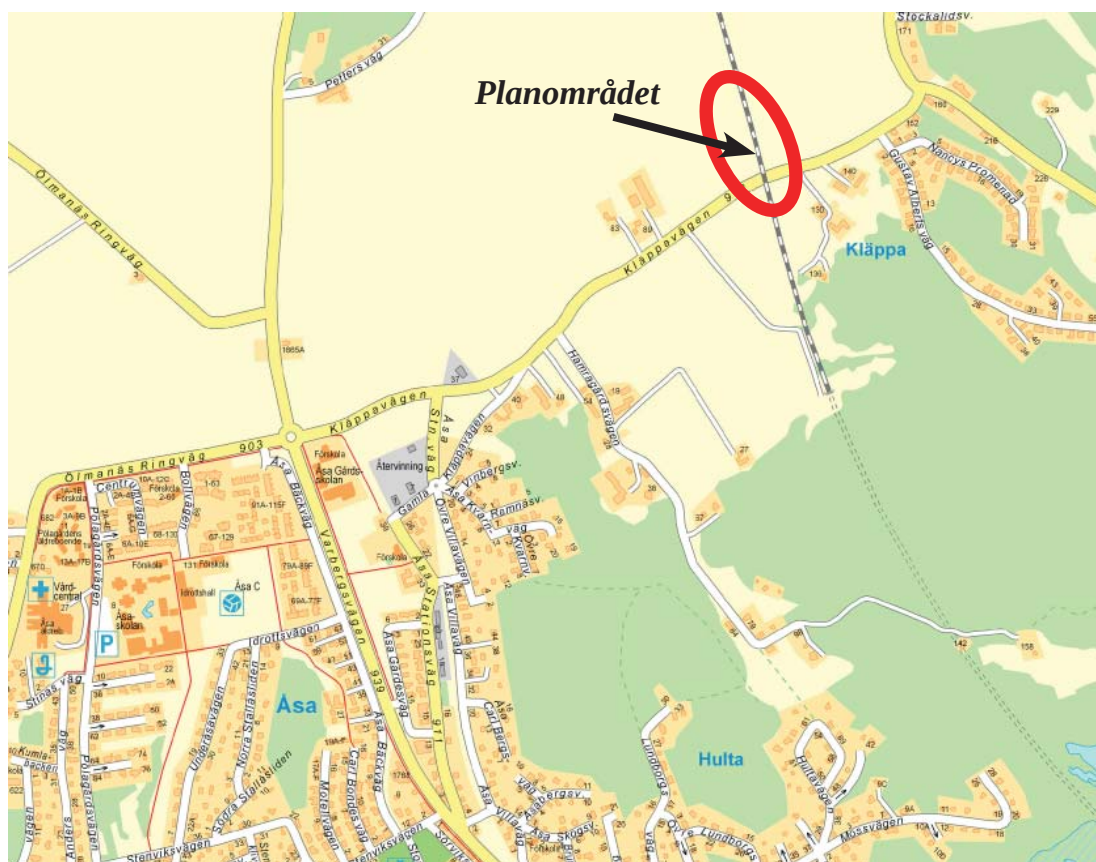




Kungsbacka



Detaljplan för tågstation inom del av fastigheten Kläppa 2:4 m fl i Åsa.

INNEHÅLL:

Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Plankarta
Planbestämmelser
Illustration

Kommunfullmäktige har 2012-12-11 § 249 antagit detta förslag.
Beslutet har vinnut laga kraft 2013-01-12.
Genomförandetiden slutar 2018-01-12

Upprättad i augusti 2012
av PLANAVDELNINGEN

Öp 89

Diariennr: 2010 P052

Antagandehandling

Detaljplan för tågstation inom del av fastigheten Kläppa 2:4 m fl i Åsa

PLANBESKRIVNING

PLANHANDLINGAR

- **Planförslaget innehåller följande handlingar:**
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta
- Planbestämmelser
- Illustration

Övrigt framtaget material:

Miljöutredning för utbyggnad av pendeltågstation i Åsa, Kungsbacka kommun (Norconsult, 2009-01-22)

Förstudie Järnvägsstation i Åsa (Norconsult 2009-01-19)

Planeringsunderlag, geoteknik (Tyréns 2012-05-14, rev 2012-08-17)

Förstudie Gång- och cykelbana längs Kläppavägen (Trafikverket)

Dagvattenutredning (Kungsbacka kommun 2011-12-07)

Förslag till dagvattenlösning (Ramböll 2012-02-20)

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen syftar till att möjliggöra anläggandet av en ny järnvägsstation längs Västkustbanan i Åsa. Planområdet innefattar utöver stationen även viss del av spåren, perronger, tillfartsgata, busshållplats och pendelparkering.

En ny gång- och cykelväg mellan Åsa samhälle och Åsa station ingår även i projektet. För detta tas en förstudie och arbetsplan fram separat.

