGVÄGEN 69 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:247	Alexandra Ekström	LOGVÄGEN 71 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:250	Joakim Delérus	LOGVÄGEN 77 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:252	Johanna Isacson	LOGVÄGEN 81 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:244	Sofie och Pontus Thording	LOGVÄGEN 65 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:219	Tomas Pehrsson	LOGVÄGEN 38 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:258	Karin Erlandsson	BETESSTIGEN 28 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:192	Namnteckning otydlig	LOGVÄGEN 16 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:216	Filip Hultqvist	LOGVÄGEN 32 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:251	Hans och Lena Glaving	LOGVÄGEN 79 302 74 HALMSTAD

ÖVRIGA

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Trottaberg 3:160	Johan Widerberg	KORVETTVÄGEN 4 302 72 HALMSTAD
Tennet 3	Ewald Mazurs	KRUTKÄLLAREVÄGEN 40C 302 72 HALMSTAD
Tennet 5	Anna Mazurs	KRUTKÄLLAREVÄGEN 40 A 302 72 HALMSTAD
Frösakull 1:259	Holger Adgård	KUNGSVÄGEN 79 302 70 HALMSTAD
Trottaberg 3:57	Carl Karlsson	GALÄRVÄGEN 1 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:185	Kristina Skottke-Karlsson och Hans-Erik Karlsson	MANTALSSTIGEN 1 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 3:126	Margareta Norlander	FREGATTVÄGEN 11 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:122	Joakim Kjölvmärk	LOGVÄGEN 41 302 74 HALMSTAD
Söndrum 3:17	Emma Nilsson och Mikael Adgård	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 124C 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 3:15	Petter Mårtensson	KUTTERVÄGEN 15 302 72 HALMSTAD

Trottaberg 3:67	Anders Ekman och Lisette Ignell	JOLLEVÄGEN 4 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:66	Bengt-Åke Nilsson och Berdien van Renswoude	JOLLEVÄGEN 2 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:68	Ingrid Ekdahl	STORBÅTSVÄGEN 9 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:17	Pär Johnsson	KUTTERVÄGEN 11 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:155	Thomas Högberg	KONVOJVÄGEN 9 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:165	Evert Grahn	KONVOJVÄGEN 8 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:28	Anders Johansson	FARTYGSVÄGEN 33 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:157	Bertil Nilsson	KONVOJVÄGEN 7 302 72 HALMSTAD
Trasten 1	Anna Forsberg	ARON SKANTZ VÄG 19 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:9	Lars Holmberg	BERGSGÅRDSVÄGEN 42 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:192	Linda Mars	ÖRLOGSVÄGEN 42 302 72 HALMSTAD
Söndrum-Vapnö församling	-	G:A TYLÖSANDSVÄGEN 103, 302 41 HALMSTAD
Bergsgård 1:211	Mathias Bramstedt	BETESSTIGEN 3 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:243	Magnus Nygren	LOGVÄGEN 63 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:242	Camilla Ihlström och Daniel Harnesk	LOGVÄGEN 61 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:240	Anna Ternstedt och Anders Kaminski	LOGVÄGEN 57 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:206	Marie Werbro	BETESSTIGEN 6 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:265	Karin Angel	BETESSTIGEN 8 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:266	Christoffer Broling	BETESSTIGEN 10 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:195	SR	LOGVÄGEN 29 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:225	Lise och Lars Hoffert	LOGVÄGEN 35 302 74 HALMSTAD

Samhällsbyggnadskontoret

Mila Sladic
planchef

Anna Winnberg
planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Tillhörande detaljplan för

Bergsgård 1:6 m fl, RANAGÅRD

Halmstad , HALMSTADS KOMMUN

1380K-P2018/4

Utökat förfarande, KS 2014/00354

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-06-13

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med utökat planförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 2010:900 (PBL) 5 kap. 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 kommunstyrelsen 2016-09-06 § 240 genomförts under tiden 19 september - 31 oktober 2016. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, på Söndrums bibliotek samt på Halmstads kommuns webbsida.

Ett samrådsmöte hölls tisdagen den 11 oktober i Söndrumsskolans matsal då ca 70 personer närvarade.

Yttranden har inkommit från 25 berörda remissinstanser. Följande 14 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Barn- och ungdomsnämnden
- Teknik och fritidsnämnden
- Räddningsnämnden
- Lantmäteriet
- Byggnadsnämnden
- Laholmsbuktens VA
- Kulturnämnden
- Miljönämnden
- Halmstads energi och miljö
- Hallandstrafiken
- Region Halland
- Skanova

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Risk för ökat trafikbuller längs Gryningsvägen och Gamla Tylösandsvägen.
- Frågor kring trafiksäkerhet längs Gryningsvägen och Gamla Tylösandsvägen.
- Frågor kring hur Söndrums dricksvattentäkt påverkas av föreslagen exploatering.
- Hur planområdets ökade trafikalstring påverkar det statliga vägnätet.
- Bussgatan söder om Trollberget bör ej öppnas upp för biltrafik.
- Utformningen av busshållplatsen längst i väster bör ses över.
- Placering av nya villatomter öster om Trottaberget.
- Ingen infart bör finnas till det nya området via Gryningsvägen.
- Höga hus bör placeras i den norra delen av området och vid Trottaberget.
- Gamla Tylösandsvägen bör breddas.
- Gamla Tylösandsvägen bör stängas av vid Trottaberget.
- Ingen service bör finnas vid det östra torget.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

- För att minska trafikbelastningen på Gryningsvägen har ett område med flerbostadshus i den östra delen av planområdet tagits bort och ersatts med villor och radhus. Därmed har förskolan kunnat få en ny placering invid torget och befintlig lekplats vid Trollberget. Fler flerbostadshus har istället placerats längs infartsgatan från norr.
- Flerbostadshusen och radhusen i de båda södra kvarteren vid skolan har bytt plats så att radhusen vänds söderut mot bussgatan. Därmed trappar den nya bebyggelsen ned i höjd mot befintlig villabebyggelse i söder.
- Föreslagna villatomter öster om Trottaberget begränsas till att uppföras i 1,5 våning istället för två våningar.
- Föreslagna dagvattenmagasin längs lokalgator tas bort och ersätts av ett samlat dagvattenmagasin inom parkmark som renar vattnet innan det kan infiltreras i det stora dagvattenmagasinet.
- Torgytan i väster har justerats genom att vändplatsen för bussen har flyttats längre västerut och därmed separerats från hållplatsen. Även gränserna för det östra torget invid Trollberget har justerats så att läget för busshållplatsen fungerar samt att god sikt och tillräckliga svängradier finns även om den östra delen av bussgatan öppnas upp för biltrafik.
- Planbestämmelser införs om att skol- och förskolegård ska utformas så att 55dBA ekvivalentnivå samt 70dBA maximal ljudnivå ej överskrids på de ytor som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet.
- Egenskapsgränser justeras så att bostäderna intill infartsgatan i norr inte ska utsättas för höga bullernivåer. Reglering med korsmark så att det endast får uppföras komplementbyggnader närmast gata.
- Plankartan kompletteras med en administrativ bestämmelse om att strandskydd upphävs för del av planområdet. Planbeskrivningen kompletteras med motivering till skälen för upphävande av strandskyddet.
- För att styra så att huvuddelen av skolans parkering förläggs i den västra delen av fastigheten införs en planbestämmelse, ej parkering, inom större delen av fastigheten. Endast en mindre del längs den östra kanten tillåts innehålla parkering.
- Planbestämmelse med krav på förhöjd bottenvåning invid torget i mitten tas bort.
- Gata intill områden med flerbostadshus i den norra delen av planområdet breddas så att det även finns plats för en trottoar som är två meter bred.
- Exploateringsgraden har studerats mer i detalj och justerats för några områden. För de lägre flerbostadshusen (flerb₂) har exploateringsgrade minskats från 35% till 30% av fastigheten för att skalan bättre ska vara anpassad till den intilliggande villa- och radhusbebyggelsen. Vidare har exploateringsgraden för friliggande villor justerats så att den ej regleras i procent utan i en fast byggnadsarea samt tomtstorlek för att göra det tydligare vid försäljning av tomterna. Exploateringsgrad, höjd samt minsta tomtstorlek har justerats i mindre omfattning för rad- och kedjehus, grupphus samt stadsradhus.
- Två E-områden har flyttats efter samråd med HEM.
- Plankartan förses med en upplysning om att planområdet är beläget inom vattenskyddsområde.
- Utformning för flerbostadshusen (flerb₁) har justerats något för att skapa utrymme för olika typhus att inrymmas. En bestämmelse om minsta avstånd mellan byggnader har satts till 6 meter, största längd på fasad har ändrats från 30 m till 35 m och lägsta taklutning har sänkts från 27 till 22 grader.
- Planbestämmelse om minsta avstånd till fastighetsgräns har införts för enbostadshus.
- Bebyggelsen invid Trottaberget har kompletterats med bestämmelse om att tak ska utformas som sadeltak.

YTTRANDE FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens bedömning

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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 på grund av buller vid bostäder samt strandskydd.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas,
- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas.

Strandskydd

I en detaljplan får kommunen enligt 4 kap 17 § PBL upphäva strandskyddet för ett område om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Länsstyrelsen anser inte att planen redovisar strandskyddsfrågan tillräckligt. Det ska tydligt framgå av plankartan vilket område inom detaljplanen som omfattas av strandskydd och inom vilket område strandskyddet upphävs. I planbeskrivningen ska det framgå vilka särskilda skäl enligt 7 kap 18 c § miljöbalken (MB) som åberopas, vilka natur- och friluftsvärden som finns på platsen samt om strandskyddets syften kan uppfyllas trots exploateringen.

Trafikbuller

I planbeskrivningen står följande:

”För nya bostäder är planlösningen avgörande för om minst hälften av bostadsrummen kan orienteras mot den ljuddämpade sidan. För nya bostäder finns goda förutsättningar för att anordna uteplatser i lägen där dygnsekvivalent nivå 50 dBA och maxnivå 80 dBA dagtid klaras. (Riktvärdet 70 dBA får överskridas med 10 dB). För flerbostadshus gäller att det ska finnas tillgång till en uteplats där riktvärdena klaras. Den kan vara enskild eller gemensam och delas med andra. Ytterligare enskilda uteplatser med för höga nivåer t.ex. balkonger, ses då som ett komplement. En skola och förskola planeras i planområdets sydvästra del. Det finns goda förutsättningar för att ordna skolgård/lektyr där riktvärdena innehålls. Även i den östra delen av planområdet planeras för en förskola. Även här finns goda förutsättningar för att ordna lektyr där riktvärdena innehålls.”

Länsstyrelsen hänvisar till förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader för detaljplanen. Om buller från spårtrafik och vägar överskrider den ekvivalenta ljudnivån 55 dBA vid en bostadsbyggnads fasad, bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad, enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Detta ska säkerställas i planen. När det gäller trafikbuller på skolgårdar finns en dom från Miljööverdomstolen 2000:32. Den ekvivalenta ljudnivån bör inte någonstans på en skolgård överstiga 55 dBA. Denna regel bör även tillämpas för förskolor. På de platser utomhus vid förskolan där maxvärdet 70 dBA överskrids bör det inte vara uteplats för barnen. Detta bör säkerställas i planen.

Råd om tillämpningen av PBL och miljöbalken

Övergripande

Det är en väl genomarbetad detaljplan med många bra ambitioner. Målsättningen kring den sociala tryggheten och möten mellan människor är lovvärd. Likaså de väl sammanhängande grönstråken och anpassningen till de skyddsvärda element som finns i landskapet.

Biotopskydd

För biotopskyddsobjekten inom detaljplaneområdet krävs biotopskyddsdispens från Länsstyrelsen om naturmiljöerna i dessa riskerar att skadas av åtgärder i enlighet med planen.

Vattenskyddsområde

Under anläggningsarbetet bör försiktighetsåtgärder vidtas för att minimera risken för läckage av oljor med flera för grundvattnet skadliga ämnen. Om möjligt bör arbetsfordon använda miljövänliga bränslen. De rekommendationer som WSP tagit fram i sin sårbarhetsanalys och som nämns i Planbeskrivningen sidan 38, bör tas hänsyn till när området bebyggs. Det är viktigt att vattenskyddsföreskrifterna följs och att tillstånd söks hos miljöförvaltningen i de fall det krävs. I beslutet om fastställelse av vattenskyddsområde med föreskrifter för Söndrums vattentäkt, daterat 2005-05-20 framgår att en beredskapsplan för sanering vid föroreningsrisk bör upprättas inom två år. Länsstyrelsen vill påpeka att det är viktigt att en uppdaterad beredskapsplan finns för området.

Arkeologi

Inför fortsatt detaljplanearbete har Halmstads kommun inkommit med ansökan om arkeologisk undersökning av fornlämning Raä Söndrum 106 och 108 (grav och boplatser), Dnr 431-5367-16. Kommunen har även inkommit med ansökan om arkeologisk förundersökning inför anläggande av ny GC-väg söder om och längs med Gamla Tylösandsvägen invid fornlämning Raä Söndrum 34:3 (grav), Dnr 431- 7068-16. Båda ärendena är under handläggning enligt 2 kap 12 § kulturmiljölagen (1988:950).

Vattenverksamhet

Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. miljöbalken och i lagen med 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 nedströmsliggande 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 båtadsområde eller flödesmängder till företaget.

Övrigt

Det bör säkerställas ett skyddsavstånd på några meter mellan transformatorstationerna i området och bostadsbebyggelse.

Länsstyrelsen erinrar om att det utöver angivna byggrätter för en- och tvåbostadshus är möjligt att göra en utbyggnad på 15 kvm, bygga ett attefallshus om 25 kvm och en friggebod på 15 kvm.

Länsstyrelsen saknar uppgifter om tillåtet minsta avstånd mellan byggnader och fastighetsgräns.

Kommentar

Strandskydd

Planhandlingarna kompletteras med tydligare motivering kring upphävande av strandskyddet. En administrativ bestämmelse införs på plankartan.

Trafikbuller

Bullerutredningen visar att i princip inga nya bostäder får bullervärden som överskrider 55dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Vid ett radhus invid den västra infarten från Gamla Tylösandsvägen överskrider rekommenderat riktvärde för ekvivalent ljudnivå med 1 dBA. Här utökas prickmarken så att bullervärdet underskrider. Ett antal bostäder berörs av bullervärden som ligger över 70 dBA maximal ljudnivå. Vid dessa bostäder finns goda möjligheter att anordna en uteplats där ekvivalent ljudnivå underskrider 50 dBA enligt förordningen om trafikbuller (2016:216).

Även för förskolegårdar och skolgården finns goda möjligheter att anordna lekmiljöer där ljudnivåerna underskrider 55 dBA ekvivalent nivå. En planbestämmelse införs som säkerställer att ljudnivåerna underskrider 55 dBA dygnskvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå för de ytor som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. I den östra delen regleras även att förskolebyggnaden ska placeras som skärm mot bussgatan för att minska bullernivåerna på förskolegården. På illustrationen redovisas vidare att ytor som ligger närmst gata i största möjliga mån används för parkering och angöring.

Biotopskydd

Biotopskyddsdispens kommer att lämnas in i samband med granskning av detaljplanen.

Vattenskyddsområde

Planhandlingarna kompletteras med ytterligare beskrivning av hur åtgärderna ska följas samt införs som en upplysning på plankartan. Upplysningar om att området ligger inom skyddsområde för dricksvattentäkt planeras även följas med i samband med tecknande av köpekontrakt för fribyggartomter, vid markanvisningar i området mm.

Arkeologi

Noteras.

Vattenverksamhet

Befintligt dike i den södra delen av planområdet kommer ej att kulverteras utan vattnet (som främst utgörs av dagvatten från närområdet) kommer att införlivas i det framtida dagvattensystemet för området. (Se vidare PM VA-hantering, Sweco, 2017-05-23). Nyrebäcken dit dagvattnet kommer att ledas omfattas inte av något dikningsföretag.

Övrigt

Plankartan justeras så att tillräckligt skyddsavstånd till transformatorstation erhålls.

Kommunen noterar synpunkten kring bygglovbefriade åtgärder. Kommunen har sett över exploateringsgraden för de friliggande villorna vilka föreslås regleras med en fast byggnadsarea istället för en procentuell andel.

Planbestämmelse om minsta avstånd till fastighetsgräns införs på plankartan.

TRAFIKVERKET

Trafikverket stödjer målsättningen att i första hand förtäta i befintliga områden med god kollektivtrafikförsörjning. En viktig pusselbit för att kunna uppnå ett hållbart transportsystem men även för att öka tillgängligheten för alla samhällsgrupper är en transportsnål samhällsplanering. Det innebär till exempel att det är viktigt att lokalisering av ny bebyggelse och verksamheter är samordnade utifrån vardagens transportbehov. Att det inom gång- eller cykelavstånd från bostaden finns tillgång till förskolor, skolor, mataffärer, kollektivtrafik och annan service är exempel på detta. Trafikverket anser att kommunen i detaljplanen för Bergsgård 1 : 6 m.fl. RANAGÅRD på ett bra sätt har hanterat dessa frågor.

