



FALKENBERGS  
KOMMUN

## ANTAGANDEHANDLING



Detaljplan för del av

# TRÖINGE 15:1 (Korset)

Falkenbergs kommun

## PLANBESKRIVNING

Upprättad 2018-06-29, Reviderad 2018-11-20  
Laga kraft 2019-01-11

**Planhandlingar:**

- Planbeskrivning, 2018-11-20 (denna handling)
- Plankarta och illustrationskarta, 2018-11-20

**Övriga handlingar:**

- Grundkarta, 2018-09-26
- Fastighetsförteckning, 2018-06-15
- Korset, PM Geoteknik, SWECO VBB 2008-03-13
- Utlåtande avseende samrådsyttrande gällande vibrationer och stabilitet, SWECO, 2018-09-25
- Riskutredning för del av Tröinge 15:1, ÅF 2018-06-26
- PM Skuggpåverkan, Falkenbergs kommun, 2018-10-31
- PM Trafikalstring , Falkenbergs kommun, 2018-11-08
- Gestaltungsprogram, Falkenbergs kommun, 2018-11-20

**Handlingar finns att läsa på:**

Stadshuset, Rådhusorget 3C, Falkenberg

<https://kommun.falkenberg.se/detaljplaner>

**Skriftliga synpunkter skickas till:**

E-post: [plan@falkenberg.se](mailto:plan@falkenberg.se)

alternativt

Planenheten

Samhällsbyggnadsavdelningen

311 80 Falkenberg

**Upplysningar om detaljplanen lämnas av:**

Johan Risholm, 0346 – 88 62 38

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>5</b>
1.1	Planens syfte	5
1.2	Huvuddrag	5
1.3	Planens handläggning, bakgrund och tidplan	6
1.4	Läge, areal och markägoförhållanden	7
<b>2</b>	<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</b>	<b>8</b>
2.1	Kommunala mål och bostadsförsörjningsprogram	8
2.2	Översiktsplan och gällande detaljplaner	8
2.3	Fastighetsplan	8
<b>3</b>	<b>AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN</b>	<b>9</b>
3.1	Hushållningsbestämmelser, riksintressen och Natura 2000	9
3.2	Miljö kvalitetsnormer	9
3.3	Strandskydd och biotopskydd	9
<b>4</b>	<b>BEHOVSBEDÖMNING</b>	<b>10</b>
4.1	Kommunens ställningstagande	10
<b>5</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR</b>	<b>11</b>
5.1	Natur	11
5.2	Bebyggelse	12
5.3	Friytor, rekreation och lek	15
5.4	Gator och trafik	16
5.5	Hälsa och säkerhet	19
5.6	Teknisk försörjning	20
<b>6</b>	<b>GENOMFÖRANDE AV PLANFÖRSLAGET</b>	<b>22</b>
6.1	Berörda markägare och förväntade exploatörer	22
6.2	Organisatoriska och administrativa frågor	22
6.3	Fastighetsrättsliga frågor	22
6.4	Ekonomiska frågor	23
6.5	Tekniska frågor	23
<b>7</b>	<b>KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE</b>	<b>24</b>
7.1	Miljökonsekvenser	24
7.2	Ekonomiska konsekvenser	24
7.3	Sociala konsekvenser	24
<b>8</b>	<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN</b>	<b>25</b>

## FÖRORD

Sedan Falkenbergs station invigdes och områdena i anslutning till densamma planlades har utbyggnaden av bostäder i området tagit fart, pendlingen i Halland har fortsatt att öka och arbetsmarknadsregionen har blivit allt större. Beaktat denna utveckling är det Falkenbergs kommuns ambition att pröva en markanvändning som bättre tillvaratar områdets läge intill stationen. Primärt handlar det om att fokusera områdets användning till mer personintensiva verksamheter såsom kontor samt att tillåta en högre bebyggelse och därigenom skapa goda förutsättningar för företag, organisationer och myndigheter att kunna etablera sig i ett lättillgängligt och exponerat läge samtidigt som fler människor ges möjlighet att resa effektivt och miljövänligt till sitt arbete. I kvarteren närmast stationen kompletteras markanvändningen kontor med möjligheten att inrymma service såsom kiosk, restaurang, gym, hotell eller mindre butiker. I den mellersta delen av området föreslås markanvändningen kontor kompletteras med handel, dock inte dagligvaruhandel.