BAKGRUND

Trafikverket, Kungsbacka kommun och Hallandstrafiken har i en gemensam utredning "Regionaltåg Kungsbacka-Varberg" (Rapport 2005:40, Trivector Traffic AB) kommit fram till att det finns möjlighet att köra Öresundstågen snabbare mellan Varberg och Kungsbacka. Det skapar förutsättningar för tågen att stanna i Åsa, utan att tidtabellen behöver ändras eller restiden förlängas

för övriga resenärer. Trafikverket har därför uttalat att en ny tågstation i Åsa kan byggas.

Att låta Kungsbackapendeln fortsätta till Åsa har inte bedömts som ett möjligt alternativ beroende på pendeltågets tidtabellsstruktur och järnvägsspårens kapacitet. Med dagens spårkapacitet på Västkustbanan skulle ett pendeltåg till Åsa varit tvunget att invänta förbipasserande Öresundståg i Kungsbacka, vilket hade medfört att restiderna inte blivit konkurrenskraftiga.

Ett tågstopp i den södra delen av kommunens centrala tillväxtstråk ger stora utvecklingsmöjligheter för dessa kommundelar. Kungsbacka kommer att nås på ca 10 minuter, Göteborg på ca 35 minuter och Halmstad på ca 45 minuter.

Parallellt med att detta detaljplanearbete pågår tas en fördjupad översiktsplan fram över hela Åsa. Den övergripande planen ska sedan ligga till grund för övriga kommande detaljplaner i området. Skälet till att kommunen föregriper det övergripande planarbetet med en detaljplan för stationen är att det statliga beslutet om ett tågstopp och det kommunala beslutet om en stationsbyggnad redan är tagna och programfrågorna för stationsområdet därmed anses vara avgjorda.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP I MILJÖBALKEN

Planområdet ligger inom ett område som enligt kommunens översiktsplan ÖP 06 är aktuellt för framtagande av en fördjupad översiktsplan. Ett stopp för tågtrafiken i Åsa är en del av översiktsplanens inriktning för kollektivtrafik. Dessa båda faktorer är en del i Åsa tätortsutveckling och åtgärden kan därför anses som förenlig med miljöbalken kap 4. De områden som tas i anspråk är främst åker- och betesmark utan nationell betydelse.

Några biotopskyddade diken kan påverkas av planen, vilket kräver dispens från Länsstyrelsen. Bergbobäcken och ett dike som ansluter till denna strax väster om planområdet omfattas av strandsskydd, men bedöms inte påverkas av planerad tågstation.

En del av det öppna landskapet i området bebyggs men inga värdefulla rekreativmiljöer kommer att påverkas av utbyggnaden. Ur rekreationssynpunkt är det positivt att en gång- och cykelväg anläggs längs med Kläppavägen. Påverkan på områdets rekreativmöjligheter är små.

Miljökvalitetsnormer för luft

Luftföroreningshalterna bedöms påverkas ytterst marginellt av förslaget. Befintliga bostadshus är belägna så att gällande riktvärden för vägtrafikbuller inte kommer att överskridas. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet berör indirekt vattenförekomsten Yttre Kungsbackafjorden som har klassats som Otillfredsställande ekologisk status (primärrecipienten är Bergbobäcken). Klassningen i Yttre Kungsbackafjorden bygger på data från

bottenfaunaprovtagning. Det är troligt att övergödning är den huvudsakliga orsaken till klassningen. Ett genomförande av detaljplanen kan påverka miljökvalitetsnormerna främst genom områdets påverkan på dagvattnet. Ambitionen och målsättningen i planen är att dagvattnet ska hanteras lokalt genom fördröjning av vattnet samt rening med oljeavskiljare. Bedömningen görs att planens genomförande inte kommer att motverka uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna.

MILJÖBEDÖMNING

En översiktlig miljöutredning har tagits fram av Norconsult (2009-01-22). Miljöutredningen redovisar de konsekvenser som genomförandet av planen innebär:

- De områden som tas i anspråk är främst åker- och betesmark utan några naturvärden. Påverkan på naturmiljön bedöms som liten. Utbyggnaden kan ge en viss ökning av dagvattenutsläppen, vilket i viss mån kan påverka recipienterna Bergbobäcken och Kungsbackafjorden. Utsläppens storlek beror på hur stor yta som hårdgörs samt på hur dagvattnet från området tas omhand innan det når Bergbobäcken. Påverkan på den slutliga recipienten Kungsbackafjorden bedöms som försumbar.
- Den historiska markanvändningen förändras då en del av en öppen, uppodlad dalgång försvinner. Inga fornlämningar eller andra kulturhistoriska värden påverkas och konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som små.
- En del av det öppna landskapet i aktuellt område bebyggs, men inga värdefulla rekreationsmiljöer kommer att påverkas av utbyggnaden. Påverkan på områdets rekreationsmöjligheter är små.
- Den planerade tågstationen ligger inom 100 m från svinstallar och i direkt anslutning till hästhagar. Detta medför risk för lukt från svinstallarna och allergiska reaktioner av hästarna. Åtgärder kan dock minska luktspridningen markant och hästhållningen står inte i konflikt med tågstationen, förutsatt att ett skyddsavstånd på 25-50 m till anslutande hästhagar erhålls.
- Trafiken på Kläppavägen kommer att öka med planerad tågstation och samtidigt öka den ekvivalenta ljudnivån och kvävedioxidhalterna. Ökningarna bedöms som så små att människors hälsa inte kommer att påverkas betydligt.