Vi saknar dock en beskrivning av aktuellt planförslags eventuella konsekvenser för omgivande statligt vägnät. Trafikverket kan därför ej heller i dagsläget bedöma huruvida planens genomförande får påverkan på statligt vägnät och där till eventuella behov av åtgärder. Exempelvis korsningen väg 606/610. Väg 610 har nyligen pekats ut som en funktionellt prioriterad väg inom kategorin kompletterande regionalt viktiga vägar. Att en väg är utpekad som funktionellt prioriterad innebär inte att den ska ha högre standard än normalt enligt Trafikverkets normer och anvisningar. Gångse regler för dimensionering gäller. Däremot ska extra fokus läggas på att söka lösningar som ger god tillgänglighet på dessa vägar. Det ska vara smidigt att ta sig fram och man ska eftersträva kontinuitet i tillgänglighetsstandard. Vid exploatering som berör en korsning med en funktionellt prioriterad väg i samma plan måste man bedöma vilken påverkan korsningen och den ökade trafiken kan ha på tillgängligheten. Exploatören kan behöva vidta åtgärder i korsningen så att tillgängligheten inte försämras.

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar

Kommunen bedömer att ökningen av trafik som kommer att belasta vägarna 605/606 samt korsningen mellan väg 606/610 kommer att vara marginell. Det är en T-korsning som är svår att komma ut från i dagsläget vilket gör det mest troligt att trafikanter väljer Bäckagårdsvägen för att ta sig ut till Kustvägen/ väg 610. Väg 606 har vidare nyligen försetts med farthinder vilket troligen gör den mindre attraktiv som genomfart.

YTTRANDE FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Kommunen är i stort behov av fler bostäder. I denna detaljplan blir det ca 400 nya bostäder i blandad upplåtelse vilket barn- och ungdomsnämnden är positiva till. Det ökade invånarantalet medför dock behov av mer service i form av förskolor och skolor. I detaljplanen för Bergsgård 1:6 m.fl. planeras en ny F-9 skola och två nya förskolor.

Planområdet tillhör Söndrums verksamhetsområde, ett område där förskole- och skollokaler i dagsläget nyttjas till sin maxkapacitet. Enligt den årliga befolkningsprognosen för Halmstads kommun växer nuvarande område och förvaltningen bedömer att detaljplanen kommer att påverka barn- och ungdomsnämndens verksamheter. Därför bör en ny F-9 skola och nya förskolor stå klara senast i samband med inflyttning av nya bostäder i planområdet, för att garantera att alla barn och elever har en förskole-/elevplats inom närområdet.

Kommentar

Ambitionen är att skola/förskola ska kunna stå klar så snart som möjligt efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Utbyggnaden av området kommer att ske i etapper vilket troligen medför att skolan kommer att stå klar innan huvuddelen av bostäderna är inflyttningsklara. Däremot är det troligt att en del av bostäderna blir inflyttningsklara innan skolan är färdigbyggd eftersom processen att bygga bostäder, särskilt friliggande villor, är snabbare än att bygga en skola.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Anläggning av magasin sker enligt förslaget med längre mellanrum än de 50-60 meter som gäller vid traditionell anläggning. Då ingen tillkommande snöröjning och halkbekämpning planeras i området vintertid, riskerar dagvattnet längs lokalgatorna att frysa till is. Med hänvisning till bristen på beprövad kunskap om långsiktig funktionalitet och driftkostnader för fördröjningsmagasin längs lokalgator, föreslås en försöksverksamhet på en eller två platser i planområdet med fördröjningsmagasin utmed lokalgator. Resterande dagvatten föreslås ledas till områdets planerade dagvattendammar.

Ett klagande behövs vad avser områdets behov av parkeringsplatser med tanke på de problem som finns i det nu utbyggda området Albinsro där motsvarande beräkningsgrunder/parkeringsnorm användes. Erfarenheterna från Albinsro bör därför tas tillvara. Risk föreligger för parkering av bilar på parkområdet som gränsar till den enkelsidiga bebyggelse som planeras.

Förvaltningen välkomnar planerat gång- och cykelnät i och vid området liksom föreslagen standardhöjning av busshållplatser. Det är även positivt att planförslaget gör det möjligt att öppna befintlig bussgata i öster för biltrafik, om så krävs.

Gata/trafik vill slutligen framhålla att det av planbeskrivningen tydligt skall framgå att hastighetsdämpande åtgärder inte planeras i området.

Park/Natur

Eventuella krav på dispens för biotopskydd av stenmurar och marklov för markmodellering får behandlas i det fortsatta planarbetet.

Gång- och cykelförbindelse måste finnas även i de naturstråk som omhändertar dagvatten och som ansluter till gröonstråk söder om bussvägen.

Kommentar

En kompletterande geoteknisk utredning, PM VA-hantering, Sweco, 2017-05-23, visar att infiltrationsmöjligheten i de lägen där föreslagna dagvattenmagasin är placerade är mycket liten. Dessa föreslås därför tas bort ur detaljplaneförslaget. Däremot föreslås dagvatten från en sträcka av huvudgatan att renas i sk biofilter innan det leds vidare för infiltration till det stora dagvattenstråket.

Gällande parkeringsnorm för Halmstads kommun som antogs av Kommunfullmäktige 2016-12-13 ska följas för bebyggelse på kvartersmark dvs bostäder, skola, förskola, äldreboende och andra verksamheter. Utöver detta kommer det att finnas anordnad kantstensparkering längs huvudgatan. I samband med inflyttning av området planeras insatser för att öka bussresande och användandet av cykel i området genom sk Mobility management-åtgärder. Detta kan ske t ex genom åtgärder som gratis busskort en period, utlån av elcykel/lastcyklar etc. Dessa åtgärder tillsammans bedöms vara tillräckliga för att parkeringssituationen ska fungera i området.

Hastighetsdämpande åtgärder är inte något som styrs i detaljplanen utan anordnas av Teknik och Fritidsförvaltningen. Kommentar i planbeskrivningen om detta tas bort.

Samhällsbyggnadskontoret noterar kommentaren om att bilar riskerar att parkeras längs enkelsidiga gator. Huvudidén med att planera in ett antal enkelsidiga gator i området är att bebyggelsen i vissa lägen ska tillåtas att vända framsidan mot grönstråket. Detta kan öka tryggheten i naturområdet genom att bostädernas entréer vänds mot det istället för baksidan och därmed ger fler människor i rörelse.

Planbestämmelse införs om att gång- och cykelväg ska finnas inom naturstråket.

Övriga synpunkter noteras.

RÄDDNINGSNÄMNDEN

Vid granskning av planbeskrivningen saknas information om brandvattenförsörjning i området. I handlingsprogram för arbete med skydd mot olyckor, operativ del enligt lagen om skydd mot olyckor och antaget av KF 2016, finns dimensioneringsriktlinjer som skall följas i enlighet med planerad bebyggelse.

Vidare kommenteras inte vilka aspekter som skall beaktas för räddningstjänstens tunga fordon gällande framkomlighet/tillgänglighet i gaturummet eller till fastigheter vid släckinsatser. Detaljinformation framgår av Boverkets Byggregler och skall studeras ingående senast inför byggsamråd i senare skeden. Det är givetvis en fördel att tidigt i detaljplanen studera dessa förutsättningar även om det inte är aktuellt med nödutrymning med hjälp av räddningstjänstens utrustning på grund av områdets belägenhet, som ger för långa responstider/insattider för att vara en möjlighet.

Kommentar

Förutsättningarna för brandvattenförsörjning av området är god. Planhandlingarna kompletteras med information kring detta.

Förutsättningar finns att komma fram till all bebyggelse förutsatt att bussgatan kan användas som uppställningsplats. Detaljer för framkomlighet studeras i samband med byggsamråd i senare skeden precis som Räddningsnämnden framför.

LANTMÄTERIET

Plankarta

Den privatägda bostadsfastigheten Trottaberg 3:9 utgör idag 646 kvm. Från denna areal ska ett mindre område planlagt för allmän platsmark gata regleras till Bergsgård 1:6. Fastigheten omfattas i planen av bestämmelsen fril₂ där minsta tomtstorlek är 800 kvm. Då det enligt planförslaget inte finns utrymme för Trottaberg 3:9 att utöka sin areal kommer därmed fastigheten aldrig att bli planenlig, vilket kan ge problem vid en eventuell framtida bygglovsprövning (tex för om- eller tillbyggnad). Istället bör Trottaberg 3:9 få bestämmelsen fril₁ där minsta tomtstorlek är 500 kvm (om detta är möjligt med hänseende på byggnadernas utformning).

Inom områden planlagda för flerbostadshus, där det finns möjlighet att dela in kvartersmarken i flera fastigheter, bör egenskapen n₂ finnas med för att möjliggöra bildandet av gemensamhetsanläggning för gemensamma parkeringsytor.

Genomförandebeskrivning

Fastighetsbildning

Sista meningen bör ändras till att Trottaberg s:7 ska "överföras" till Bergsgård 1:6, inte "registreras".

Trottaberg 2:15s servitut för utfartsväg, 13-SÖN-2009.1 bör upphävas då dess utfart kommer att tillgodoses på annat vis enligt planförslaget. Ska den nya utfartsvägen över allmän platsmark natur tryggas via servitut?

Den nämns inget i genomförande beskrivningen om bildande av ledningsrätter, tex inom E-områden. Ska E-områdena istället avstyckas och utgöra egna fastigheter?

Kommentar

Plankarta

Planbestämmelsen för Trottaberg 3:9 ändras till fril₁ så att fastigheten kan bli planenlig.

Efter samråd med lantmäteriet kommer ytorna för flerbostadshus ej att förses med bestämmelse om att möjliggöra bildandet av gemensamhetsanläggning för gemensamma parkeringsytor. En gemensamhetsanläggning måste definiera exakt den yta som ska vara tillgänglig förr detta ändamål vilket inte kan göras i detta skede. Inga hinder finns dock för att en gemensamhetsanläggning för parkering ska kunna bildas även utan en sådan bestämmelse. Områden för flerbostadshus kompletteras dock med bestämmelsen n₂ som anger att samlad parkering ska anordnas.

Genomförandebeskrivning

Fastighetsbildning

Sista meningen korrigeras till "överföras" enligt lantmäteriets synpunkt.

Servitut för utfartsväg, 13-SÖN-2009.1 föreslås upphävas. Trottaberg 2:15 föreslås anslutas direkt till kommunal gata varför inget nytt servitut behöver tecknas.

Upplåtelse för tekniska anläggningar kommer att ske genom markavtal. Ingen ledningsrätt kommer att bildas. Eventuellt kommer E-områden att styckas av.

BYGGNADSNÄMNDEN

Exploateringsavtal eller liknande bör säkra att grupphusbebyggelse tillkommer i de områden som planläggs för detta.

I egenskapsbestämmelser för kvartersmark bör användningen av begreppen garage, carport, förråd och komplementbyggnad ses över. När begreppen används på olika sätt uppstår tvetydighet.

Minsta avstånd till tomtgräns bör införas även för huvudbyggnad.

För garage som sammanbyggs med huvudbyggnad gäller en högsta byggnadshöjd om 3,0 m och en högsta nockhöjd om 4,5 m. Detsamma bör även gälla för carport och förråd.

Under användning av kvartersmark föreslås för BC1 och DBC1 följande texter: "Bostäder. I bottenvåning även verksamheter eller butikslokaler." samt "Vård och bostäder. I bottenvåning även verksamheter eller butikslokaler."

Kommentar

Tilldelning av marken för grupphusbebyggelsen kommer att ske genom markansvisning och säkras genom markanvisningsavtal. Övriga synpunkter beaktas.

HEMVÅRDSNÄMNDEN

Behovet av ett äldreboende i Söndrum med omnejd måste anses stort. En behovsprognos över Söndrum, Gullbrandstorp och Vapnö visar ett behov om ca 140 platser 2016 och 160 platser 2020. I dag finns endast 48 platser på Pålbo äldreboende inom närområdet. Vi ser därför ett teoretiskt underskott om ca 100 platser inom Söndrum med omnejd varför vikten av en ny tomt för äldreboende är stort inom området.

Hemvårdsnämnden anser att föreslaget läge för nytt äldreboende är väl valt där närheten till såväl torg som grönområde är mycket positiv. Nämnden poängterar vikten av lättillgängliga parkeringsplatser för besökande till äldreboendet. Det totala behovet av parkeringsplatser brukar ligga runt 38-40 för ett boende om 60 lägenheter. Framkomlighet och infart för lastbilar och varutransporter till äldreboendet måste också studeras.

Kommentar

Noteras. Parkering för både boende, arbetande och besökande löses på egen fastighet och gällande parkeringsnorm för både bil och cykel ska tillämpas.

KULTURNÄMNDEN

I planbeskrivningen framgår att den nya stadsdelen innebär en stor ökning av antalet boende i närområdet, då 400 nya bostäder planeras. Av den anledningen innehåller detaljplanen en ny skola, två nya förskolor och ett nytt äldreboende. Kulturnämnden noterar dock med förvåning att planbeskrivningen saknar tankar om den kulturella servicen, gällande bibliotek, mötesplatser, föreningslokaler m.m.

Kulturnämnden har tidigare uppmärksammat att det finns ett stort behov och efterfrågan på lokaler för kulturlivet. Vid nybyggnation bör det därför ges möjlighet till kulturverksamheter och föreningslokaler i husens bottenvåningar, något som tydligare bör införlivas i planbeskrivningen.

Den nya skolan kommer innebära en större närvaro av barn och unga i området generellt, även på kvällstid med tanke på den aktivitetspark som planeras norr om skolan. Den nya skolan och aktivitetsparken bör därför med fördel kunna integreras med en mötesplats för unga (ny benämning för fritidsgård).

Stadsdelen Albinsro har tidigare byggts och stadsdelen Ranagård blir nu den sista utbyggnadsetappen i området. Det gör det särskilt angeläget att den kulturella servicen ses över för att kunna täcka behovet för hela närområdet.

I planbeskrivningen framgår också att det finns många fornlämningar i området. Kulturnämnden vill betona vikten av att de eventuella fynd som hittas tas tillvara. Det skulle kunna ske genom en utställningslokal i området, förslagsvis i anslutning till det nya äldreboendet.

Kommentar

Noteras. Samhällsbyggnadskontoret har varit i kontakt med kulturförvaltningen för att skapa möjligheter för lokaler för kulturens verksamheter. Lämpligen bedöms dessa kunna inrymmas inom skolans område genom t ex en mötesplats för unga. Samverkan kommer att behövas mellan Barn- och ungdomsförvaltningen och fastighetskontoret i samband med den fortsatta planeringen av skolan.

De arkeologiska värden som finns inom området skyddas av kulturmiljölagen. De lämningar som bedöms intressanta att bevara för eftervärlden grävs ut och dokumenteras. Kulturvärden såsom äldre stenmurar skyddas som biotopskydd enligt Miljöbalken. Även här krävs dispens från biotopskyddet samt att murar som tas bort kompenseras.

Den redan byggda lekplatsen i den nordöstra delen av planområdet har fått ett stenålderstema med informationsskyltar kring de fornfynd som hittats i området. Tanken är att på detta sätt även inom Ranagård synliggöra och informera om historiska fynd men då främst inom naturmarken.

MILJÖNÄMNDEN

Miljönämnden beslutar att avge följande yttrande:

1. Sårbarhetsutredningen för Söndrums vattentäkt behöver kompletteras med en analys av hur de schaktningar m.m. som behöver göras när området byggs ut kan påverka sårbarheten.
2. Dagvattenutredningen behöver kompletteras så att hänsyn tas till de åtgärder om hantering av dagvatten som föreslås i sårbarhetsutredningen. Dagvattenutredningen bör även belysa dagvattenanläggningens förmåga att hantera förorenat släckvatten.
3. Det nödvändigt att det säkerställs hur de skyddsåtgärder som rekommenderas i sårbarhetsutredningen ska komma till stånd och vem som är ansvarig för att så sker. Detta måste vara klart innan detaljplanen fastställs och genomförandet påbörjas. Krav på att åtgärderna ska utföras ska ställas i en sådan form att det inte är nödvändigt att miljönämnden fattar beslut enligt miljöbalken i varje enskilt fall.
4. En upplysning om att området är beläget inom skyddsområde för Söndrums vattentäkt och att föreskrifter för området finns ska finnas med på plankartan.

5. Åtgärder ska vidtas så att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad underskrider 55 dBA vid de hus längs Gamla Tylösandsvägen samt väster om Trottaberget där detta riktvärde kommer att överskridas när detaljplanen genomförs.

6. Miljöförvaltningen anser att 50 dBA ekvivalent ljudnivå som dagvärde (kl. 06-18) samt 70 dBA maximal ljudnivå ska klaras på de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. Hela uteytan ska ha en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå som dagvärde (kl 06-18). Det finns goda möjligheter för att skapa en godtagbar ljudmiljö på uteytorna vid den skola och de förskolor som planeras. Hänsyn till buller från vägtrafik måste dock tas när områdena ges sin slutliga utformning.

7. Laddningsmöjlighet för elbilar ska finnas vid parkeringsplatserna för flerbostadshus, gruppbyggda småhus och verksamheter.

8. Skateparken vid aktivitetsparken norr om skolområdet ska placeras så att risken för störningar till bostäder minimeras.

Planområdet är i sin helhet beläget inom yttre skyddszon för Söndrums vattentäkt. För att skydda vattentäkten mot påverkan är det mycket viktigt att detaljplanen föregås av utredningar av vattentäktens sårbarhet, hur utbyggnaden av området kan påverka sårbarheten, vilka risker utbyggnaden kan innebära för vattentäkten samt vilka skyddsåtgärder som kan behöva för att förebygga negativ påverkan på vattentäkten. När det gäller skyddsåtgärder är det också nödvändigt att man i planarbetet tydliggör hur man avser att säkerställa att skyddsåtgärderna genomförs och är fungerande över tid.