Genom högre bebyggelse och mer personintensiva verksamheter tillsammans med tydligare krav på utformningen av de omgivande offentliga miljöerna ges förutsättningar att skapa en sammanhållen stadsbebyggelse runt stationen. En stadsbebyggelse som genom sin utformning och innehåll kan bli en tillgång för såväl sysselsatta i området, kollektivtrafikresenärer och närboende. Mer folk som vistas i området och en ökad aktivitet kan bidra till en positivare upplevelse av området och därigenom också en ökad upplevd trivsel och trygghet.

# 1 INLEDNING

## 1.1 Planens syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra en exploatering av kontor i kombination med centrumverksamheter såsom mindre butiker, gym och annan service i direkt anslutning till järnvägsstationen och väg 154. Primärt görs planändringen för att på bästa sätt kunna dra nytta av den goda tillgängligheten och det exponerade läget som närliggande infrastruktur medför. Högre bebyggelse och mer personintensiva verksamheter tillsammans med tydligare krav på utformningen av de omgivande offentliga miljöerna ger bättre förutsättningar att skapa en sammanhållen stadsbebyggelse runt stationen.

## 1.2 Huvuddrag

Planen reglerar kontor till att vara den huvudsakliga markanvändningen inom planområdet. I kvarteren närmast stationen medges även centrumverksamheter så att bottenvåningarna i denna del kan inrymma verksamheter såsom kiosk, restaurang, gym eller annan service som är till nytta för sysselsatta i området, kollektivtrafikresenärer samt närboende.

Byggnadernas höjd tillåts vara högst närmast stationen, upp till 7 våningar, varefter de trappas ned till att vara högst 4 våningar i de övriga delarna av området. Genom planbestämmelser som reglerar byggnadernas placering, utförande av bottenvåningar och plats för förgårdsmark skapas förutsättningar för ett attraktivt, tryggt och tillgängligt område.

Kilavägen, som löper från stationen och norrut, utformas med gång- och cykelväg samt trottoar på ömse sidor och bebyggelse tillåts relativt nära vägen. Med denna utformning ges vägen goda förutsättningar att kunna fungera som förbindelse mellan de nya bostadsområdena öster om Kilavägen och det nu planerade kontors- och verksamhetsområdet med stationen och Falkenbergens centrum.

Med anledning av områdets närhet till Västkustbanan, på vilken det transporteras farligt gods, och det ökade antalet människor som kommer vistas i området har risknivåerna för de föreslagna verksamheterna särskilt studerats. Riskerna beräknas och presenteras som individrisk och samhällsrisk. Samhällsriskerna har beräknats för ett område på 1 x 1 km för den planerade persontäthetsökningen i samband med utvecklingen av området. Beräkningarna har gjorts för år 2040. I utredningen konstateras att individrisken ligger precis vid det undre kriteriet fram till ca 15 meter från järnvägen och därefter på acceptabla nivåer, varför inga riskreducerande åtgärder bedöms nödvändiga med hänsyn till individrisk. Avseende samhällsriskerna hamnar den inom det s.k. ALARP-området. Det är framförallt olycka med giftig gas som genererar en förhöjd risknivå med ett stort antal omkomna. I och med detta föreslås riskreducerande åtgärder avseende olycka med giftig gas för den nya bebyggelsen för att minska eventuella konsekvenser av en sådan olycka. Åtgärder som rekommenderas vid genomförandet av planen är att friskluftsintag bör placeras högt och på motsatt sida järnvägen på byggnader inom 150 meter från järnvägen för att reducera konsekvenserna av en eventuell olycka med giftig gas. Ventilationen bör även utrustas med nödstopp så att lufttillförseln kan stängas vid en olycka med giftig gas.

### 1.3 Planens handläggning, bakgrund och tidplan

Detaljplanen består av en juridisk plankarta med planbestämmelser. Till planen hör planbeskrivning, illustrationskarta, gestaltungsprogram m.m. Dessa ska vara vägledande och underlätta förståelsen av planförslaget innebär samt redovisa de förutsättningar och syften planen har. De har ingen egen rättsverkan.

Planområdet är sedan tidigare planlagt genom detaljplan som vann laga kraft i juni 2010. Den hittills gällande planen tillåter öster om Kilavägen en markanvändning som omfattar bostadsändamål medan områdena mellan Kilavägen och väg 154 kan användas för lätt industri, kontor och handel. Maximal byggnadshöjd är 12 m, samtidigt som antalet våningar är begränsat till två. Området mellan Kilavägen och väg 154 har ännu inte bebyggt, endast gatorna inom området har anlagts.