En miljökonsekvensbeskrivning bedöms av kommunen inte behöva upprättas eftersom ändrad markanvändning enligt planförslaget inte bedöms ha betydande miljöpåverkan.

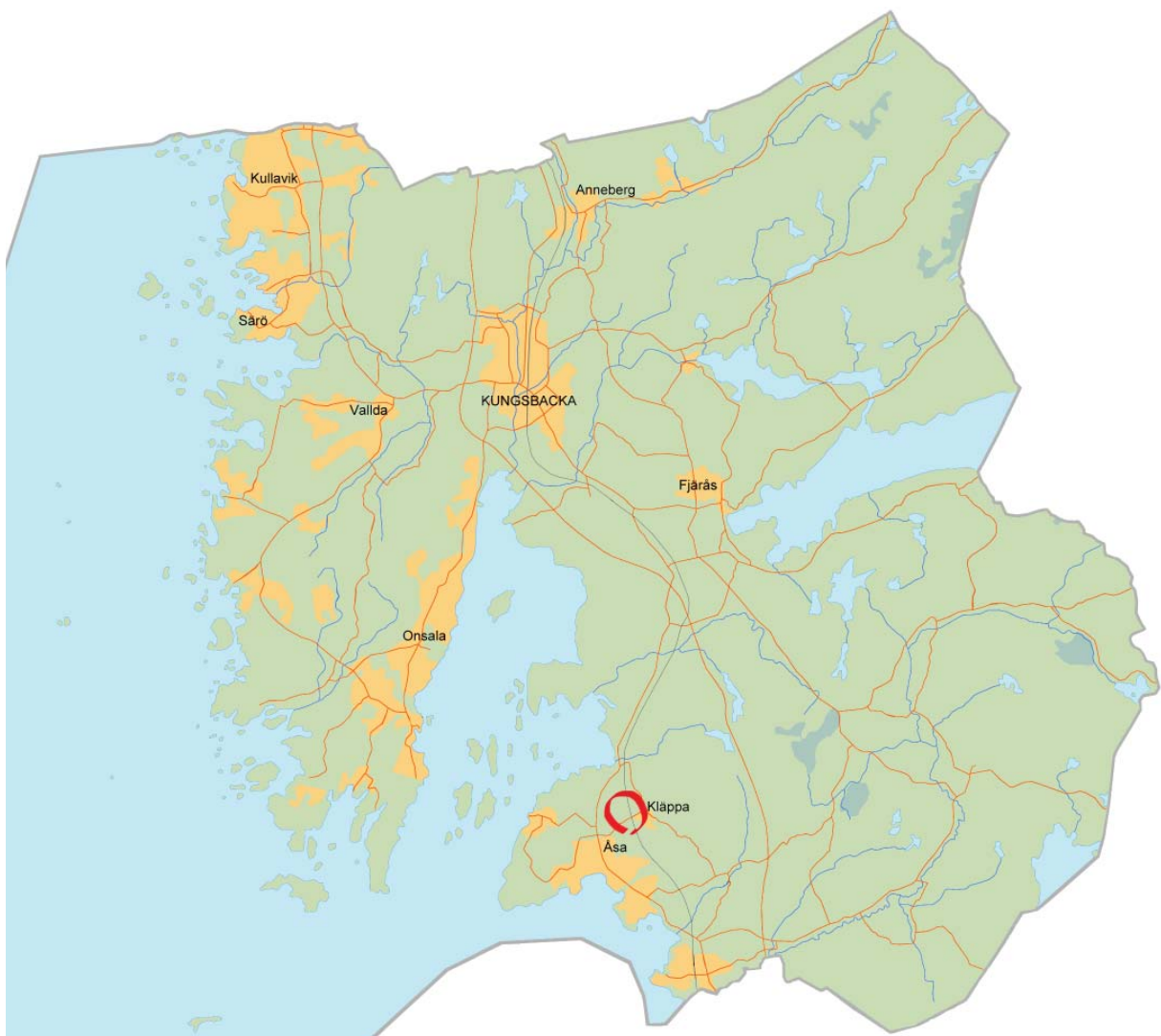
PLANDATA

LÄGE, AREAL OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

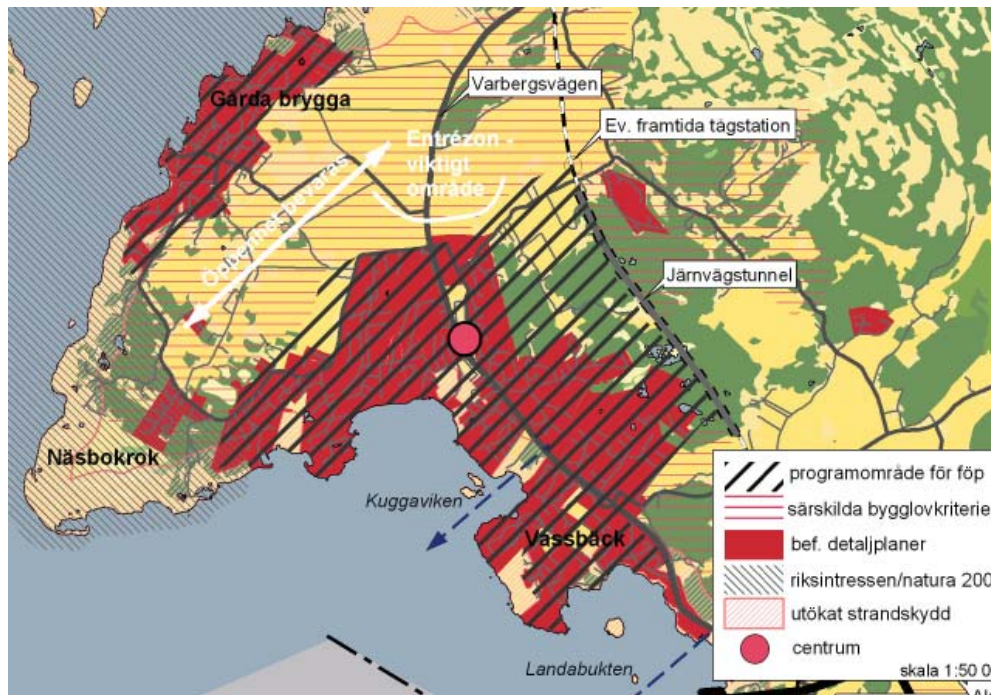
Planområdet norr om Kläppavägen är cirka 5 hektar stort. Området är beläget cirka 1 kilometer nordost om Åsa och 250 meter väster om Kläppa.

Fastigheterna Kläppa 1:4 och Kläppa 2:4 är i privat ägo. Planområdet genomkorsas av en samfällighet S:9.

Marken i anslutning till stationen ska förvärfvas av kommunen.



Stationens placering i kommunen.



Karta från kommunens översiktsplan ÖP06. Det streckade området visar programområdet för fördjupad översiktsplan för Åsa. Den planerade tågstationen finns i det streckade områdets nordöstra hörn.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer och detaljplaner

I kommunens gällande översiktsplan, ÖP 06, ligger planområdet inom ett område som är aktuellt för framtagande av en fördjupad översiktsplan. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Åsa pågår och samråd av förslaget har ägt rum mellan februari och april 2012. Ett tågstopp i Åsa är en del av översiktsplanens mål för kollektivtrafiken.

Området ligger utanför detaljplanelagt område. Närmaste detaljplan är ÖP 77 som ligger cirka 200 meter öster om planområdet.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslutade 2010-11-16 § 238 angående genomförandet av Åsa station. Kommunstyrelsen hemställde bland annat åt byggnadsnämnden att vidta erforderliga planeringsåtgärder för planering och utbyggnad av Åsa station.

Byggnadsnämnden uppdrog 2011-02-10 § 39 åt planavdelningen att upprätta detaljplan genom normalt planförfarande i enlighet med kommunstyrelsens beslut.