I den sårbarhetsutredning som utförts har man utgått från nuvarande förhållanden. Däremot har inte tagits hänsyn till hur de schaktningar m.m. som behöver göras när området byggs ut eventuellt kan påverka sårbarheten. Utredningen behöver kompletteras med en sådan analys.

I sårbarhetsutredningen föreslås ett antal skyddsåtgärder när det gäller hanteringen av dagvatten. Bland annat föreslås att dagvatten från vissa hårdgjorda ytor ska samlas upp och ledas från området samt att vissa fördröjningsmagasin ska utföras täta. Miljöförvaltningen kan inte se att de föreslagna åtgärderna har arbetats in i den utredning av hur dagvattnet från planområdet ska omhändertas. Dagvattenutredningen behöver därför kompletteras så att det är tydligt hur man avser att omhänderta dagvattnet och så att de åtgärder som föreslås i sårbarhetsutredningen säkerställs.

För de skyddsåtgärder som rekommenderas i sårbarhetsutredningen anges i planbeskrivningen att de främst hör till byggskedet och kommer att beaktas i samband med genomförandet av detaljplanen. Det är nödvändigt att det innan detaljplanen fastställs och genomförandet påbörjas säkerställs hur åtgärderna ska komma till stånd och vem som är ansvarig för att så sker. Krav på att åtgärderna ska utföras bör ställas i en sådan form att det inte är nödvändigt att miljönämnden fattar beslut enligt miljöbalken i varje enskilt fall.

En upplysning om att området är beläget inom skyddsområde för Söndrums vattentäkt och att forskrifter för området finns bör finnas med på plankartan.

Genomförandet av detaljplanen medför att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad kommer att överstiga 55 dBA vid några befintliga hus längs Gamla Tylösandsvägen i öster samt bostaden strax väster

om Trottaberget om inte åtgärder vidtas. Bullervärdena beräknas ligga cirka 1-2 dB(A) över detta riktvärde. Husen är belägna utanför det område som detaljplanen avser. Miljöförvaltningen anser att åtgärder bör vidtas så att den ekvivalenta ljudnivån underskrider 55 dBA vid de aktuella bostäderna. Miljöförvaltningen bedömer att det finns goda möjligheter för att skapa en godtagbar ljudmiljö på uteytorna vid den skola och de förskolor som planeras. Hänsyn till buller från vägtrafik måste dock tas när områdena ges sin slutliga utformning. Miljöförvaltningen anser att 50 dBA ekvivalent ljudnivå som dagvärde (kl. 06-18) samt 70 dBA maximal ljudnivå ska klaras på de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. Hela uteytan ska ha en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå som dagvärde (kl 06-18).

Kommentar

- 1. Dagvattenutredningen har kompletterats med en analys av hur schaktningar påverkar sårbarheten.*
- 2. Dagvattenutredningen kompletteras så att det belyses hur föreslagna åtgärder i sårbarhetutredningen implementeras i dagvattensystemet. En avstängningsmöjlighet föreslås vid utloppet av dagvattnet i väster för att ge möjlighet att fånga upp ev släckvatten och förhindra att det sprids vidare.*
- 3. Genomförandebeskrivningen förtydligas kring hur de rekommenderade skyddsåtgärderna kommer till stånd och vem som ansvarar för dessa.*
- 4. Upplysning om att planområdet ligger inom skyddsområdet för Söndrums dricksvattentäkt tillförs plankartan.*
- 5. I bullerutredning, ÅF 2016-04-25, finns förslag till bullerskyddsåtgärder så att bullernivåerna hålls inom rekommenderade riktvärden. De föreslagna åtgärderna finns även med i budget för utbyggnaden av området.*
- 6. Bullerutredningen visar att på båda förskolegårdarna och skolgården ligger bullernivåerna under 55 dBA ekvivalentnivå. Förutom en zon om ca 20 meter närmast gatan ligger bullernivåerna under 50dBA ekvivalentnivå. En zon om ca 40 meter mot bussgatan samt 30 meter till gatan berörs av maximala bullernivåer över 70 dBA. Det finns således mycket goda möjligheter att anordna en utemiljö med godtagbara bullernivåer. En planbestämmelse införs om att skol- och förskolegård ska utformas så att 55dBA ekvivalentnivå samt 70dBA maximal ljudnivå ej överskrids på de ytor som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet.*
- 7. Laddningsmöjlighet för elbilar är inget som kan styras i detaljplan. Eventuellt kan det skrivas in i markanvisningsavtal vid försäljning av marken.*
- 8. Grönstråket planeras att utformas så att ljud från skateparken minimeras genom att en vall planeras mellan skateparken och bostäderna.*

HALMSTAD ENERGI OCH MILJÖ

HEM bygger ut fjärrvärmenät inom området. Kostnaden för den del av anläggningsavgiften för fjärrvärme som avser ledningsnät i gata samt 15 meter på tomt kommer att vara inbakat i tomtpriset för villatomter.

HEM bör rådfrågas om vilka typer av avfallsbehållare som ska användas i området

Kommentar

Avsikten är att anläggningsavgiften för fjärrvärme ska vara inkluderat i tomtpriset. Avtal kring detta kommer att tecknas mellan kommunen och HEM i samband med det fortsatta detaljplanearbetet.

HEM kommer att rådfrågas inför val av avfallsbehållare i området.

NÄMNDEN FÖR LAHOLMSBUKTENS VA

Nämnden för Laholmsbuktens VA lämnar följande synpunkter:

- Nämnden för Laholmsbuktens VA föreslår att kommunfullmäktige beslutar om att utöka verksamhetsområdet för dricks-, spill- och dagvatten så att det omfattar planområdet.
- Att i detaljplan säkerställa hur de skyddsåtgärder som rekommenderas i sårbarhetsutredningen för vattentäkten ska komma till stånd och vem som ansvarar för genomförandet av dessa åtgärder.
- Att i detaljplan upplysa om att planområdet ligger i skyddsområde för Söndrums grundvattentäkt och att föreskrifter finns.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret noterar att verksamhetsområde för dagvatten bör utökas.

I planbeskrivningen kommer att förtydligas hur de skyddsåtgärder som rekommenderas i sårbarhetsutredningen ska komma till stånd och vem som ansvarar för genomförandet av dessa.

En upplysning kommer att finnas på plankartan om att planområdet ligger inom skyddsområde för Söndrums dricksvattentäkt och att föreskrifter finns. Vidare finns avsikten att tomtköpare och de som bygger i området ska få information om detta i samband med köp av marken från kommunen.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

HALLANDSTRAFIKEN

Hallandstrafiken ser förväntansfullt på detta projekt. Området har stor potential för att möjliggöra en fortsatt utveckling av ett attraktivt Halmstad. Det är en fördel att stort fokus har lagts på hållbara resalternativ som gång, cykel och kollektivtrafik. Den centralt placerade bussgatan med sina tydliga bytespunkter kommer medföra ett större kundunderlag för kollektivtrafiken. Önskvärt är cykelparkering i anslutning till hållplatserna. Det är bra att flerfamiljshus förläggs i anslutning till kollektivtrafiken.

Hallandstrafiken har varit delaktig i arbetet med detaljplanen. De kvarstående synpunkter som finns i nuläget gäller utformningen av vändplatsen. Föreslagen utformning omöjliggör att en buss fortsätter bortom vändplatsen samtidigt som en annan buss tidsreglar i vändplatsen. En placering av hållplatsen utmed bussgatan är fördelaktigare ur trafikeringsperspektiv. Placering av hållplats utmed bussgatan bidrar även till en bekvämare resa men färre krängningar. I framtiden kan elektriska bussar bli ett alternativ på linjen som nyttjar i vändplatsen. Planbestämmelser bör utformas så att en framtida laddstation för bussar ska kunna medges av planen.

Den andra synpunkten gäller möjligheten till att i framtiden kunna öppna upp den östliga delen av bussgatan för biltrafik. Hallandstrafiken ogillar förslaget då den med stor sannolikhet kommer att försämra framkomligheten och göra kollektivtrafiken mindre attraktiv gentemot biltrafiken. Det hade varit fördelaktigare att planera för åtgärder som exempelvis bil/cykelpool i området för att minska bilberoendet.

Kommentar

Utformning av vändplatsen har justerats efter samråd och avstämning har skett med Hallandstrafiken.

Kommunens mål är att den östra delen av bussgatan inte ska behöva öppnas upp för biltrafik. Att den planläggs som gata i detaljplanen är för att skapa handlingfrihet inför framtiden. Om bullernivåerna skulle bli för höga längs Gryningsvägen genom Albinsro finns möjlighet att avlasta Gryningsvägen genom att den östra delen av bussgatan öppnas för biltrafik. En acceptabel lösning för busstrafiken i korsningen med Bäckagårdsvägen har studerats om bussgatan skulle behöva öppnas upp även för biltrafik.

REGION HALLAND

Halmstadsnämnden har erbjudits möjlighet att yttra sig över rubricerade remiss. Nämnden anser sig inte, utifrån nämndens uppdrag, ha några klart uttalade invändningar mot föreslagen utformning av det aktuella området.

Nämnden ser det dock som mycket angeläget att det sociala hållbarhetsperspektivet finns med tidigt och tydligt i all samhällsplanering. Mot den bakgrunden vill nämnden betona vikten av trygga och sociala mötesplatser, möjlighet till lek och spontanidrott, trafiksäkra miljöer samt betydelsen av att föra dialog med berörda under hela planprocessen. Nämnden ser positivt på att området planeras med blandad bebyggelse och blandade upplåtelseformer.

Kommentar

Noteras.

SKANOVA

Skanova har kabelanläggningar inom berört planområde, vilka kommer att beröras av planens genomförande. Kabelanläggningarnas läge går bra att beställa via www.ledningskollen.se. 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

Markavtal finns mellan kommunen och Skanova. Där finns reglerat hur kostnader ska fördelas mellan exploatör och ledningshavare.

HALMSTADS NATURSKYDDSFÖRENING

Halmstads naturskyddsförening har uppmärksammat att området delvis är beläget inom Söndrums vattenskyddsområde. I år har vår och sommar varit ovanligt torra och vi har blivit allt mer medvetna om att rent vatten inte är en oändlig resurs. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas för att skydda vattentäkten. De åtgärder som ska vidtas enligt den genomförda sårbarhetsutredningen måste också grunda sig på en analys av den förändrade verklighet som exploateringen ger upphov till.

Det nu aktuella bostadsområdet kommer att ta i anspråk jordbruksmark som i det här fallet också ligger inom ett vattenskyddsområde. Vi har viss förståelse att utbyggnaden sker på högklassig åkermark. Men anser att Halmstad kommun måste bli bättre på att få till bostadsbyggande på andra områden i kommunen.

Som framgår av miljökonsekvensutredningen finns inom det aktuella området kulturvärden i form av arkeologiska fynd och skyddsvärda växter och djur. Det bör vidtas konkreta åtgärder för att säkerställa att kulturvärdena och den biologiska mångfalden inte går förlorade i större utsträckning än vad som är en oundgänglig konsekvens av exploateringen.

Vi kan inte se att det framgår, av underlaget, vilka åtgärder som kommer - behöver genomföras för att säkra skyddet av skyddsvärda arter förutom Trottaberg - Trollberget. HNF anser att det måste ske ett förtydligande kring detta i detaljplanen och att det inte bara hänvisas till att bestämmelserna i artskyddsförordningen ska följas och frågorna hanteras i samråd med länsstyrelsen.

Kommentar

I sårbarhetsutredningen som tagits fram i samband med planarbetet görs bedömningen att föreslagen exploatering är godtagbar med hänsyn till vattentäkten. De skyddsåtgärder som föreslås har inarbetats i detaljplanen. I samband med genomförandet kommer information att föras vidare till ansvarig förvaltning samt till köpare av tomter/exploatörer/entreprenörer i området.

I översiktsplanen görs avvägningen om var utbyggnad av nya bostäder mm ska ske. Inriktningen för nuvarande översiktsplan är att kommunen främst ska växa genom förtätning inom staden och orterna. Vid utbyggnad på jordbruksmark är inriktningen att marken ska utnyttjas effektivt.

De fornminnen som behöver tas bort inom området kommer att grävas ut och ev dokumenteras vilket styrs av kulturminneslagen.

Bebyggelsen har anpassats i den mån det varit möjligt till de stengärdesgårdar som finns inom området så att de kan bevaras.

Av de skyddade arter som påträffats inom detaljplaneområdet är det endast sånglärkan som bedöms påverkas negativt av detaljplanen. Sånglärkan är knuten till det öppna jordbrukslandskapet och vid inventeringstillfället bedömdes området omfatta två revir. Sånglärkan häckar på jordbruksmark med låg och gles vegetation och artens minskning sedan 1970-talet beror framförallt på förlust av lämpliga häckningsmiljöer. Pga artens minskning har sånglärkan klassats som "Nära hotad" (NT) enligt SLU's rödlistningsbedömning 2015.

Enligt Artdatabanken, SLU, förekommer sånglärkan allmänt i södra Sverige. Vid en utbyggnad av Ranagård kommer jordbruksmarken i omgivande landskap att lämnas orörd och lämpliga häckningsmiljöer kommer att finnas kvar i närområdet. Kommunen har gjort bedömningen att detaljplanen därmed inte utgör ett hot mot artens gynnsamma bevarandestatus i regionen.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Kulturmiljö Halland
- Kommunala handikapprådet
- Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden
- Fastighetsnämnden
- Villaägarna
- E.on Gas Sverige AB
- E.on Elnät Sverige AB
- Halmstad flygplats

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

TROTTABERG 2:9, 3:10, HÅKAN BAAZ, CHARLOTTA BAAZ

Vi är bosatta i fastigheten Trottaberg 2:9, 3: 10 på själva Trottaberg mitt i detaljplanen och det är planerat 4-5 hus framför oss. 4 hus enligt det vi kan läsa oss till men 5 hus enligt ritningarna. Vi är positiva till att området exploateras för nya bostäder behövs och vi har under de 30 åren som vi har bott här vetat om att en dag blir det bostäder runt omkring.

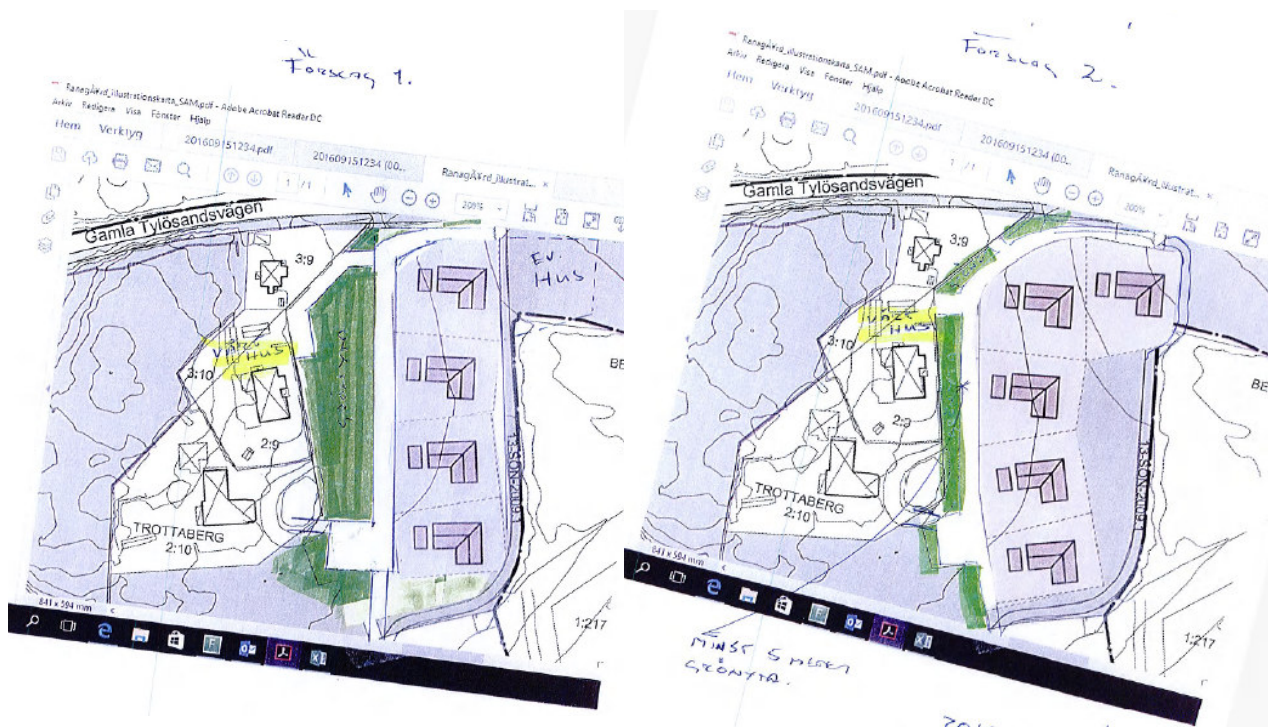
När förra planen gjordes så hade vi en bra dialog med de som då var ansvariga för detaljplanen. Nu hamnade åkern framför oss till slut utanför etapp 1 men från början sa man att planerna var att även den skulle bebyggas i etapp 1. Men vad vi förstod så gjorde alla fornlämningar på åkern att man sköt det till etapp 2.