Kommunfullmäktige i Kungsbacka tog 2011-08-16 beslut om att anslå medel till en utbyggnad av Åsa station.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

NATUR

Mark och vegetation

Området utgörs av öppen, plan odlingsmark med ett järnvägspår som korsar i nord-sydlig riktning. Väster om järnvägen består odlingsmarken av åker och vall som genomkorsas av ett mindre dike och en grusväg. Öster om järnvägen används marken till vallodling och som beteshagar för hästar. I söder avgränsas området av Kläppavägen och järnvägsbron som vägen passerar under. Strax norr om området rinner Bergbobäcken.

Befintlig odlingsmark kommer i och med planens genomförande att tas i anspråk.

Geoteknik

Berggrunden i området består av gnejsig granodiorit med pegmatitådror och granit. I anslutning till gården strax väster om planområdet finns några mindre hållmarkspartier som består av urberg. Glacial lera utgör den dominerande jordarten i området.

Leran är av torrskorpekaraktär ner till ungefär 1 till 2 meter under markytan. Leran underlagras av ett tunt lager friktionsjord ovan berg eller fast lagrad friktionsjord ovan berg. Jorddjupet varierar inom området mellan 3 och 25 meter enligt utförda geotekniska undersökningar.

I geotekniskt planeringsunderlag (Tyréns 2012-08-17) föreslås att de två perrongerna försärks med kalkcement-pelare och att stationshuset grundläggs med spetsbärande pålar.

Dagens järnvägsbank och järnvägsbro är förstärkta med kalkcement-pelare. Befintlig vägslänt för Kläppavägen har en släntlutning på 1:2. I den kombinerade analysen, som Tyréns genomfört enligt totalsäkerhetsmetoden i Skredkommisionens Rapport 3:95, är det inte tillfredsställande. Plankartan innehåller därför en bestämmelse om att grundförstärkningar krävs.

Området ligger enligt kommunens kartdatabas inom ett låg- till medelriskområde för radon.