Det vi då fick veta och vad vi var positiva till var att det bara skulle byggas 1 plans hus framför oss. Nu är detta ändrat till 2 plans hus. Anledningen till 1 plan hus förra gången var att inte våra hus ska försvinna bakom de nybyggda husen och att de skulle passa in i området.

Sedan vid etapp 1 diskuterade vi också med berörda på kommunen att man inte skulle lägga de nya husen alldeles inpå våra befintliga hus utan lämna ett grönt stråk framför oss. Vi har gjort två enkla skisser så att ni ser vad vi menar.

Så vad vi vill är att det enbart byggs enplanshus framför oss samt att husen flyttas ner och istället för grönyta mot befintliga dungen läggs grönytan/äng mellan de nybyggda husen och vårt hus. Förslag 1. När etapp 1 byggdes hade vår granne på Trottaberg 2:15 synpunkter på just detta och man gick då med på att lägga både en grusväg och lite grönyta mellan hans hus och etapp 1.

Om det går att ändra enligt bifogat förslag så har vi inget att invända mot att området bebyggs. Har även gjort ett förslag 2 om ni anser att inte förslag 1 går att genomföra. På förslag 2 är det en minst 5 meter bred grönyta/äng mellan oss och ny väg.



Sedan har vi också ett förslag på åtgärd gällande hastigheten på gamla Tylösandsvägen. Bitvis är det väldigt hög hastighet och vår utfart på Tylösandsvägen som i ert förslag kommer att bli utfart även i framtiden är inte optimal då bilar ofta kommer i hög hastighet från Karlstorpshållet genom berget. Vi ser dagligen omkörningar på de heldragna linjerna där man nedanför oss svänger in på Albinsro. Förslag är att man istället för målade linjer sätter refuger o skyltar där man svänger in. På så sätt får man säkert ner hastigheten på Ga Tylösandsvägen.

Kommentar

Eftersom befintliga bostadshus vid Trottaberget är uppförda i 1,5 våning justeras högsta nockhöjd samt byggnadshöjd så att de nya husen kan uppföras i 1,5 planshus.

Sikten vid utfarten till Gamla Tylösandsvägen kommer att bli bättre med föreslagen ny gång- och cykelväg. Därtill kommer en hastighetsöversyn att genomföras i samband med utbyggnaden av området. Synpunkterna kring trafiksäkerhet förmedlas vidare till Teknik och fritidsförvaltningen som ansvarar för genomförandet av detaljplanen.

SÖNDRUM 3:87, EVA LEDEL, PER GUNNAR SVENSSON

TROTTABERG 2:11, MARTINA MOLIN, CHRISTOFFER LINDHE

SÖNDRUM 3:32, ÅSA LANDBERG RYDÉN

TROTTABERG 2:6, BOBBO NILSSON, MARIE ELMBLAD NILSSON

SÖNDRUM 3:17, EMMA NILSSON, MIKAEL ADGÅRD

BERGSGÅRD 1:14, HANNY JOHANSSON

BERGSGÅRD 1:44, BRITT ANDERSSON, INGVAR ANDERSSON

TROTTABERG 2:12, BENGT BENGTTSSON

Undertecknade är boende ut med Gamla Tylösandsvägen, mellan rondellerna vid Albinsro och Flygstaden/Bäckagård och har synpunkter på trafiken enligt lagda förslag.

Trafiken har under de senaste åren ökat markant utmed Gamla Tylösandsvägen. Om man inte bor utmed vägen tror man inte att det är så mycket trafik, men det är det. En vanlig kommentar man får när man talar om var man bor eller när folk kommer hem till en är ”Har ni inte ont av all trafiken?”. Och visst har vi det, redan nu innan all trafik till ett nytt bostadsområde är tänkt att ledas förbi oss.

Det är många från Tylösand, Frösakull och Trottaberg som självklart använder vägen under hela året. Man tar bilen till och från jobbet, till Flygstaden, återvinningscentralen, till olika aktiviteter, för att ta sig vidare till stan mm. Listan kan göras lång. Helger och kvällar är det väldigt intensiv trafik på vägen. Under sommaren ökar trafiken markant när halmstadbor och sommargäster t ex åker till och från stranden, campingar eller stan.

När Albinsro byggdes ökade trafiken ytterligare. Först blev det mycket tung trafik med lastbilar, dumpers och andra byggarbetsfordon som körde i skytteltrafik under ett par års tid. Det är ganska strängt att ha ljud av arbetsfordon under så lång tid. Även på helgerna var det mycket aktiviteter med arbetare som jobbade från tidig morgon till framåt kvällen. Nu har den trafiken lugnat av, men i stället är det de boende på Albinsro som bidragit till ökad trafik på vägen.

Med 400 nya bostäder, 2 förskolor, skola samt äldreboende kommer det att bli en avsevärd ökning av trafiken. Hastighetsbegränsningen på Gamla Tylösandsvägen är 40 km/h, men det är ett fåtal som respekterar den hastigheten.

Majoriteten kör ganska fort mellan rondellerna där vi bor. De gasar på ut ur en rondell bara för att några sekunder senare börja bromsa ganska långt innan nästa rondell för att komma in i den i lagom fart.

Det är stor skillnad på ljudet från bilar vid olika hastigheter. När det är som värst kan vi inte sitta ute och prata, det är en ständig ljudström av förbisvischande bilar. Sena kvällar och nätter är det många som passar på att trycka gaspedalen i botten. Vi upplever även detta oljud när vi är inomhus, om än något lägre.

I somras gjorde vi en gammaldags bilräkning och satt i trädgården, med hörselskydd, och räknade bilar som passerade under 30 minuter. Det passerade nästan 600 bilar, vilket blir ett snitt på 20 bilar/minut. På en timme blir det över 1.000 bilar!!! ÅF har gjort en beräkning att det kommer att passera 4.200 bilar/dygn. I vår "studie" tar det 4 timmar tills kvoten är uppnådd! Även om det inte är lika mycket trafik hela tiden så är siffrorna ganska intressanta att studera och fundera över. Vi som bor på norra sidan av Gamla Tylösandsvägen har utfarter mot densamma. Det är ibland ganska besvärligt att komma ut på vägen med den snabba trafiken. Det bor även barnfamiljer här och det finns en del skolbarn som ska ta sig över vägen i morgonruschen. Känns inte vidare tryggt att de ska gå över vägen där bilar ofta håller 60 km/h eller mer.

Vi har ansökt till kommunen om att få farthinder mellan rondellerna, men fått avslag. Vi fick till svar att polisen har kontaktats angående hastighetskontroll och att kommunen skulle sätta upp digital hastighetstavla. Vi har även själva ringt polisen ett flertal gånger och önskat hastighetskontroll. Trots påstötningar så har vi inte fått något av ovanstående än.

Med tanke på att trafiken kommer att öka rejält, är vår önskan om farthinder ännu större.

Med anledning av ovanstående har vi följande synpunkter och önskemål:

Vi anser, med tanke på trafiksituationen, att det bästa alternativet för trafik till det nya bostadsområdet vore att fördela trafiken. Huvudalternativets, i Reinertsen mars 2015, fördelar är många jämfört med nuvarande förslag, alt 2.

Trafikflödet fördelas till området. Man kan komma från Nya Tylösandsvägen/Bäckagårdsvägen in i området, från Nya Tylösandsvägen/Karlstorps camping samt från infarter på Gamla Tylösandsvägen.

- Gamla Tylösandsvägen blir inte så hårt belastad utan trafiken fördelas på flera vägar.
- Man konstaterade i utredningen att "det skulle bli en mindre försämring för bussarnas framkomlighet och restiden skulle bli något sämre om bussvägen öppnades för blandtrafik".

Om man vänder på det och tittar på hur de som kommer att bo vid bussgatan får köra för att ta sig in och ut till Gamla Tylösandsvägen, så ser man att det blir ganska mycket onödig biltrafik inne på området enl alt 2. Ett par minuters extra restid med buss om man måste samsas med bilar kan inte stoppa alla fördelar som huvudalternativet har.

Vägen som är tänkt att leda trafik förbi lekplats i alt 2 behövs inte om huvudalternativet används. Lekplatsen är placerad så, att de flesta som ska gå till den behöver korsa tänkta bilväg.

- Vi har ett önskemål om att man under byggtiden låter all tung trafik gå via Tylösandsvägen-Karlstorps camping - och in i området via rondellen som är tänkt att byggas väster om Trottaberg.

Det var väldigt strängt att ha den tunga trafiken körandes på Gamla Tylösandsvägen under Albinsrobyggandet. Detta projekt är större och det kommer att bli väldigt mycket mer trafik.

Vi önskar också att man tar hänsyn till oss som bor utmed Gamla Tylösandsvägen och ordnar farthinder mellan de idag befintliga rondellerna. Även vid alternativet med fler infarter till det nya området, så kommer det att bli mycket mer trafik på Gamla Tylösandsvägen.

Kommentar

För synpunkt kringföreslagen trafiklösning, se samlat svar om övergripande trafikmatning och trafikflöden, sid 37.

Buller

En bullerutredning som tagits fram (ÅF, 2016-04-25) visar att rekommenderade riktvärden överskrids för åtta fastigheter som ligger intill Gamla Tylösandsvägen i öster. Det finns föreslaget bullerskyddsåtgärder genom ett bullerskydd i form av ett sammanhängande plank 1,1 -1,2 meter högt på den södra sidan av vägen. På den norra sidan föreslås bullerplank med olika höjder (1,0-1,8 meter högt). Genom dessa skydd kan rekommenderade riktvärden hållas för de utsatta bostäderna.

Byggtrafik

Området kommer att byggas ut i etapper vilket innebär att all byggtrafik inte kommer att belasta området på samma gång men väl under en längre tid. Då området är stort och sträcker sig mellan Gamla Tylösandsvägen och Nya Tylösandsvägen är det större sannolikhet att trafiken sprids både mot Nya Tylösandsvägen och Gamla Tylösandsvägen.

För synpunkt om farthinder, se samlat svar om trafiksäkerhet, se sid 38.

TROTTABERG 2:15, MONICA KARLBORG, ANDERS KARLBORG

Vi äger fastigheten Trottaberg 2:15 och påverkas mest av kommande byggnation på ytan framför oss mot Gamla Tylösandsvägen där 5 st tomter är planerade. Vi förstår att marken är attraktiv som tomtmark men ser till skillnad från tidigare planläggning att möjlighet till två plans fastigheter är möjlig, i tidigare plan är endast en plans fastigheter möjlig. Detta vänder vi oss mot, två plansfastigheter med upp till åtta meters höjd skulle påverka oss mycket med skugga i stora delar av tomten och de skulle bli mycket dominerande i omgivningen.

Läget på tomterna är de högsta i hela plan området och enplansfastigheter skulle ändå ge det bästa läget/utsikten. Vi skulle också gärna vara med och diskutera placeringen av tomterna med tanke på hur infarten kommer att vara till vår fastighet. Vi är positiva till möjligheten att bevara den gamla ladan som ligger på både Bergsgård 1:6 och Trottaberg 2:15, vi vill gärna diskutera en lösning för detta.

Trafiken på Gamla Tylösandsvägen är redan nu ett problem. Det är höga hastigheter och mycket trafik till och från Tylösand/Frösakull som passerar här, med den trafik ökning som ett nytt område innebär krävs åtgärder. Byggtrafiken kommer också att vara ett mycket stort problem, kan man på något sätt styra den till Nya Tylösandsvägen och in via Karlstorp kanske det är en lösning.

Kommentar

Högsta tillåtna nockhöjd och byggnadshöjd justeras så att de nya husen får uppföras 1,5 våning.

Gällande synpunkt angående hastigheten på Gamla Tylösandsvägen, se samlat svar om trafiksäkerhet, sid 38.

Området kommer att byggas ut i etapper vilket medför att ej all byggtrafik kommer på samma gång men väl under en längre tid. Då området är stort och sträcker sig mellan Gamla Tylösandsvägen och Nya Tylösandsvägen är det större sannolikhet att trafiken sprids både mot Nya Tylösandsvägen och Gamla Tylösandsvägen.

BETESSTIGEN 13, LENNART GILLEMÖ

Flerbostadshusen som är placerade i östra delen av planområdet kommer att skapa stor trafikbelastning på Gryningsvägen genom hela Albinsro och bör hellre placeras i norra delen av planområdet.

Flerbostadshusen i södra delen av området bör också placeras i norra delen av området för att minska trafiken förbi skolan och genom planområdet.

Kommentar

Den större andelen av flerbostadshusen placeras i väster för att huvuddelen av trafiken ej ska belasta Gryningsvägen genom Albinsro. Efter samrådet har huvuddelen av föreslagna flerbostadshus intill Albinsro tagits bort och ersatts av villor och radhus som alstrar mindre trafik. Gryningsvägen bedöms tåla den ökade trafiken som detaljplanen medför både avseende utformning och trafikbuller.

För svar gällande förslag om att flerbostadshusen bör placeras i den norra delen av området, se samlat svar om flerbostadshusens lokalisering, sid 38.

BERGSGÅRD 1:256, LISBETH SVEDIN, LARS SVEDIN

Vi har tagit del av materialet som tillhör Bergsgård 1:6 m fl Ranagård. Vi tycker det är fel med en infart till det stora området, för det kommer att förstöra miljön för oss som bor utmed Gryningsvägen. Därför föreslår vi att man har två st infarter från Gamla Tylösandsvägen.

Har redan problem med parkerade bilar utmed Gryningsvägen där står t o m husbilar som tömmer spillvatten i gräsdiket utmed muren.

Kommentar

Avsikten från kommunen har hela tiden varit att trafikmatning till det nya området ska ske dels via Gryningsvägen och dels via ytterligare infart från Gamla Tylösandsvägen. En bullerutredning togs fram i tidigt skede som visar hur mycket trafik kan släppas på Gryningsvägen innan riktvärdena för buller överskrids för dessa bostäder, PM Trafikbullernivåer Gryningsvägen, ÅF, 2015-09-22. Denna visar att med föreslagen exploatering finns det marginal med ca 300 fordon/dygn innan riktvärdena för trafikbuller överskrids. Kommunen bedömer därför att föreslagen trafiklösning är lämplig. Om bullernivåerna trots detta skulle visa sig bli för höga finns möjlighet i detaljplanen att öppna upp bussgatan mellan hållplats Trottaberg och Bergsgårdsvägen för biltrafik. Se även svar till Betesstigen 13 ovan om flerbostadshusens lokalisering.

Den större andelen av flerbostadshusen placeras i väster för att huvuddelen av trafiken ej ska belasta Gryningsvägen genom Albinsro. Efter samrådet har huvuddelen av föreslagna flerbostadshus intill Albinsro tagits bort och ersatts av villor och radhus som alstrar mindre trafik. Gryningsvägen bedöms tåla den ökade trafiken som detaljplanen medför både avseende utformning och trafikbuller.

TROTTABERG 3:19, URBAN LEDEL, ANNIKA ANDELL

Vi motsätter oss på det bestämdaste förslaget av det nya området Bergsgård 1:6. Vi anser att arkitekten inte har tagit hänsyn till befintlig bebyggelse utan bara ritat ett ”nytt” område. Att lägga 12 meter höghus så gott som i trädgården på befintlig byggnation är det samma som att arkitekten struntat i befintlig byggnation.

Lägg istället höghusen i mitten på området och med villor närmast befintlig bebyggelse. På detta sätt har ”nybyggarna” förutsättningarna klara för sig vid ett köpbeslut samt befintlig bebyggelse påverkas minimalt.

Kommentar

Se samlat svar gällande flerbostadshusens lokalisering, sid 38.

TROTTABERG 3:118, ANDERS ANDERSSON, INGVAR ANDERSSON

Den föreslagna förändringen av vår fastighet Trottaberg 3:118 (sidan 44) är helt i linje med våra tidigare önskemål och diskussioner vi har haft med er. Hur gränserna för fastigheten skall se ut får naturligtvis diskuteras, flera naturliga gränsdragningar t.ex utefter befintliga stenmurar är möjliga.

Som vi tidigare också har påpekat önskar vi att ansluta till kommunalt vatten och avlopp, fiberanslutning har vi redan öster ifrån via Albinsro.

Trottabergs Maskin HB avser att fortsätta med växtodling på de av kommunen arrenderade arealerna (vi har även privata arrenden) utanför planområdet, någon djurhållning har inte förekommit de senaste 30 åren och det är inte aktuellt att återuppta i någon form. Som både hundägare och hobbybönder ser vi den föreslagna hundrastgården och odlingslotterna i anslutning till vår fastighet som alldeles utmärkta förslag.

Kommentar

Noteras. Fastighetsgränsernas dragning i detalj sker i samråd med fastighetsägaren.