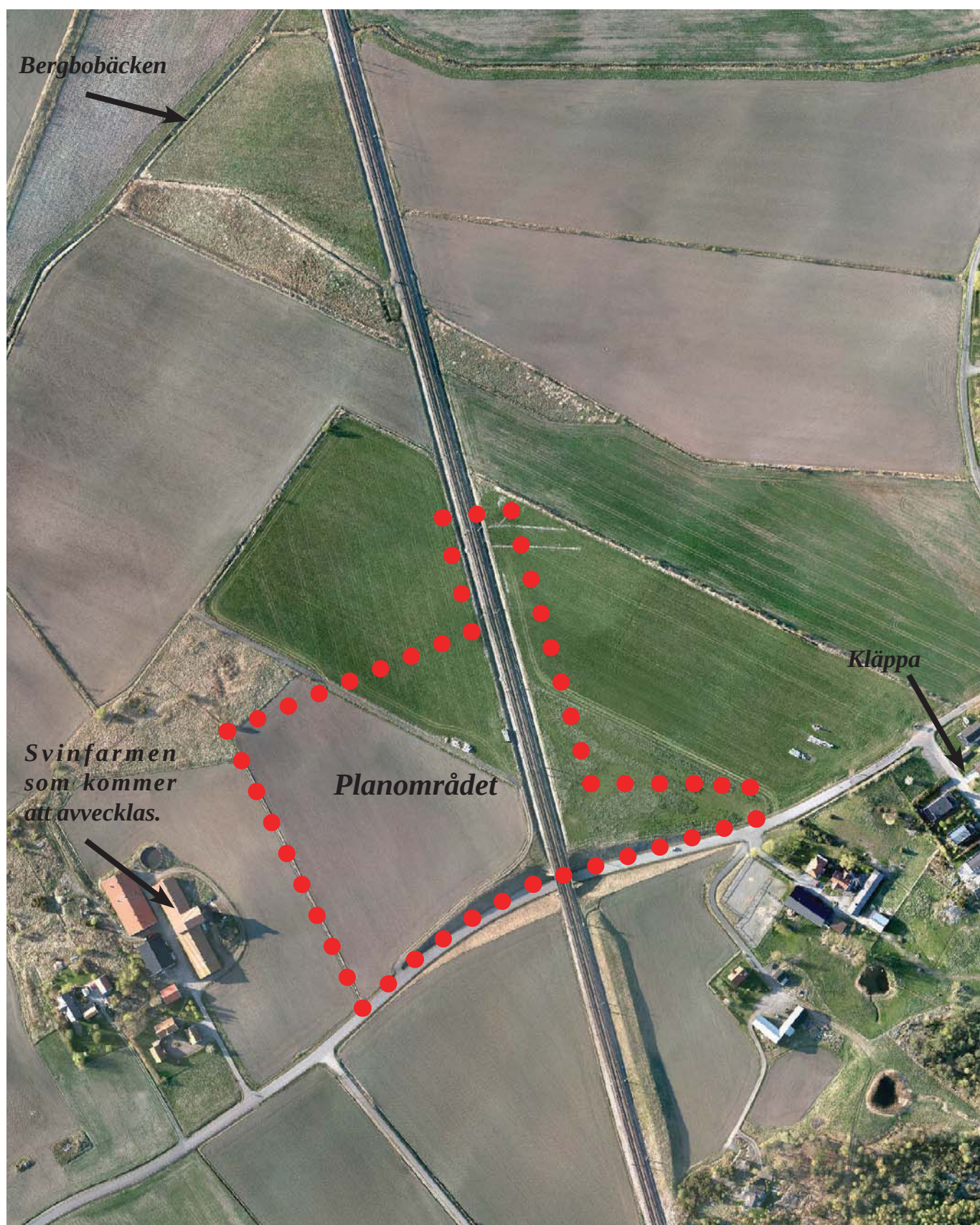
Fornlämningar

Inom området finns inga kända fornlämningar. Området har inte heller några andra kända kulturhistoriska värden.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Bostäder

Det ligger ett flertal gårdar inom en radie av 100-800 meter från planområdet. Bland annat en större svinfarm som kommunen nyligen förvärvat. Närmsta



större sammanhängande bostadsområden är Kläppa som ligger cirka 250 meter öster om planområdet och Åsa tätort som ligger en kilometer västerut. I hela Åsa bor cirka 6400 invånare. Närmaste kommersiella service finns i Åsa centrum.

FÖRSLAG TILL STATIONSOMRÅDE

Placering och utformning

Samhällsekonomiska och tekniska förutsättningar har lett till den föreslagna placeringen av tågstationen. Tågstoppet i Åsa har ett stort befolkningsunderlag och tekniska förutsättningar såsom spårlutning och 200 meter raksträcka vid stopp kan uppfyllas.

Järnvägsspåret kommer att få en 250 meter lång och 6,5 meter bred plattform på respektive sida om spåret. Plattformarna ska placeras så nära vägporten som möjligt.

Stationsområdets huvudanläggningar kommer att finnas väster om spårområdet, i plattformarnas södra del. *Se skiss.*

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Kläppavägen är avsedd för fordonstrafik. Vägen används också till viss del för gång- och cykeltrafik. Skyltad hastighet är 70 km/h, utom på avsnittet öster om underfarten och förbi bostadsbebyggelsen i Kläppa där 50 km/h råder. Kläppavägen korsas av en relativt nybyggd järnvägsbro. I anslutning till den går vägen ner i en viadukt.

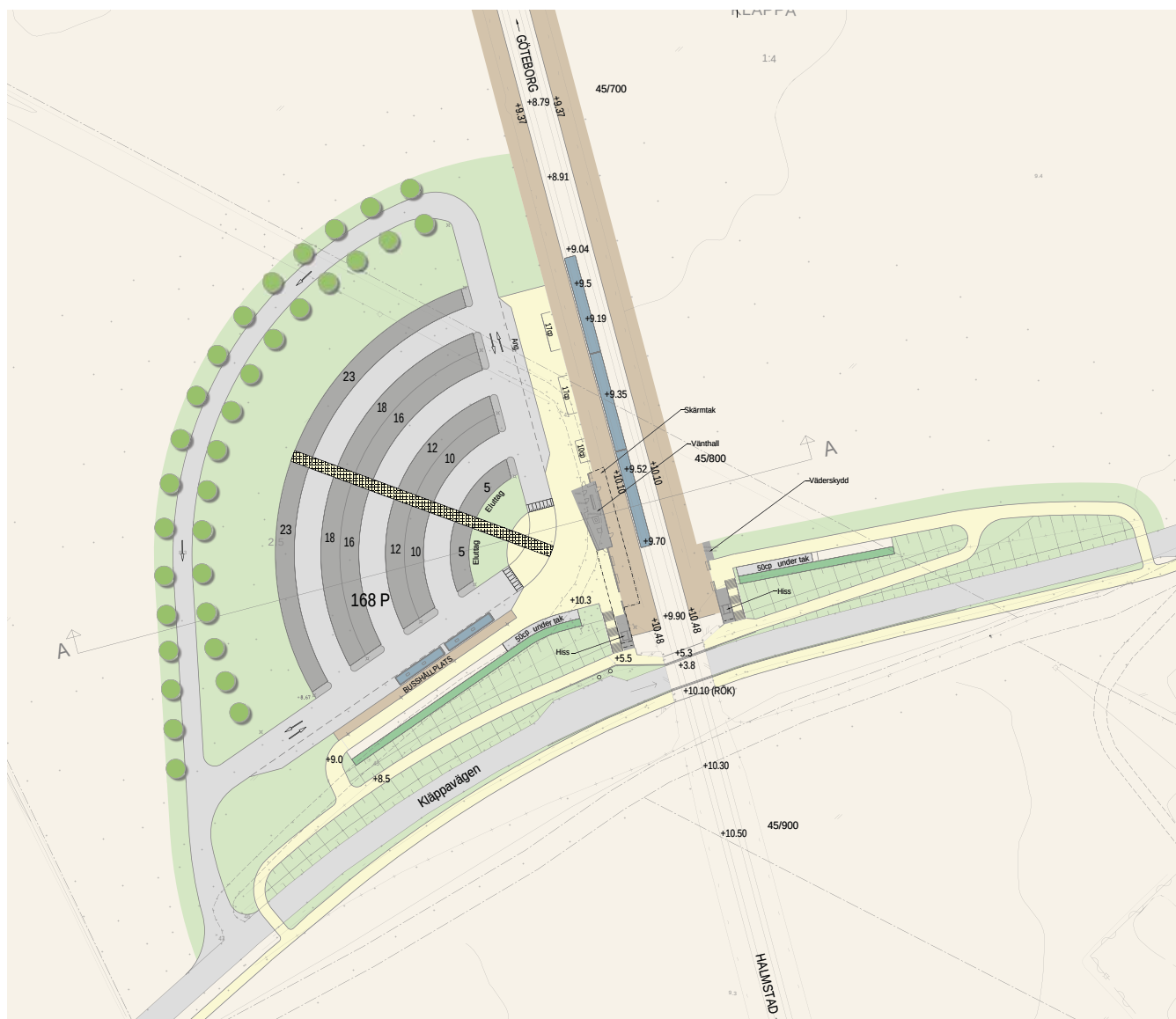
En ny avfart från Kläppavägen föreslås väster om stationsområdet där det idag finns en mindre avfart för lantbruksmaskiner. Avfarten kommer att avslutas med en vändslinga för bussar med anföringsplatser.

Den föreslagna stationen bedöms alstra cirka 400 fordon/dygn, vilket innebär att trafiken på Kläppavägen kommer att öka från drygt 600 till nära 1000 fordon/dygn väster om den nya stationen respektive till cirka 700 fordon/dygn öster om stationen. Idag är andelen tung trafik cirka fyra procent, mest linjebussar. Denna andel kommer troligtvis att öka när Åsa station blir en ny knutpunkt för kollektivtrafik.

En gång- och cykelväg planeras som kommer att ha två övergångar över Kläppavägen, en öster respektive väster om den planerade stationen.

Parkering

Den föreslagna utbyggnaden ger plats för cirka 170 parkeringsplatser för pendlare och andra resenärer. Utrymme finns för att ytterligare 200 p-platser kan anläggas om behov skulle uppstå. Markbeläggning som gör området attraktivt att vistas på bör väljas och parkeringsraderna bör brytas av med trädader och annan vegetation. Markbeläggningen kan med fördel väljas i genomsläppligt material för att underlätta dagvattenhanteringen.