TROTTABERG 3:20, SARA TØTTRUP, ROBIN HENRIKSSON

TROTTABERG 3:21, DAN LIND, KAJSA LIND

TROTTABERG 3:15, PETTER MÅRTENSSON

TROTTABERG 3:63, MAGNUS KARLSSON

TROTTABERG 3:67, ANDERS EKMAN, LISETTE IGNELL

TROTTABERG 3:66, BENGT-ÅKE NILSSON, BERDIEN VAN RENSWOUDE

TROTTABERG 3:65, EVA SORLING

TROTTABERG 3:68, INGRID EKDAHL

TRAPPAN 1, JÖRGEN ANDERSSON

TRAPPAN 2, CHRISTEL ANDERSSON

TRAPPAN 3, SÖREN HENRIKSSON

TROTTABERG 3:14, CHRISTIAN BAUDLOT

TROTTABERG 3:17, PÄR JOHNSON

ÖRLOGSVÄGEN 42, LINDA MARS

TROTTABERG 3:155, THOMAS HÖGBERG

TROTTABERG 3:165, EVERT GRAHN
TROTTABERG 3:28, ANDERS JOHANSSON
TROTTABERG 3:157, BERTIL NILSSON
TRASTEN 1, ANNA FORSBERG
TRAPPAN 4, CLAES SJÖLIN, KRISTINA SJÖLIN
BERGSGÅRDSV 42, LARS HOLMBERG

Vi har alla varit medvetna om att det skulle byggas hus här. Men det finns många aspekter som vi anser bör utredas vidare:

1) Parkering och trafik: Här måste man tänka om i förhållande till parkering vid skola och även inne i området. Liggande förslag kan generera stora trafikstörningar när man enbart har en parkering vid skolan. Man måste tänka in anställda på skolan, samt de som ska lämna deras barn på morgonen. Därutöver ska Halmstad camping bygga ut. Vi talar om hundratals bilar och endast en möjlighet att ta sig in och ut. Detta vill med stor sannolikhet öka trafik och parkering på Trottaberg och Karlstorp. Vi är dock alla mycket nöjda med att man väljer att behålla bussgatan.

2) Höghus längs bussgatan:

a. Insyn: Detta är förödande för oss som bor på andra sidan, då det enbart finns enplanshus här och det blir som att titta in i en vägg. Vissa har visserligen lite träd framför, men på vintern är löven borta och fastigheterna är helt exponerade mot höghusen och kommer få en väldig integritetskränkande insyn in i sin trädgård, men framförallt rakt in delar av fastigheter som av naturliga skäl har placerats med begränsad insyn. Detta kan påverka värdet på våra hus negativt.

b. Segregation: Hela området Bergsgård, Trottaberg och Karlstorp hänger ihop på ett naturligt sätt, men när man väljer att rama in Ranagård med höghus längs bussgatan då blir det som ett avskilt område, då alla andra hus är enplans- och 1 1/2 planshus.

c. Parkering: Då det finns dåligt med parkering på Ranagård för höghusen och skola tror vi att många kommer att välja att parkera på Bergsgård, Trottaberg och Karlstorp under alla tider på dygnet.

3) Förslag till ändringar:

- Gamla Tylösandsvägen måste vidgas annars blir det KAOS.
- Fler parkeringsplatser runt skolan, inte bara på ett ställe.
- Man ska inte dra in på busshållplatser om det kommer fler folk till. Samt fixa en busslinje som går från Frösakull till Ranagård.
- Fler parkeringsplatser t.ex. ovanför hundrastgården så löser man parkeringsproblem vid höghus om man alltså flyttar på dom.
- FLYTTA HÖGHUSEN LÄNGS BUSSGATAN - så de ligger längs Gamla Tylösandsvägen för att:
 - a. Folk på Trottaberg, Karlstorp och Bergsgård störs inte av de höga husen på samma sätt.
 - b. Hela området kommer att integreras på ett mycket trevligare sätt
 - c. Det är mycket bättre utsikt för de boende i höghusen.
 - d. De höga husen kommer dessutom att fungera som en ljuddämpare för Ranagård.
 - e. Tomterna som folk ska köpa anses för mer barnvänliga om de ligger längs med bussgatan, då väldigt få har lust att bygga hus längs en mycket trafikerad väg, vilket Gamla Tylösandsvägen kommer att bli med tanke på att man ska bygga en skola där.

Kommentar

1. *Parkering. När nya verksamheter såsom skola och bostäder byggs regleras parkeringsbehovet i en parkeringsnorm för Halmstads kommun, antagen av Kommunfullmäktige 2016-12-13. Tillräckligt utrymme för dessa parkeringsplatser för skolan bedöms finnas inom kvartersmark för skolan. På illustrationsplanen visas en större parkering i väster samt en mindre parkering i öster för skolans behov. Detaljplanen styr inte antalet parkeringsplatser utan dessa kan justeras i senare skeden. För flerbostadshus ska det finnas 8 parkeringsplatser/1000 kvm BTA vilka ska inrymmas inom kvartersmark för bostäder. Utöver detta planeras anordnade kantstensparkeringar längs med huvudgatan i området. Parkeringsbehovet för de nya bostäderna bedöms därmed fyllas inom planområdet och inte belasta Trottaberg.*

2a. *Hushöjder. Se samlat svar gällande flerbostadshusens lokalisering, sid 38.*

2b. *Syftet är att de nya bostäderna ska komplettera befintligt bostadsbestånd. Inom Karlstorp, Trottaberg och Bergsgård finns idag övervägande del äganderätter genom radhus och villor. Genom att komplettera befintligt område med flerbostadshus skapas möjligheter till flyttkedjor i området. Detta kan t ex ge möjligheter för unga och för äldre som inte vill bo kvar i sin villa att hitta en bostad inom området liksom familjer som vid ändrade familjeförhållanden behöver mindre bostad. Höjden på flerbostadshusen (3-4,5 vån) bedöms harmoniera väl med befintlig bebyggelse. I området med flerbostadshus finns även radhus i samma kvarter vilka bryter ned skalan i området.*

2c. *Parkering. Se svar ovan om parkering.*

3. *Gamla Tylösandsvägen föreslås inte breddas eftersom det snarare inbjuder till högre hastigheter. Längs med Gamla Tylösandsvägen planerar kommunen för cykelväg, säkrare passage med hastighetssänkning vid den nya skolan, en hastighetsöversyn för hela sträckan av Gamla Tylösandsvägen, bättre siktförhållanden vid befintliga utfarter vid Trottaberget. Genom dessa åtgärder bedöms trafiksäkerheten höjas markant jämfört med dagens situation.*

Busshållplatser

Enligt undersökningar är tiden som resan tar en av de allra viktigaste faktorerna för bussresenären. Tiden är beroende av bussens framkomlighet och antalet stopp. Med färre hållplatser blir restiden kortare och det blir lättare att hålla tidtabellerna. I Halmstads tätort är strävan att boende inte ska ha mer än 400 meter från sitt hem och till kollektivtrafik, en sträcka som bedöms vara rimlig för flertalet att ta sig till bussen. Med de planerade placeringarna av hållplatser uppfylls detta mål över i princip hela Ranagård och Albinsro. För önskemål om nya linjedragningar hänvisas till Hallandstrafiken som ansvarar för dessa.

BERGSGÅRD 1:205, CHRISTINE HOLMKVIST, JONAS HOLMKVIST

Boende på Gryningsvägen har stora problem med trafik och buller. Hastigheterna hålls inte å flera nära trafikhändelser har förekommit i korsningarna till Logvägen (Kärnhems radhus) samt utanför Gryningsvägen 2 enligt egen och grannars erfarenhet. Detta är en väg som många förskole och skolbarn använder varje dag å säkerheten bör optimeras. Idag är inte Gryningsvägen trafiksäker för Albinsro sina invånare.

- Flertal fartsgupp ol. bör utföras omgående. Hastigheten måste dras ner kraftigt innan och efter korsningarna.
- Sikten är dålig på och kring båda korsningarna.

- Tydliga övergångsställen över Gryningsvägen bör utarbetas
- Bullernivån idag är hög på Gryningsvägens första del och måste tas i betraktning nu när nästa område skall utarbetas. Enligt planritningarna kommer trafiken att öka avsevärt på Gryningsvägen. Detta bör ses över innan nästa område skall bebyggas.
- Höghusen drar mycket trafik då dessa ligger längst in i vårt område, finns det någon möjlighet att få denna trafik att välja befintlig avfart söder om Gryningsvägens avfart för att minska trafiken i detta utsatta område?

Kommentar

Avsikten från kommunen har hela tiden varit att trafikmatning till det nya området ska ske dels via Gryningsvägen och dels via ytterligare infart från Gamla Tylösandsvägen. Kommunen genom teknik- och fritidsförvaltningen har gjort vissa trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Gryningsvägen under våren 2017.

Den större andelen av flerbostadshusen placeras i väster för att huvuddelen av trafiken ej ska belasta Gryningsvägen genom Albinsro. Efter samrådet har huvuddelen av föreslagna flerbostadshus intill Albinsro tagits bort och ersatts av villor och radhus som alstrar mindre trafik. Gryningsvägen bedöms tåla den ökade trafiken som detaljplanen medför både avseende utformning och trafikbuller.

TROTTABERG 3:14, INGA-LILL BAUDLOT, CHRISTIAN BAUDLOT

Det finns en planering att lägga flera 3,5 våningshus utmed bussgatan. Vi ser flera nackdelar med detta. Husen kommer att ta bort perspektivet över området och uppfattas som en avskiljande mur mot bebyggelsen i söder på Trottabergsområdet. Det minskar möjligheten att orientera sig inom området då man inte kan överblicka det, vilket inte minst skapar problem för besökare som använder kollektivtrafiken. Husens höjd kan också komma att påverka integriteten för boende i villorna som ligger direkt framför, inte minst vintertid då det inte finns löv på träden. Det stråk av grönyta som ska planeras i sin kontinuitet från Trottaberg, kommer inte att komma till sin rätt, då husen kommer att skymma utsikten mot denna.

Ytterligare en aspekt i detta är det är få parkeringsplatser planerade intill dessa byggnader, vilket kan komma att påverka gatorna i norra delen av Trottaberg, inklusive gästparkeringen vid Jollevägen. Det är redan idag många bilar i Trottabergsområdet och om avståndet till den egna parkeringen är lika långt som att ställa sig här, kan det komma att fresta några att parkera här istället.

Vi förespråkar att de höga husen byggs i norra delen av området istället, mot Gamla Tylösandsvägen, där de kommer att störa mindre. Vi inser att det behövs nya bostäder, men vi kommer att sakna naturupplevelserna på dessa åkrar, där vi haft förmånen att se rådjur, älgar, canadagäss mm och önskar nu att vi inte blir påtvingade dessa höga hus alldeles inpå oss.

Kommentar

Se samlat svar gällande flerbostadshusens lokalisering, sid 38.

För synpunkt gällande parkering, se svar till Trottaberg 3:20 m. fl. sid. 26.

BERGSGÅRD 1:227, LEIF OTTERSTRÖM
BERGSGÅRD 1:228, BRITT-MARIE EK, STEFAN EK
BERGSGÅRD 1:229, NIKLAS SANTESSON
BERGSGÅRD 1:230, JOHAN PALM, LISA PALM
BERGSGÅRD 1:231, ALEX REUTMAN, SARA REUTMAN
BERGSGÅRD 1:232, ANNA OLSSON, DAVID PÅLSSON
BERGSGÅRD 1:233, ANDREAS AHLMAN, KARIN AHLMAN

Som boende längs med och nära Gryningsvägen kan konstateras att det upprättade planförslagets ställningstaganden på ett antal punkter skiljer sig gentemot det planprogram som beslutades 2010.

Informationen i programmet var de senaste kommunala ställningstaganden som fanns i samband med våra beslut om att investera och köpa ett nytt boende i Albinsro. Trafikmatningen till Ranagårdsområdet skulle i programmet ske dels genom en ny infart från Gamla Tylösandsvägen, dels från Gryningsvägen genom Albinsro samt att Bussgatan i söder avsågs öppnas för biltrafik.

Att Bussgatan i liggande samrådshandling tagits bort som matargata i kombination med den högre exploateringsgrad som föreslås i förhållande till förutsättningarna i planprogrammet innebär sammantaget starka negativa konsekvenser för oss som boende i Albinsro.

Huvudförslaget i samrådet grundar sig i att matning av trafik till den östra delen av plankartan går på Gryningsvägen. Vi är mycket oroad av detta förslag, då det handlar om ett stort antal boenden som kommer att använda sig av den sträckningen för att ta sig till eller från sina bostäder, även om hastighetsdämpande åtgärder är planerade inom det nya området för trafik som ansluter från Gryningsvägen. Det är ett stort antal bostäder som drabbas längst med Gryningsvägen av denna matning.

Bullerberäkningar från ÅF visar på att fastigheterna längs bussgatan inte får högre buller om den öppnas för personbilstrafik, medan fastigheterna längs Gryningsvägen får betydligt högre buller, vilket kan minskas kraftigt genom öppnandet av personbilstrafik på bussgatan. Det ligger många nybyggda hus längs med och mycket nära Gryningsvägen. Exempelvis 9 stycken hus under uppförande, där avståndet till Gryningsvägen inte är mer än uppskattningsvis 4 meter.

Värt att lyfta fram är också det stora antalet barn, som bor längs med Logvägen och Gryningsvägen, som ofta och gärna tar sig till den fina lekplats som kommunen har byggt vid Trollbergets fot. Att förlägga genomfartstrafik till Bergsgård 1:6 genom Albinsro anser vi högst olämpligt, särskilt då det finns ett mycket bättre alternativ för infartstrafiken; via bussgatan österifrån. Antalet personer som behöver korsa den bussgatan är minimalt i jämförelse med antalet personer som korsar Gryningsvägen, vilket bör vara ett av de största argumenten för att bussgatan bör bli matargata.

Vår synpunkt är sammanfattningsvis, att förslaget bör ändras och bussgatan öppnas upp för biltrafik i enighet med det ursprungliga planförslaget från 2010, samt att Gryningsvägen ej förlängs in i Bergsgård 1:6 för biltrafik överhuvudtaget.

Kommentar

För svar kring frågor om övergripande trafikmatning, se samlat svar på sid 37.

Den större andelen av flerbostadshusen placeras i väster för att huvuddelen av trafiken ej ska belasta Gryningsvägen genom Albinsro. Efter samrådet har huvuddelen av föreslagna flerbostadshus intill Albinsro tagits bort och ersatts av villor och radhus som alstrar mindre trafik. Gryningsvägen bedöms tåla den ökade trafiken som detaljplanen medför både avseende utformning och trafikbuller.

För svar gällande förslag om att flerbostadshusen bör placeras i den norra delen av området, se samlat svar om flerbostadshusens lokalisering, sid 38.

Föreslagen trafiklösning i detaljplanen är att trafikmatning till det nya området sker via Gamla Tylösandsvägen. I detaljplanen möjliggörs dock en öppning av bussgatan för biltrafik om behovet skulle uppstå i framtiden.

TANKEN 1

Denna etapp av utbyggnad av Ranagård är väldigt omfattande och i samband med detta påverkas vårdirekt närliggande fastighet väsentligt av förslaget.

Vi motsätter oss kraftigt ert förslag att reservera mark utmed nu befintlig bussgata för att om behov uppstår öppna upp denna för biltrafik. En sådan bilväg skulle påverka vår fastighet väsentligt negativt med kraftig försämring av boendemiljö och miljöförsämring med buller och avgaser. Vi önskar att till och från fart anordnas med hjälp av en utbyggnad på två håll av gamla Tylösandsvägen. På detta sätt blir sackbyggnationen med en mer stillsam biltrafik i området mer gynnsam. Dessutom ser vi en kraftigt ökad gång- och cykeltrafik utmed bussgatan, så en utbyggd bussgata till bilväg skulle även innebära en sänkt säkerhetsnivå för gång o cykeltrafikanter.

Eftersom man i planförslaget föreslår bebyggelsen sammanhållen genom att variationen i höjd är liten mellan de olika hustyperna anser vi att de högre husen skall koncentreras i västra/nordvästra delen av området mer samlat för att få en övergång från det högre Trottaberget och åkerholmen till de redan byggda stora huset. Därmed får man en mer homogen och samstämmig form av byggnader utmed bussgatan där det idag endast är bebyggt med villor och radhus i en lägre höjd.

Vi motsätter oss också att det planeras för kommersiella lokaler och service i bottenplan på de höga husen. Detta eftersom det konceptet visat sig mindre attraktivt i mindre städer som Halmstad. Det finns redan exempel på områden där det står tomma lokaler som varit avsedda för lokal service. I detta tillfälle blir de här platserna ofta till gagn för gängbildning, vandalisering och trista, tomma lokaler istället för ett levande område med bostadsbebyggelse i för området väl anpassade lägre hus i olika typer. Service finns idag redan inom nära avstånd med både Bäckagård och ett växande Flygstaden.

Kommentar

En möjlighet till öppning av bussgatan för biltrafik från Bäckagårdsvägen och in i det nya området föreslås genom att mark reserveras och planläggs som gata. En utbyggnad av vägen föreslås endast ske om behov skulle uppstå i framtiden dvs om trafikökningen på Gryningsvägen blir avsevärt mycket större än vad som antagits i framtagna trafikutredning. Som nuläget ser ut baserat på de utredningar som har tagits fram inom ramen för detaljplanen bedöms behovet inte finnas.

Huvuddelen av flerbostadshusen vid hållplats Trollberget tas bort och ersätts med förskola samt radhus och villor. Gällande synpunkt om flerbostadshusens placering, se samlat svar, sid 38.

En planbestämmelse möjliggör för att verksamhetslokaler kan skapas men det finns inget tvingande att det ska finnas. Detaljplanen skapar en flexibilitet så att lokalerna ska kunna växla mellan bostad/verksamhetslokal över tid.