Skiss över stationsområdets första etapp.

Av- och påstigningszon planeras så nära perrongerna som möjligt.

Cykelparkering finns på båda sidor om järnvägen och ska vara lika många som antalet för bilar. Dessa bör placeras i så nära anslutning till perrongerna som möjligt och utformas med väderskydd.

Vänthall

En vänthall med höga kvalitetskrav avseende gestaltning och ljussättning planeras. Utöver vänthall bör olika typer av väderskydd anläggas. I, eller i anslutning till, den uppvärmda vänthallen kommer det att finnas sittplatser, biljettmaskiner och informationstavlor samt toalett.

Tillgänglighet

Området är till största delen plant. Spårområdet ligger en meter högre än omgivande mark. Planområdets södra del mot Klappavägen lutar brant, 6 meter på 10 meter. För att ta sig mellan perrongerna behöver undergången vid

Kläppavägen användas. För att ta upp nivåkillnaden anläggs trappor och hiss.

För säker passage mellan perrongerna föreslås trappor och en upphöjd gångväg vid Kläppavägens järnvägsunderfart. Dessa åtgärder kompletteras med hiss på var sida om spårområdet.

Trygghet

Stationsområdet kommer att bli knutpunkt för kollektivtrafiken i Åsa. Mötesplatser och sittplatser ska skapas. Den planerade gång- och cykelvägen är positiv ur rekreationssynpunkt eftersom den gör det lättare för fotgängare och cyklister att röra sig längs med Kläppavägen.

Platsen ska vara väl belyst och inge trygghet. Belysningen ska vara avbländad för att inte störa omgivningen.

Kollektivtrafik



Stationen ska byggas till höger om viadukten där järnvägen korsar Kläppavägen.

Planen möjliggör för Öresundstågen att stanna vid Åsa station. Busslinje 748, går på Kläppavägen. Närmaste hållplats, Kläppa, ligger inom 100 meter från planområdet. Den buss som idag kör sträckan Varberg- Ringhals - Frillesås - Åsa - Kungsbacka station, kommer ansluta till Öresundstågen i Åsa istället för vid Kungsbacka station.

STÖRNINGAR OCH RISKER

Vägtrafikbuller

Gällande riktvärden för buller bedöms inte överskridas till följd av utbyggnaden.

Farligt gods

Västkustbanan används för transporter av farligt gods och normalt bör ny bebyggelse inte uppföras inom 30 meter från närmsta spårmitt. Byggnader avsedda för resenärer i väntan på tåg eller annan vidare transport brukar, enligt Trafikverkets samrådsyttrande (2012-02-28), dock undantas från denna

huvudregel.

Länsstyrelsen i Hallands län har i rapporten *Risikanalys av transport av farligt gods i Hallands län* sammanställt rekommendationer vid planering i närheten av vägar och järnvägar där farligt gods transporteras.

För att en farligt godsolycka ska ske krävs att ett fordon lastat med farligt gods är inblandat i en olycka, till exempel en kollision eller urspårning. Vidare måste behållare på fordonet skadas så att läckage av ett farligt ämne sker. För brand- och explosionsfarliga ämnen måste dessutom en antändningskälla finnas som kan starta en brand eller ett explosionsförlopp.

Enligt Länsstyrelsens rapport bedöms individrisken vara låg på redan relativt korta avstånd från järnvägen. Väst kustbanan trafikeras av drygt 8000 vagnar med farligt gods per år, något som bedöms vara konstant inom en överskådlig framtid. Under de senaste 100 åren har det skett ett fåtal olyckor, men ingen människa har omkommit i Sverige till följd av transporter av farligt gods på järnvägen. De vanligaste olyckorna med farligt gods på järnväg är urspårningar och sammanstötningar

Parkeringsplatserna vid Åsa station placeras inte närmare än 30 meter från järnvägen där farligt gods passerar. Risken för att de personer som uppehåller sig på perrongen utsätts för en farligt godsolycka bedöms i miljöutredningen (Norconsult, 2009-01-22) som låg. Men även om sannolikheten är liten skulle konsekvensen av en eventuell olycka bli väldigt stor.

Säkerhet

Plattformarna ska utformas med Trafikverkets sedvanliga säkerhetsanordningar, exempelvis målningar på asfalten och taktila plattor.

Passager mellan plattformarna över spåren ska stävjäs. Anslutningarna mellan spåren bör vara enkla, funktionella och snabba.

I dagsläget är avståndet mellan spåren för smalt för att staket ska kunna uppföras. Möjligheten att ha ett staket mellan spåren bör utredas vidare.

Stationen ska vara anpassad för att tåg ska kunna framföras i en hastighet på upp till 250 km/h enligt Trafikverkets normer.

Djurhållning

Det ligger ett flertal gårdar inom en radie av 800 meter från planområdet, utav dessa är det sex gårdar som har djurhållning. Cirka 100-200 meter väster om planerad tågstation ligger en större svinuppfödning med svinstall och gödselhantering. Kommunen har köpt fastigheten och en avveckling av svinuppfödningen har påbörjats.