TROTATABERG 3:9, ROLF SVENSSON

Jag vill överklaga delar av detaljplanen Bergsgård 1:6 m fl, Ranagård. Min bostad som berörs är Trottaberg 3:9. Anledningen att jag motsätter mig är att en plan på fem villor framför mitt hus.

Det förfular utsikten, ligger för tätt inpå högt naturvärde, ligger för nära kulturminnesskyddad mark och vattentäktsområde.

Jag skulle bli tvungen ? att bli inkopplad på vatten och avlopp, vilket är helt onödigt när jag har egen brunn (som aldrig sinat).

Planera istället en naturpark eller likn som smälter in i miljön bättre och gör en mjuk inramning, som en buffert mellan husområde och natur av högt naturvärde/jordbruksmark.

Kommentar

De nya husen har dragits in något från Gamla Tylösandsvägen för att inte bli så framträdande i landskapet. Eftersom befintliga bostadshus är uppförda i 1,5 våning justeras högsta nockhöjd samt byggnadshöjd så att de nya husen endast kan uppföras 1,5 planhus.

Alla fastigheter som ingår i detaljplanen kommer att omfattas av verksamhetsområde för vatten och avlopp och kommer att anslutas till avloppsledningsnätet. Egen brunn för dricksvatten kan däremot behållas om dricksvattnet är tjänligt.

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

SÖNDRUM-VAPNÖ FÖRSAMLING

Söndrum-Vapnö församling vill lämna följande synpunkter på rubricerad samrådshandling:

Med områdena Söndrums kyrkby, Albinsro och nu tillkommande Ranagård kommer det att finnas en sammanhållande bebyggelse utmed Gamla Tylösandsvägen från Miniland till Karlstorp. I dag finns det ingen busslinje trafikerad av Stadstrafiken utmed Gamla Tylösandsvägen vidare från Söndrumsskolan förbi de nya bostadsområdena. Linje 30 går idag utmed befintlig bussgata till Karlstorp och vissa tider vidare till Tylösand.

I det planerade nya bostadsområdet Ranagård finns det planer på en ny skola, nya förskolor och ett nytt äldreboende. En ny busslinje utmed Gamla Tylösandsvägen skulle underlätta tillgängligheten för kollektivt åkande för skolbarn på Hovgårdsskolan, boende utmed Gamla Tylösandsvägen i områdena Söndrums kyrkby, Albinsro och Ranagård samt för skolbarn i den nya skolan, barn och föräldrar på nya förskolor och besökare till nytt äldreboende.

En ny busslinjesträckning utmed Gamla Tylösandsvägen skulle underlätta tillgängligheten för dem som vill besöka Söndrums kyrka för gudstjänster och gravskötsel på kyrkogården. Söndrums församlingshem har många aktiviteter för allmänheten och församlingsmedlemmar, både dagtid, kvällstid och under lördagar och söndagar. Aktiviteter för familjer, barn, ungdomar, konfirmander och äldre samt för närvarande också för asylsökande. Många av dessa är inte bilburna. Församlingen

har också en förskoleverksamhet i anslutning till församlingsgården.

En busslinje skulle med fördel kunna trafikera sträckan Centrum – Miniland – Gamla Tylösandsvägen till Karlstorp och därefter tillbaka från Karlstorp via bussgatan till Centrum.

Med dessa motiveringar vill vi gärna att man ser över Stadstrafikens linjedragning, enligt förslag ovan, i den kommande planeringen av nytt bostadsområde på Ranagård för att öka tillgängligheten för kollektivt åkande.

Kommentar

Noteras. Det är Hallandstrafiken som ansvarar för kollektivtrafiken och dess linjedragning och inget som kan styras i detaljplanen. Erfarenhetsmässigt brukar Hallandstrafiken inte vilja ha busstrafik längs enkelsidiga gator, dvs gator med bebyggelse på bara den ena sidan, eller att bussen går i en rundsläng då det ger otydliga linjedragningar för resenären. Synpunkterna vidareförmedlas till Hallandstrafiken.

TROTTABERG 3:160, JOHAN WIDERBERG

1. Trafiken

Trafiken kommer att öka enligt Er egen rapport, men Ni har inte planerat för några större åtgärder för Gamla Tylösandsvägen, mer än att anlägga en gång- och cykelväg utmed den nämnda. Idag använder många boende i Frösakull, Tylösand, Karlstorp m.fl. Gamla Tylösandsvägen för att ta sig fram och tillbaka till stan. Många som bor här ute vet att det varje morgon är bilköer redan vid rondellen vid Västergårds konditori (Nya Tylösandsvägen/Hamiltons väg). Det gör att Gamla Tylösandsvägen är mera lockande som alternativ bilväg till och från centrum.

Under 2017 kommer Karlstorps Camping att dubblera antalet campingplatser, vilket betyder att det kommer att bli ännu mer biltrafik under större delen av sommaren samt övriga perioder dem har öppet. In- och utfart till den nya skolans parkering, kommer att vara i anslutning till bussgatans påfart till Gamla Tylösandsvägen (enligt Ert förslag) och som Ni beskriver det kommer detta att bli en flaskhals!?

Om det nu skall byggas en ny stadsdel och ni utgår ifrån era egna beräkningar på antal alstrade bilrörelser/vardagsdygn ca 3500 borde en breddning av Gamla Tylösandsvägen vara ett starkt alternativ.

2. Flerbostadshus

I era beskrivningar av området framgår följande: ”Kring de små torgen planeras flerbostadshus vilket gör att fler har nära till kollektivtrafiken”. Flerbostadshus har lagts ut med bussgatan som är i direkt anslutning till befintligt bostadsområde (villakvarter). Varför fortsätter Ni inte med en mjuk övergång och placerar villakvarteren i direktanslutning till bussgatan som det är idag för oss som redan bor här i området? Placera istället höghusen utmed Trottaberget, där flerbostadshuset inte kommer att påverka omgivningen så markant. Att placera villorna vid bussgatan (mot nuvarande villabebyggelse) och flerbostadshuset mot Gamla Tylösandsvägen är en bättre lösning för både boende, miljö och trafik.

Stadsdelen Klotet (Järnväggsgatan/Malcusgatan) har liknande uppbyggnad med bussgata placerad utanför flerbostadshus och det har inte visat sig vara en bra lösning för vare sig boende eller trafik. Det medför dessutom en risk för trafikolyckor och barn som springer ut från husen och leker vid ”torgen”.

3. Lekplats

Vi skulle vilja se en riktigt bra temalekplats i Ranagård då vi tycker det saknas i en stad i Halmstad

storlek (se Spökitetsparken i Varberg, Apladalens lekplats i Värnamo, Linnéparken i Växjö för att nämna några). Ser man andra städers lekplatser så ligger vi långt efter i Halmstad i både storlek och kreativitet. Vi har varit många gånger på bland annat Pippi-lekplatsen i Norre Katts park och Sagoängen på Galgberget men saknar en mer nytänkande och utforskande lekplats i Halmstad. Med tanke på att det bor många barn i närområdet idag och det kommer att bli ökad inflyttning av barn i samband med utbyggnaden behövs det en riktigt bra lekplats som inte bara är av traditionell utformning (sandlåda, gunga, rutschbana etc.). Det skulle dessutom vara till glädje för de två nya förskolorna som planerad i området.

Kommentar

1. Trafiken

Se samlat svar angående övergripande trafikmatning och trafikflöden, sid 37-38.

2. Flerbostadshus. Se samlat svar gällande flerbostadshusens lokalisering, sid 38.

3. Lekplats. Informationen förs vidare till Teknik- och fritidsförvaltningen som ansvarar för lekplatserna.

BERGSGÅRD 1:222, JOAKIM KJÖLVMARK

Ytan bakom "förskolan" hade varit utmärkt för en fotbollsplan samt en allmän asfalterad yta.

En tom asfalterad yta där barnen kan skapa egna aktiviteter – Spela bandy/lära sig cykla/rita hopphagar/spela kula m.m.

Dessa ytor saknas MYCKET i dagens Albinsro där man knappt vågar vara på vägen då de är så smala och trafikerade. Man kan säga att ni har gett vägarna till bilarna och inte barnen iom att det inte är några återvändsgator.

Kommentar

Noteras. Förslaget vidareförmedlas till Teknik- och fritidsförvaltningen som ansvarar för utformning och drift av naturmark och lekplatser.

TROTTABERG 3:126, MARGARETA NORLANDER

Här kommer en fundering från en fastighetsägare på Fregattvägen i Halmstad (Karlstorp).

Min fastighet är belägen ett stenkast från Gamla Tylösandsvägen och nu undrar jag vilka planer det finns för den i samband med utbyggnaden av Ranagården.

För oss som bor intill vägen och som upplevt trafikstörningar de senaste åren torde det bästa vara att stänga av Gamla Tylösandsvägen för genomfartstrafik. T ex avstängning i höjd med campingen eller bussgatan.

Eftersom Bäckagårdsvägen är bred, och har fastigheter på längre avstånd från vägen, torde den vara lämpligare som genomfartsled än Gamla Tylösandsvägen, vilket jag även uppfattade var planen när den byggdes ut med rondeller o dyl.

Jag inser att jag agerar sent men de tankar jag framför har länge grott i mig då det de senaste somrarna varit svårt att sitta på vår altan och lyssna på radion. Det kan inte vara rätt att all trafik mellan Tylösand, Frösakull m fl områden ska använda Gamla Tylösandsvägen på väg till Flygstaden eller tvärtom, all trafik från Hallägraområdet, Albinsro m fl ska använda den vägen som badgata.

Ta gärna med mina synpunkter som en formell synpunkt så kan jag känna att jag i varje fall gjort.

Kommentar

Gamla Tylösandsvägen är en del i huvudvägnätet och avses inte stängas av. För synpunkt angående ökad trafik på Gamla Tylösandsvägen, se samlat svar om Trafiksäkerhet på sid 38.

BERGSGÅRD 1:185, KRISTINA SKOTTKE KARLSSON, HANS-ERIK KARLSSON

Det som saknas i planen och som måste ses över är hur den ökade biltrafiken som planen innebär kommer att påverka boende utmed Gamla Tylösandsvägen och boende i Albinsro som gränsar till Ranagård. En målsättning och allmänt intresse måste vara god tillgänglighet till kollektivtrafik och gena och säkra bil- och cykelvägar både i det nya området och angränsande befintliga bostadsområden. Vissa åtgärder bör vidtas.

Synpunkter och frågor

Trafiksäkerhetsproblem - buller m.m.

Det framgår av detaljplanen att Gryningsvägen "förbinder" Albinsro med Ranagård. Förslaget innebär att lokalgatan Gryningsvägen som går genom bostadsområdet Albinsro blir en genomfartsväg till Ranagård. Detta blir enligt vår mening inte någon bra trafiklösning. I Albinsro finns en stor andel barnfamiljer vars barn kommer att tillhöra upptagningsområdet för de båda planerade förskolorna och den tilltänkta skolan. I detaljplanen saknas uppgifter om hur befintliga fastigheter i Albinsro och de boende i Albinsro kommer att påverkas av den ökade genomfartstrafiken - buller - bländning av ljus kvälls- och nattetid och framförallt hur planeringen ser ut för trafiksäkerhet och hälsa (ökade avgaser). Det är av största vikt att barn och övriga i det befintliga området Albinsro ska kunna ta sig fram säkert till förskolor, skola i Ranagård och övriga aktiviteter. Vi önskar att få besked om vilka åtgärder som kan vidtas för att lösa detta på ett för framtiden hållbart och säkert sätt.

Av detaljplanen framgår också att bullernivån kommer att överskrida riktvärdet för vissa fastigheter i när området" grundriktvärdet dygnsekvivalent nivå 55 dBA utomhus vid fasad vid enstaka befintliga hus längs Gamla Tylösandsvägen i öster samt bostaden strax väster om Trottaberget. Bullervärdena beräknas ligga ca 1-2 dB(A) över riktvärdet, förslag till åtgärder har tagits fram". Vi kan inte se vilka fastigheter som avses och vilka konkreta åtgärder som tagits fram. Vi önskar få närmare besked om detta.

I detaljplanen sägs också "Området bedöms ha ett fungerande trafiksystem som helhet. Biltrafiken inom området gynnas med avseende på framkomlighet och säkerhet". Vi kan inte se att det finns någon konkret redogörelse hur man kommit fram till det påståendet. Vi önskar få förtydligande om detta.

Trafiksäkerhetsproblem - alternativa lösningar

Om detaljplanen genomförs som förslaget ser ut, kommer biltrafiken att öka på Gamla Tylösandsvägen som är en landsbygdsväg som endast är ca 6 meter bred med ett körfält i var riktning. Den kan på vissa sträckor inte breddas och stor risk finns för trafikstockningar vilket redan idag är ett faktum i Flygstaden vid vissa tidpunkter på morgon och eftermiddag till och från köpcentret i Flygstaden. Detta påverkar inte bara de fastigheter som direkt gränsar till Gamla Tylösandsvägen och Gryningsvägen utan även andra fastigheter i närheten till dessa vägar i Albinsro bl.a. vår fastighet på Mantalsstigen. Nya Tylösandsvägen tillhör det övergripande huvudvägnätet och är en viktig länk mellan Halmstads centrala delar och stadens västra ytterområden. Nya Tylösandsvägen tål en trafikökning mycket bra. Detaljplanen bör kompletteras med ytterligare utredning om hur trafiken till och från Ranagård kan ledas via Nya Tylösandsvägen i stället för genom Albinsro och Gamla Tylösandsvägen. Detaljplanen bör också kompletteras ytterligare med utredning om hur befintlig bussgata kan användas som genom

och tillfartsväg till Ranagård. Den befintliga bussgatan borde lätt kunna byggas ut för genomfart och ökad trafik påverkar kringliggande fastigheter endast i mindre omfattning om man jämför alternativet med trafik på Gryningsvägen.

Detaljplanen visar inte heller vilka konkreta åtgärder som kommer att vidtas för att avskärma och begränsa ökade trafikproblem för de fastigheter som påverkas utmed Gamla Tylösandsvägen eller vid Gryningsvägen. En lämplig åtgärd kan t.ex. vara att i god tid komplettera befintliga planteringar av buskar och småträd på grönområden utmed Gryningsvägen med början från cirkulationsplatsen vid infarten till Albinsro. På båda sidorna om infarten till Mantalsstigen bör snarast kompletteringar göras av befintliga planteringar så att de hinner etablera sig. En sådan åtgärd skulle gynna vår och andra fastigheter på bl.a. Mantalsstigen och Gryningsvägen.

Naturintressen

För planområdet anges i detaljplanen att inte några egentliga naturskydd eller riksintressen för naturvård finns. Den nyanlagda våtmarken nämns dock endast i förbigående. Här måste en komplettering göras i detaljplanen om och våtmarken vid Trotta sjö och det rikliga fågellivet där kommer att påverkas av ökad trafik på Gamla Tylösandsvägen och genom Albinsro.

Dricksvattentäkt

Hela planområdet ligger inom skyddszonen för Söndrums vattentäkt.

Vi ifrågasätter om den goda kvalitén på dricksvattentäkten i Söndrum verkligen kan bibehållas med den planerade utbyggnaden av Ranagård. Vattenförekomster som är viktiga för dricksvattenförsörjningen måste säkras i ett långsiktigt perspektiv. Vilka analyser och mätningar har gjorts? Har riksutredning gjorts? Det anges att de områden som kan utgöra risker med avseende på förorening av grundvattnet är främst vägdagvatten från huvudgator och större parkeringsytor vid verksamheter och flerbostadshus. En ökad trafikering av Gamla Tylösandsvägen och genom Albinsro synes i vart fall inte gynna dricksvattentäkten utan även här talar omständigheterna för att trafiken bör ledas från annat håll.

Kommentar

Trafiksäkerhetsproblem - buller mm

Gryningsvägen bedöms tåla den trafikökning som detaljplanen medför avseende trafikbuller, utformning och kapacitet. Bullerutredning har tagits fram som visar att rekommenderade bullervärden underskrids (ÅF 2016-03-23). Avlastning har skett genom att huvuddelen av flerbostadshusen har placerats i väster. Efter samråd har även ett antal flerbostadshus flyttats från öster till väster. För några fastigheter längs Gamla Tylösandsvägen (Trottaberg 2:6, 2:11, 2:12, Söndrum 3:32, 3:87, Bergsgård 1:23, 1:44, 1:14) överskrids rekommenderade riktvärden. För dessa fastigheter har förslag på bullerskyddsåtgärder tagits fram genom bullerplank mot Gamla Tylösandsvägen.

En luftkartläggning har gjorts som innefattar Gamla Tylösandsvägen. Avgörande för luften är framförallt antalet trafikrörelser, typ av fordon, användning av dubbdäck, hur instängt vägområdet är, beläggning samt vindriktning. Den samlade bedömningen och beräkningar grundade på bland annat trafikräkningar, är att området inte överskrider miljömålet Frisk Luft.

Gång- och cykelvägar finns både längs huvudgatan som ansluter till gång- och cykelvägen längs Gryningsvägen. Gång- och cykelväg planeras även i naturstråket som ansluter till den västra delen av Albinsro. På så sätt kan barnen lätt och trafiksäkert ta sig till och från skola och förskola.

"Området bedöms ha ett fungerande trafiksystem som helhet. Biltrafiken inom området gynnas med avseende på framkomlighet och säkerhet." Detta var ett konstaterande i den övergripande trafikutredningen, Reinertsen mars 2015, som syftar till att beskriva hur trafiksystemet fungerar idag, innan utbyggnad och att det idag är främst biltrafiken som gynnas i området. I utredningen konstateras vidare att; "Det finns behov av att utreda utvecklingen av de alternativa trafikslagen", (dvs gång- cykel och kollektivtrafik).

Gällande synpunkt om övergripande trafikmatning och trafikflöden, se samlat svar på sid 37.

Gällande synpunkt om trafiksäkerhet, se samlat svar på sid 38.

Naturintressen

Fåglar är generellt inte lättstörda av biltrafik. Norr om Gamla Tylösandsvägen finns vidare en vall mot Trottsjö vilket gör att bilarna inte syns från Trottsjö. Kommunen bedömer därför att fågellivet inte kommer att påverkas negativt av vare sig befintlig som nyttillkommande trafik på Gamla Tylösandsvägen.

Dricksvattentäkt

Dagvattenutredningen har kompletterats och här redovisas hur dagvatten från området kan tas om hand och renas innan det infiltreras i marken. Läs vidare PM VA hantering, Sweco, 2017-05-23. Gamla Tylösandsvägen är en befintlig väg och har inte omfattats av den dagvattenutredning som tagits fram i samband med detaljplanen. Trafiken utgör redan idag en risk och hanteras som övriga vägar inom vattenskyddsområden.

TROTTABERG 3:57, CARL KARLSSON

Jag undrar vad som är planerat i form av infartsvägar till det nya området Ranagård.

Av planförslaget framgår att anslutningsvägar planeras via Gamla Tylösandsvägen i riktning mot Möllegård samt i riktning Albinsro. Det nämns inget konkret om en planerad infart genom befintligt bostadsområde Trottaberg från Gamla Tylösandsvägen i söder (via Fartygsvägen, se röd pilmarkering nedan). En sådan genomfart skulle med all säkerhet leda till en ännu högre bullernivå och trafikosäkerhet för områdets barn än vad vi har i dag. Den idag gällande hastigheten om 30 km/h respekteras dåligt redan nu. Min familj bor utmed denna gata och känner en stor osäkerhet inför detta.

Kan ni bekräfta att ingen infart/genomfart via Fartygsvägen kommer att öppnas upp?



Kommentar

Ingen genomfart planeras från Fartygsvägen och norrut in i det nya området.

FRÖSAKULL 1:259, HOLGER ADGÅRD

Gamla Tylösandsvägen och Trottaberg är för många en kulturopplevelse och måste bevaras som naturskyddat område. Vår tanke är att man stänger av för fordonstrafik vid Trottaberg. Finns ingen anledning att ha genomfartstrafik över berget. Underlätta för gående och cyklande. Bilister från Ranagård och Tylösand behöver inte ta genvägen via Albinsro, men kan ta sig till Möllegård. Boende på Ranagård tar sig ut på Tylösandsvägen eller via en ny väg (kanske nuvarande bussgatan) mot stan. Boende på Albinsro tar sig till stan, som nu via Gamla Tylösandsvägen (vilken måste försees med farthinder). Till stranden tar man sig till fots eller cykel. Om man vill ta bil finns det flera alternativ via Fammarp eller Bäckagårdsvägen. Hör av er om jag förklarat otydligt.

Kommentar

Gamla Tylösandsvägen behövs som en del i det övergripande vägnätet i staden och föreslås inte stängas av.

BOENDE I NÄRHETEN (ANONYM)

Jag är en av många (tror jag) som idag är 60 plus och bor i ett för stort hus på Bergsgård och önskar ett mindre hus med en liten trädgård/uteplats. Jag hoppas att ni avsätter en yta för bebyggelse av små egna ägande enplanshus, typ radhus alternativt kedjehus som är mer avsett för äldre personer som önskar bo i eget (som man äger själv) så länge som möjligt.

Ett sådant område kan bli mervärde både för den enskilde men även för kommunen. Då tänker jag på att våra nu större hus med stora tomter passar bättre till unga växande familjer och vi äldre klarar oss längre själva i våra egna mindre boenden.

Kommentar

Inom området planeras en variation av olika boendetyper som ska ge möjlighet för boende i livets olika skeden. På så sätt möjliggörs för en sk boendekarriär utan att behöva flytta från området och som komplement till bebyggelsen i söder.

TENNET 3, EWALD MAZURS

Jag vill härmed framföra min åsikt över nybyggnationen vid Ranagård gällande nya bilvägar. Jag tycker inte att man ska röra den befintliga bussvägen genom området vid Trollberget genom att eventuellt dra fram en bilväg längs med denna. Detta skulle medföra ett stort intrång på den sedan 1980-talet befintliga bebyggelsen. Dessutom skulle tillgängligheten till Trollberget som friluftsområde avsevärt försvåras. Trollberget skulle bli en isolerad ö omgärdad av vägar.

Vidare borde torgplatserna inte planeras så nära den äldre bebyggelsen på andra sidan av den genomgående bussvägen. Utifrån samma synsätt borde höghusen inte placeras så nära bussvägen utan istället ner mot Karlstorp där påverkan på befintlig bebyggelse skulle bli mindre.

Kommentar

För synpunkt gällande övergripande trafikmatning och trafikflöden, se samlat svar på sid 37. Målet är att bussgatan inte ska behöva öppnas upp för biltrafik även om den planläggs för detta. I samband med inflyttning av området planeras insatser för att öka bussresande och användandet av cykel i området. Detta kan ske t ex genom åtgärder som gratis busskort en period, utlån av elcykel/lastcyklar etc.

De föreslagna torgytorna har som syfte att skapa trygghet vid busshållplatserna i området och att tydligt synliggöra kollektivtrafiken i området. Det är viktigt att entréer till bostäder intill torgen placeras mot

dessas. Ev verksamheter i bottenvåningen på flerbostadshuset syftar till att bidra till en ökad upplevd trygghet vid torgen genom att fler människor rör sig i området. Placeringen av torgen är knuten till busshållplatserna i området.

För att få fler att resa med kollektivtrafiken är det viktigt att flerbostadshuset placeras nära bussgatan. Se även samlat svar om flerbostadshusets lokalisering på sid 38.

TENNET 5, ANNA MAZURS

Som fastighetsägare på Krutkällarevägen anser jag att befintlig bebyggelse på Krutkällarevägen med omnejd inte ska påverkas på ett negativt sätt av nybyggnationen på Ranagård. Jag anser att en väg för biltrafik inte ska dras vid Trollberget där det idag är bussväg. Mina tre barn rör sig i området och för oss är detta ett naturområde av stor vikt.

Inga som helst genomfartsleder ska finnas som ansluter till Krutkällarevägen som idag är en barnvänlig, lugn och trevlig återvändsgata, nu eller i framtiden, anser jag.

Jag anser att om ni har valt att bygga ett nytt bostadsområde som är så stort så måste ni låta äldre, befintlig bebyggelse inte påverkas av den nya bebyggelsen. Vi vill inte ha några stora vägar eller genomfarter i våra områden.

Jag anser att anslutningsvägen vid Trollberget helt ska uteslutas ur era planer och att all ut- och infart ska ske via G:a Tylösandsvägen och inte förbi Trollberget.

Många har bott i området sedan 1980-talet, nästan 40 år och då bör ju dessa bostäder skyddas mer då det vid byggandet av Albinsro fanns planer på att bygga Ranagård och det visste husköpare där om. Gör i så fall återvändsgata på hela Ranagård med utfart endast mot G:a Tylösandsvägen.

Vid befintlig bussväg med busstopp vid Bergsgårds förskola, Trottaberg och Karlstorp anser jag att inga torg ska byggas utan snarare att man gör en avgränsning mellan områdena med växtlighet/träd så att äldre områden fortfarande kan upplevas som mindre och inte som en del av ett jätteområde. Våra barn leker på gatorna och vill ha ett lugnt och tryggt område. Albinsro fungerar bra på avgränsat.

Kommentar

Se svar till Tanken 1/Tennet 3. Målet är att bussgatan inte ska behöva öppnas upp för biltrafik även om det skapas möjlighet för detta i detaljplanen.

Torgen vid busshållplatserna syftar till att skapa trygghet genom att de är öppna platser. Bebyggelsen som ligger invid dessa torg ska vända sina entréer mot dem vilket ger mer människor i rörelse vilket kan skapa en trygghetskänsla. Torgen syftar också till att skapa möten mellan boende i befintligt område och det nya. För mycket buskar och träd intill bussgatan bedöms öka otryggheten när det blir mörkt.

SAMLADE SVAR

Övergripande trafikmatning och trafikflöden

Avsikten från kommunen har hela tiden varit att trafikmatning till det nya området ska ske dels via Gryningsvägen och dels via ytterligare infart från Gamla Tylösandsvägen. I planprogrammet som godkändes 2010 bedömdes att det nya området skulle alstra totalt ca 2500 fordon/dygn varav ca 1000 nya resor (40%) skulle belasta nuvarande bussgata mot Bäckagårdsvägen, ca 1700 nya resor (68%) skulle belasta Gamla Tylösandsvägen österut samt ca 300 nya resor (12%) västerut/söderut mot Nya Tylösandsvägen.

När den nya trafikutredningen togs fram inför aktuellt detaljplanearbete, Reinertsen mars 2015, fanns nytt underlag i form av en resvaneundersökning (2012). Resvaneundersökningen visade att en mindre

andel skulle välja att köra bussgatan/Bäckagårdsvägen och att fler skulle välja Gryningsvägen/Gamla Tylösandsvägen jämfört med antagandet i programmet. Sannolikt för att fler målpunkter ligger mot Kustvägen/Flygstaden. Området bedöms totalt alstra ca 3000 fordon/dygn (detta motsvarar ca 2700 fordon per årsmedeldygn (ÅDT), PM Trafikprognos Ranagård, ÅF 2016-01-22). Fördelningen visades vara 540 nya resor (18%) längs bussgatan, ca 2160 nya resor (72%) på Gamla Tylösandsvägen österut samt ca 300 nya resor (10 %) västerut/söderut mot Nya Tylösandsvägen.

En ny infart för biltrafik till området från Bäckagårdsvägen via bussgatan skulle därmed inte ge någon markant avlastning av trafiken på Gamla Tylösandsvägen. Bullerskyddsåtgärder skulle t. ex. ändå vara nödvändiga.

För att skapa handlingsfrihet inför framtiden ger dock detaljplanen möjlighet för en framtida öppning av bussgatan för biltrafik mellan Bäckagårdsvägen och hållplats Trollberget genom att denna planläggs som GATA med tillräcklig bredd för mötande trafik. En utbyggnad av denna skulle kunna vara möjlig om rekommenderade riktvärden för buller överskrids på Gryningsvägen respektive Gamla Tylösandsvägen. Målet är dock att denna gata inte ska behöva byggas ut i första hand.

Det är nödvändigt att ge bussen konkurrensfördel gentemot bilen. Bilismens fördel beror framförallt på den tidsbesparing bilen innebär jämfört med buss, mellan flertalet resmål. Att prioritera busstrafik som färdmedel i tätorterna framför privatbilism är inte bara en trafikfråga, utan det handlar också om stadsplanering. Det gäller att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik redan då nya områden planeras.

Framkomlighet och trafiksäkerhet är de faktorer som är avgörande vid bedömningen om en åtgärd ska genomföras eller ej. Bussgator är kanske det mest optimala sättet att ge busstrafik prioritet. Om busstrafiken kan köra på en egen gata kan den ta sig fram utan hinder från övrig trafik, vilket kan ge stora konkurrensfördelar. Fördelar med bussgata är exempelvis kortare färdväg, framkomligheten för bussen ökar väsentligt, tidtabellerna är lättare att hålla, det inträffar relativt få trafikolyckor på bussgator.

Vidare är framkomlighet för korsande trafik, i detta fall gående och cyklister, är avsevärt bättre på en bussgata än på en gata för blandad trafik. Barn, unga och äldre, för vilka skolor och boende är planerat i bussgatans närområde blir det således tryggare trafikmiljö än med blandad trafik.

Trafiksäkerhet

Hastighet, siktförhållanden och separata vägar för gående och cyklister är viktiga faktorer för trafiksäkerheten. Längs med Gamla Tylösandsvägen planerar kommunen för cykelväg, säkrare passage med hastighetssänkning vid den nya skolan, en hastighetsöversyn för hela sträckan av Gamla Tylösandsvägen och bättre siktförhållanden vid befintliga utfarter vid Trottaberget. Genom dessa åtgärder bedöms trafiksäkerheten höjas jämfört med dagens situation. Åtgärderna kan också bidra till att Gamla Tylösandsvägen inte upplevs lika gen och attraktiv som genomfart för passerande bilister och kan därmed ge ett minskat trafikflöde i framtiden.

Flerbostadshusens lokalisering

Kollektivtrafiken är en viktig planeringsförutsättning vid planering av nya bostadsområden. En övergripande inriktning i Framtidsbild 2030-Halmstads kommuns översiktsplan, är att ny bebyggelse ska koncentreras i centrum och längs kollektivtrafikstråken i staden vilket ger ett bättre underlag för kollektivtrafik och gena gång- och cykelvägar.

Genom att flerbostadshusen placeras med närhet till bussgatan och dess hållplatser får fler människor nära till bussen eftersom koncentrationen av boende är högre i flerbostadshus jämfört med villabebyggelse. Ju kortare avstånd mellan bostad och kollektivtrafik desto större är chansen att resan sker med kollektivtrafik. Det skapar i sin tur ett område med bättre förutsättningar för ett minskat bilberoende.

För att skapa en mjukare övergång i höjd till befintlig bebyggelse i söder föreslås radhusen byta plats med flerbostadshusen i de båda kvarteren som ligger längst i söder mot bussgatan och befintlig villabebyggelse. Därmed inramas bussgatan av lägre bebyggelse men flerbostadshusen ligger ändå med närhet till kollektivtrafiken. Invid föreslaget torg är det däremot viktigt att det finns flerbostadshus då det kan skapa en större trygghet genom en tydlig inramning av torget och att fler människor rör sig i området. Här finns också möjlighet för mindre verksamheter i bottenvåningen vilket kan skapa liv i området. Avståndet mellan byggrätten för närmsta flerbostadshus vid torget till fastighetsgräns för närmsta befintliga fastighet i söder är drygt 55 meter. Detta bedöms vara ett acceptabelt avstånd och bör inte vara störande för bostäderna i söder. Gränsen illustreras tydligare med en sektion på illustrationskartan.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- **Placering av nya villatomter öster om Trottaberget.**
- **Förslag att öppna befintlig bussgata söder om Trollberget för biltrafik.**
- **Ingen infart önskas till det nya området via Gryningsvägen.**
- **Flerbostadshus kvar vid torget.**
- **Breddning av Gamla Tylösandsvägen.**
- **Stängning av Gamla Tylösandsvägen vid Trottaberget.**
- **Ingen service önskas vid det östra torget.**

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDE FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

SAKÄGARE

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Trottaberg 2:9, 3:10	Håkan och Charlotta Baaz	TROTATABERG 332 305 91 HALMSTAD
Söndrum 3:87	Eva Ledel och Per Gunnar Svensson	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 124, LJUNGBERGA 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 2:11	Martina Molin och Christoffer Lindhe	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 130 305 91 HALMSTAD
Söndrum 3:32	Åsa Landberg Rydén	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 126 305 91 HALMSTAD

Trottaberg 2:6	Bobbo Nilsson och Marie Elmlad Nilsson	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 128, KÄLLSTUGAN 305 91 HALMSTAD
Bergsgård 1:14	Hanny Johansson	MANTALSSTIGEN 16 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:44	Britt Andersson och Ingvar Andersson	MANTALSSTIGEN 18 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 2:12	Bengt Bengtsson	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 132, LJUNGHEM 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 2:15	Monica Karlborg och Anders Karlborg	TROTATABERG KULLAGÅRDEN 334 305 91 HALMSTAD
-	Lennart Gillemo	BETESSTIGEN 13, 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:256	Lisbeth Svedin och Lars Svedin	BETESSTIGEN 32 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 3:19	Urban Ledel och Annika Andell	SKUTEVÄGEN 6 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:118	Anders Andersson och Ingvar Andersson	TROTATABERG EKEGÅRD 328 A 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 3:20	Sara Tøttrup och Robin Henriksson	SKUTEVÄGEN 4 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:21	Dan Lind och Kajsa Lind	SKUTEVÄGEN 2 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:63	Magnus Karlsson	JOLLEVÄGEN 1 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:65	Eva Sorling	JOLLEVÄGEN 5 302 72 HALMSTAD
Trappan 1	Jörgen Andersson	ARON SKANTZ VÄG 21 302 72 HALMSTAD
Trappan 2	Christel Andersson	ARON SKANTZ VÄG 23 302 72 HALMSTAD
Trappan 3	Sören Henriksson	ARON SKANTZ VÄG 25 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:14	Christian Baudlot och Inga-Lill Baudlot	KUTTERVÄGEN 17 302 72 HALMSTAD
Trappan 4	Claes Sjölin och Kristina Sjölin	BERGSGÅRDSVÄGEN 47 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:205	Christine Holmkvist och Jonas Holmkvist	GRYNINGSVÄGEN 2 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:227	Leif Otterström	LOGVÄGEN 42 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:228	Britt-Marie Ek och Stefan Ek	LOGVÄGEN 44 302 74 HALMSTAD