Direkt sydost om järnvägsbron och Kläppavägen ligger ett häststall som utnyttjar området öster om järnvägen som hästbete. Själva stallbyggnaden ligger 150 meter från planerad tågstation. Hästhållningen står enligt miljöutredningen

inte i konflikt med tågstationen. Detta förutsätter att ett skyddsavstånd på 25-50 meter till anslutande hästagar erhålls.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Området ska anslutas till kommunens vatten- och avloppssystem. Detta finns utbyggt längs med Kläppavägens norra sida.

Det behövs upprättas en brandpost inom planområdet, maximalt 100 meter från stationsbyggnad/perrong på västra sidan om spåret, som kan leverera ett flöde om 10 l/s. Placering av nya brandposter skall ske i samråd med Förvaltningen för Teknik och räddningstjänsten.

Dagvatten

Någon särskild avledning av dagvatten finns inte i området idag utan avrinning sker via mindre diken till Bergbobäcken strax nordväst om planområdet. Bergbobäcken mynnar ut i Kungsbackafjorden cirka två kilometer nordväst om aktuellt område.

Då utbyggnaden kommer att medföra en ökning av hårdgjorda ytor i området kommer markens förmåga att infiltrera vatten att försämrats och därmed ökar mängden dagvatten något. Med ett lokalt omhändertagande av dagvatten kan belastningen på Bergbobäcken begränsas. Enligt miljöutredningen (Norconsult AB, 2009-01-22) är infiltrationsmöjligheterna i området begränsade på grund av den aktuella jordarten. Den översiktliga VA-utredningen för området (Kungsbacka kommun 2011-12-07) anger att den framtida dagvattenhanteringen i planområdet måste säkerställas så att den ursprungliga vattenbalansen inom planområdet behålls efter exploatering samtidigt som risken för översvämningar, i och nedströms planområdet, minimeras. Dagvattenflödet från området ska inte överskrida 10 l/s*ha.

För att exploatering inom planområdet ska påverka nuvarande miljö i så liten utsträckning som möjligt ska dagvattnet tas omhand eller fördröjas lokalt på tomt, grönområden eller i en dagvattendamm innan dagvattnet når en recipient eller det kommunala dagvattennätet. Fördröjningsmagasinet förses med ett strypt eller reglerat utlopp vilket gör att det utgående flödet begränsas och resterande dagvatten magasineras.

Dagvattenbildningen kan också minimeras genom användande av genomsläppliga markbeläggningar och genom att behålla så mycket som möjligt av gräsytor och annan naturmark i området.

I ett förslag till hur dagvattnet kan tas omhand (Ramböll, 2012-02-07) redovisas att de hårdgjorda ytorna avvattnas mot dike och brunnar. Dagvattnet fördröjs i dike och underjordiskt rörmagasin innan det via oljeavskiljare leds via diken till recipienten Bergbobäcken. Det finns två alternativ att leda vattnet dit, antingen norrut med ledning och diken eller söderut via vägdike och befintligt dike.

Uppvärmning

Enligt Kungsbackas strategi för energieffektivisering (2011-09-12) ska alla nybyggda lokaler 2014 vara utformade så att byggnadens energianvändning uppgår till högst 40 kWh/kvm och år.

Det bedöms som svårt att uppnå dessa mål för vänthallen eftersom den antagligen kommer bestå av stora ytor med glas. Målet är istället att vänthallen får en energianvändning som uppgår till högst 55 kWh/kvm.

El-, bredband- och teleanslutning

El anslutning och fiberkabel förläggs i blivande gång- och cykelväg längs Kläppavägen.

Avfall

Sophanteringen ska ske med största hänsyn till miljön samt återvinning av material. Utformning av sopkärl ska anpassas till annan möblering.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Detaljplanen får en genomförandetid på 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Genomförandefrågor

I genomförandet och driften av stationsområdet och dess olika delar är tre parter inblandade. Kungsbacka kommun, Trafikverket och Hallandstrafiken/Region Halland. Detaljplanen kommer att åtföljas av ett exploateringsavtal. I exploateringsavtalet regleras bland annat exploatörens tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga ansvar av vägar, ledningar m m.

Se separat genomförandebeskrivning.

ÖVRIGT

Länsstyrelsen beslutar om biotopskyddade diken. Ansökan om dispens har lämnats in av Kungsbacka kommun.

Förstudien för gång- och cykelväg godkänns av Trafikverket. Samråd har ägt rum mellan 12 april och 4 maj 2012.

MEDVERKANDE I PLANARBETET

I planarbetet har deltagit tjänstemän från berörda kommunala förvaltningar, Trafikverket, Norconsult AB och Ramböll Sverige AB.

Hillevi Skoog

Planarkitekt

Elin Johansson

Verksamhetschef Plan

Kommunfullmäktige har 2012-12-11 § 249 antagit detta förslag.
Beslutet har vinnut laga kraft 2013-01-12.
Genomförandetiden slutar 2018-01-12



Kungsbacka

Kungsbacka kommun • Förvaltningen för Plan & Bygg
434 81 Kungsbacka • tel: 0300-83 40 00
plan.bygg@kungsbacka.se • www.kungsbacka.se