Bergsgård 1:229	Niklas Santesson	LOGVÄGEN 46 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:230	Johan Palm och Lisa Palm	LOGVÄGEN 48 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:231	Alex Reutman och Sara Reutman	LOGVÄGEN 50 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:232	Anna Olsson och David Pålsson	LOGVÄGEN 52 302 74 HALMSTAD
Bergsgård 1:233	Andreas Ahlman och Karin Ahlman	LOGVÄGEN 54 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 3:9	Rolf Svensson	TROTTABERG ÄNGSBACKA 331 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 3:14	Inga-Lill Baudlot och Christian Baudlot	KUTTERVÄGEN 17 302 72 HALMSTAD
Tanken 1	Åsa Johansson och Joachim Simonsson	TROLLBERG SVÄGEN 20 302 72 HALMSTAD

ÖVRIGA

FASTIGHET	NAMN	ADRESS
Trottaberg 3:160	Johan Widerberg	KORVETTVÄGEN 4 302 72 HALMSTAD
Tennet 3	Ewald Mazurs	KRUTKÄLLAREVÄGEN 40C 302 72 HALMSTAD
Tennet 5	Anna Mazurs	KRUTKÄLLAREVÄGEN 40 A 302 72 HALMSTAD
Frösakull 1:259	Holger Adgård	KUNG SVÄGEN 79 302 70 HALMSTAD
Trottaberg 3:57	Carl Karlsson	GALÄRVÄGEN 1 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:185	Kristina Skottke-Karlsson och Hans-Erik Karlsson	MANTALSSTIGEN 1 302 74 HALMSTAD
Trottaberg 3:126	Margareta Norlander	FREGATTVÄGEN 11 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:122	Joakim Kjölvmärk	LOGVÄGEN 41 302 74 HALMSTAD
Söndrum 3:17	Emma Nilsson och Mikael Adgård	GAMLA TYLÖSANDSVÄGEN 124 C 305 91 HALMSTAD
Trottaberg 3:15	Petter Mårtensson	KUTTERVÄGEN 15 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:67	Anders Ekman och Lisette Ignell	JOLLEVÄGEN 4 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:66	Bengt-Åke Nilsson och Berdien van Renswoude	JOLLEVÄGEN 2 302 72 HALMSTAD

Trottaberg 3:68	Ingrid Ekdahl	STORBÅTSVÄGEN 9 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:17	Pär Johnsson	KUTTERVÄGEN 11 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:155	Thomas Högberg	KONVOJVÄGEN 9 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:165	Evert Grahm	KONVOJVÄGEN 8 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:28	Anders Johansson	FARTYGSVÄGEN 33 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:157	Bertil Nilsson	KONVOJVÄGEN 7 302 72 HALMSTAD
Trasten 1	Anna Forsberg	ARON SKANTZ VÄG 19 302 72 HALMSTAD
Bergsgård 1:9	Lars Holmberg	BERGSGÅRDSVÄGEN 42 302 72 HALMSTAD
Trottaberg 3:192	Linda Mars	ÖRLOGSVÄGEN 42, 302 72 HALMSTAD
Söndrum-Vapnö för- samling	-	G:A TYLÖSANDSVÄGEN 103, 302 41 HALMSTAD

Samhällsbyggnadskontoret

Annika Hansson
Tf planchef

Anna Winnberg
planarkitekt



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2018-02-19
meddelad i
Vänerns borg

Mål nr P 55-18

PARTER

Klagande

1. Christian Grotte
Logvägen 81
302 74 Halmstad

2. Johanna Isacson
Logvägen 81
302 74 Halmstad

Motpart

Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

ÖVERKLAGAT BESLUT

Halmstads kommuns beslut 2017-12-12 i ärende nr KS 2014/00354, se bilaga 1

SAKEN

detaljplan för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m .fl. i Halmstads kommun

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avvisar Christian Grottes överklagande.
2. Mark- och miljödomstolen avslår Johanna Isacson's överklagande.

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun antog den 12 december 2017 detaljplan för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m.fl. Detaljplanen syftar till att skapa möjligheter för utbyggnad av en ny stadsdel inom Bergsgård 1:6 m fl. Totalt beräknas området kunna rymma knappt 400 nya bostäder jämte undervisningslokaler m.m. detaljplanen medger blandad bebyggelse med flerbostadshus, radhus och friliggande villor.

YRKANDEN M.M.

Christian Grotte och Johanna Isacson har, som deras talan får förstås, yrkat att antagandebeslutet av den 12 december 2017 upphävs. De har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

När de köpte fastigheten Bergsgård 1:252 var den en hörntomt i slutet av området med lugnt läge. Tyvärr har det visat sig vara väldigt trafikerat. Gryningsvägen ska nu också bli en genomfartsled in till det nya området. Gryningsvägen är för hårt trafikerad redan idag. Hur blir den inte då med ett nytt stort område vars trafik också ska passera. Visst har det byggts upp s.k. gupp men det märks inte någon skillnad, tvärtom. Det är inte många bilister som håller 30 km/tim. Detta ett av få områden där man ska kunna ta sig emellan områdena med bil. Dagar med bra väder rör sig mycket barnfamiljen mellan husen och den fina lekplatsen. Många små barn tar sig dit utan sina föräldrar. Hur ska det kunna fortsätta om trafiken kommer att passera rakt fram till Ranagård. Det bör inte vara någon genomfartstrafik från Albinsro till Ranagård. Lös trafiken på en bättre sätt för dem som bor på Albinsro utmed Gryningsvägen.

DOMSKÄL

Enligt 13 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900; PBL) får ett beslut att anta en detaljplan överklagas endast av den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda. Undantag från denna bestämmelse gäller om beslutet har gått emot sakägaren genom att förslaget ändrats efter granskningstiden, eller om överklagandet grundas på att beslutet inte har tillkommit i laga ordning.

Johanna Isacson har yttrat sig under planprocessen och har därför klagorätt. Christian Grotte har inte yttrat sig under planprocessen och ingen av de angivna undantagssituationerna föreligger. Hans överklagande ska därför avvisas.

Enligt 13 kap. 17 § plan- och bygglagen (2010:900; PBL) ska den myndighet som prövar ett överklagande av ett beslut att anta, andra eller upphäva en detaljplan endast pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna. Om myndigheten finner att beslutet strider mot en rättsregel ska beslutet upphävas i sin helhet. Annars ska beslutet fastställas i sin helhet. Beslutet ska inte upphävas om det är uppenbart att felet saknar betydelse för avgörandet. Domstolen kan således inte med anledning av överklagandena göra ändringar i eller tillägg till planen eller pröva någon annan planutformning än den som kommunen har antagit.

Plan- och bygglagen bygger på principen om decentralisering av beslutsfattandet och kommunal självbestämmanderätt i frågor som rör bl.a. riktlinjer för markanvändningen i kommunen. Således föreskrivs i 1 kap. 2 § PBL att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. En konsekvens av detta är att den statliga kontroll som prövningen innefattar vid ett överklagande i många fall stannar vid en prövning av om ett överklagat kommunalt beslut att anta en detaljplan ligger inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen.

Christian Grottes och Johanna Isacson's överklagande avser trafiksäkerhetsaspekterna av utökad trafik på Gryningsvägen. Trafiksäkerhet är också en av de frågor som måste hanteras i en detaljplaneprocess. I 2 kap. 5 § PBL anges att planläggning ska ske så att bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bl.a. människors hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik och risken för olyckor.

Halmstads kommun har under planprocessen låtit utföra trafikutredningar. Av dessa framgår att en ny cirkulationsplats ska utföras i den nordvästra delen av planområdet och att merparten av trafiken till Ranagård avses att ledas denna väg. Även andra tillfarter till området planeras. Trafikökningen på Gryningsvägen torde bli begränsad och kan inte befaras förorsaka sådana olägenheter och risker att den äventyrar detaljplanens tillåtlighet.

Då det inte heller i övrigt förekommer något som utgör skäl att upphäva detaljplanen bör överklagandena avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 12 mars 2018

Göran Stenman

Rolf Dalbert

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Göran Stenman och tekniska rådet Rolf Dalbert. Föredragande har varit beredningsjuristen Carolina Bergholtz.

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Halmstads kommun

Ink. 2018-01-04

Sammanträdesprotokoll

Akt. P55-18

Aktbil. 3

Aktbil. 3

Sammanträdesdatum

2017-12-12

Kommunfullmäktige



Sida

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
R4 (29)INKOM: 2018-01-04
MÅLNR: P 55-18
AKTBIL: 3

Plats och tid Kommunfullmäktiges sessionssal, 12 december 2017 kl 18:00-20:10

Beslutande Enligt bilagda förteckning A

Övriga deltagare Enligt bilagda förteckning B
Kommunchef
Kommunjurist

Utses att justera Rose-Marie Edlund och Magnus Hedman

Justeringsplats Rådhuset, Kommunstyrelsens sessionssal
Justeringsdag 2017-12-14

Paragrafer §§ 152-170

Sekreterare

Carl Magnus Billström

Ordförande

Johan Rydén

Justerare

Rose-Marie Edlund

Magnus Hedman

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Instans Halmstads kommun, kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum 2017-12-12

Datum då anslaget sätts upp 2017-12-15

Datum då anslaget tas ned 2018-01-09

Förvaringsplats för protokollet Kommunstyrelsens kansli, stadskontoret

Underskrift

Eda Kalatch
Eda KalatchKåre Österlund
Utdragsbestyrkande

KF § 154

Dnr KS 2014/00354

Detaljplan för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m fl - Beslut om antagande

Beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att godkänna miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m fl, daterad 2016-07-11.
2. Kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplan för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m fl, enligt: planbeskrivning daterad 2017-10-24, plankartor med bestämmelser (ritning 1, 2 och 3) daterade 2017-10-24, illustrationskarta daterad 2017-10-24.
3. Kommunfullmäktige beslutar att fastställa utökning av verksamhetsområde för dricksvattenförsörjning, spillvattenavledning respektive dagvattenhantering så att dessa även omfattar det aktuella detaljplaneområdet.

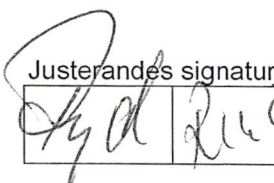
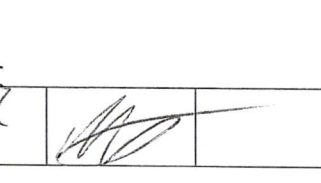
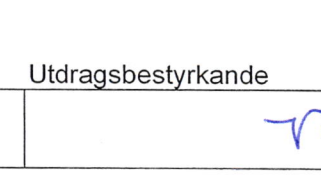
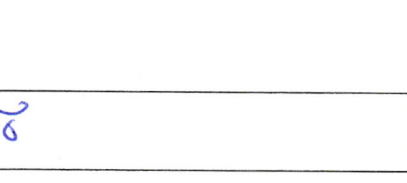
Ärendet

Detaljplanens syfte är att skapa möjligheter för utbyggnad av en ny stadsdel inom Bergsgård 1:6 m fl. Avsikten är att det ska finnas ett varierat bostadsutbud för alla skeden i livet som kompletterar befintligt bostadsbestånd. Den nya stadsdelen ska även erbjuda service i form av skola, förskolor och äldreboende både för det nya områdets behov men även för boende i övriga delar av Halmstads kommun.

Ett viktigt mål är att det blir en stadsdel med god tillgänglighet till kollektivtrafik och gena och säkra cykelvägar. Tydliga kopplingar föreslås till den bussgata som ligger vid planområdets södra gräns. Detta ger goda förutsättningar för snabba resor med buss till centrala Halmstad. Bussgatan aktiveras genom de torg som skapas vid de tre busshållplatserna. Bostäderna i området utgörs av en blandad bebyggelse genom både flerbostadshus, radhus och friliggande villor. Totalt beräknas området kunna rymma knappt 400 nya bostäder.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

			
---	---	--	---

Detaljplanen har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2017-06-13 § 145 varit utställd för granskning under tiden 6 juli till 1 september 2017. Yttranden som kom in berörde i huvudsak trafiksituationen på Gryningsvägen, hur dricksvattentäkten kan skyddas i samband med utbyggnad av planområdet, nockhöjd och byggnadshöjd på föreslagna nya villor öster om Trottaberget, trafikbuller på skolgård och förskolegård samt mindre ändringar i formulering av planbestämmelser.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsen, 2017-11-28, § 292

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott, 2017-11-07, § 223

Planförslaget har upprättats enligt modellen för samhällsbyggnadsprocessen med en projektgrupp med deltagare från teknik- och fritidsförvaltningen, byggnadskontoret, miljö- och hälsoskyddskontoret, räddningstjänst, Laholmsbuktens VA samt lantmäterimyndigheten.

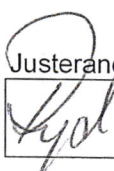
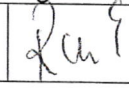
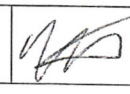
Kommunen har i enlighet med plan- och bygglagen genomfört samråd och granskning om förslaget med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda kommuner, kända sakägare och bostadsrättshavare, hyresgäster och boende som berörs, kända hyresgästorganisationer samt de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget.

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsen 2016-09-06 § 240 genomförts under tiden 19 september till 31 oktober 2016. Under samrådstiden har myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset och på Halmstads kommuns webbsida. Ett samrådsmöte hölls tisdagen den 11 oktober 2016 i Söndrumsskolans matsal då cirka 70 personer närvarade.

Granskning av planförslaget genomfördes under tiden 6 juli till 1 september 2017. Under granskningstiden har 23 yttranden inkommit från remissinstanser, kommunala förvaltningar, sakägare och övriga, varav 7 av dessa var utan erinran.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

				
---	---	---	--	--

Förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att godkänna miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m fl, daterad 2016-07-11.
2. Kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplan för Ranagård, del av Bergsgård 1:6 m fl, enligt: planbeskrivning daterad 2017-10-24, plankartor med bestämmelser (ritning 1, 2 och 3) daterade 2017-10-24, illustrationskarta daterad 2017-10-24.
3. Kommunfullmäktige beslutar att fastställa utökning av verksamhetsområde för dricksvattenförsörjning, spillvattenavledning respektive dagvattenhantering så att dessa även omfattar det aktuella detaljplaneområdet.

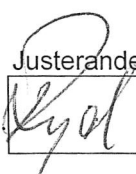
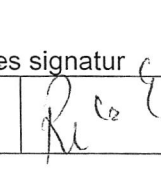
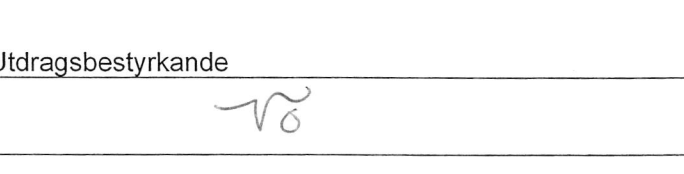
Yrkanden m.m.

Jenny Axelsson (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.
Tove Bergman (MP) yrkar att ärendet återremitteras för att titta på bullerkraven för och storleken på utemiljön för förskolan och skolan.

Beslutsgång

Ordföranden (M) prövar om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras enligt Tove Bergmans (MP) yrkande och finner att ärendet ska avgöras idag.

Kommunfullmäktige beslutar i enlighet med kommunstyrelsens förslag.

Justerandes signatur			Utdragsbestyrkande	
				



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL SOM HAR ÖVERKLAGATS TILL MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn, datum för domen samt målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Skriftliga bevis som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.

Från: Halmstad direkt <direkt@halmstad.se>
Skickat: den 20 mars 2018 13:57
Till: Diarium KS
Ämne: VB: Bifogat dom har vunnit laga kraft [2018HD41085]
Bifogade filer: Vänersborgs TR P 55-18 Dom 2018-02-19.pdf; SV_ Ärende [2018HD41085].pdf

Från: Registrator Mark- och miljödomstolen Vänersborg - TVB <mmd.vanersborg@dom.se>
Skickat: den 20 mars 2018 09:16
Till: Halmstad direkt <direkt@halmstad.se>
Ämne: Bifogat dom har vunnit laga kraft

Med vänlig hälsning

Valentina Juric

Domstolshandläggare, Mark- och miljödomstolen, Vänersborgs tingsrätt

0521-27 03 06 • valentina.juric@dom.se • Postadress: Box 1070, 462 28 Vänersborg • Besöksadress: Hamngatan 6 • Fax: 0521-27 02 80 • www.domstol.se

Datum
2018-03-16

Dnr
KS 2014/00354

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 12 december 2017, § 154 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **BERGSGÅRD 1:6 m.fl. Ranagård, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1380K – P2018/4. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens hemsida den 15 december 2017 under rubriken Anslagstavla.

Länsstyrelsen har den 19 december 2017 beslutat att någon överprövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen inte ska ske.

Mark- och miljödomstolen har genom dom den 19 februari 2018 avslagit överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Mark- och miljödomstolens dom har inte överklagats och detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 12 mars 2018**.

Samhällsbyggnadskontoret den 16 mars 2018.

Ann-Britt Thörner

Sändlista

Länsstyrelsen
Alla Byggnadskontoret
SBK Plan
SBK Mex
SBK Strategi
Fastighetskontoret
Marcus Mentzer, fastighetsstrateg
Teknik- och fritidsförvaltningen
LBVA
HEM

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se