Med utgångspunkt i det stationsnära läget och den utveckling av bostadsbebyggelse som sker i anslutning till stationen har kommunen beslutat att pröva en markanvändning som bättre tillvaratar områdets läge. Primärt handlar det om att fokusera områdets användning till mer personintensiva verksamheter såsom kontor samt att tillåta en högre bebyggelse.

Kommunstyrelsen gav 2017-09-12 § 217 samhällsbyggnadsavdelningen i uppdrag att pröva ändring av den del av detaljplanen som ligger mellan Kilavägen och väg 154. Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagen, PBL, (SFS 2010:900) med så kallat standardförfarande (PBL 5 kap 7§), vilket innebär att förslaget har varit föremål för samråd två gånger i så kallat *samråd* samt *granskning* (se bild nedan).

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2018-05-29 § 150 att godkänna planförslaget för samråd. Efter mindre justeringar och kompletteringar av planförslaget beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-09-04 § 259 att godkänna förslaget för granskning.

#### Uppskattad tidplan

- Samråd: sommar 2018
- Granskning: höst 2018
- Antagande: vinter 2018-2019

#### 1.4 Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet är beläget i norra utkanten av Falkenberg, cirka 2 kilometer nordost om Falkenbergs centrum och i direkt anslutning till Falkenbergs station. Planområdet omfattar ca 7,6 ha. Området avgränsas i norr av väg 701, i väster av väg 154, i öster av Kilavägen och i söder av Västkustbanan och stationsområdet.

Marken inom planområdet utgör del av den större fastigheten Tröinge 15:1 som ägs av Falkenbergs kommun.



Fig. 1. Avgränsning av planområdet.

## 2 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### 2.1 Kommunala mål och bostadsförsörjningsprogram

Falkenbergs kommuns vision är "Vi växer för en hållbar framtid" med ambitionen att växa till 50.000 invånare till 2030. Utifrån detta har kommunen fyra övergripande mål (2016):

- Falkenberg ska bli mer inkluderande.
- Fler bostäder i attraktiva boendemiljöer i hela kommunen med god kommunal service i livets alla skeden.
- Ett brett och dynamiskt näringsliv i hela kommunen
- Den ekologiska hållbarheten ska öka.

### 2.2 Översiktsplan och gällande detaljplaner

I kommunens gällande översiktsplan, *ÖP 2.0*, är området utpekad som föreslaget område för verksamheter. I översiktsplanen har fem övergripande strategier formulerats, strategierna ska vara vägledande för kommunens kommande arbete med samhällsutvecklingen. Av dessa berörs framförallt strategi 1 *Planera för en hållbar samhällsutveckling*, strategi 2 *Satsa på hållbara person- och godstransporter* samt strategi 3 *Förstärk Falkenberg stad* av föreslagen planläggning. Planförslaget bedöms förenligt med översiktsplanens rekommenderade markanvändning.

I delöversiktsplan (DÖP) för Falkenbergs centralortsområde (antagen 2007-06-28) är planområdet utpekad som föreslaget verksamhetsområde, *Norr om nya stationen* (område 205). Området direkt söder om aktuellt område (område 500) är *Västkustbanan - nya stationsområdet* som beskriver utbyggnaden av Västkustbanans nya sträckning.

I *Handelspolicy för Falkenbergs kommun* (2013-06-25) anges att Tånga handelsområde, dvs området kring Tånga cirkulationsplats (söder om planområdet), är kommunens andra primära handelsplats och att området bör ha en inriktning mot dagligvaruhandel samt sällanköpshandel. Verksamhetsanknuten handel, dvs handel som t ex är knuten till produktion av vara, lagerhantering eller postorderverksamhet, bedöms även kunna vara lämpligt.

Planområdet omfattas av *Detaljplan för del av Tröinge 10:3 m fl, Korset*, som vann laga kraft 2010-06-30. Angiven markanvändning för planområdet är lätt industri, handel, kontor och i mindre omfattning bostäder. Genomförandetiden för detaljplanen är 10 år räknat från den dag planen vann laga kraft. Genomförandetiden har således inte gått ut.

### 2.3 Fastighetsplan

Planområdet omfattas inte av någon fastighetsplan.



### **3 AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN**

#### **3.1 Hushållningsbestämmelser, riksintressen och Natura 2000**

Inom planområdet finns inga utpekade riksintressen.

Västkustbanan, som passerar alldeles söder om planområdet, är av riksintresset för järnväg. Västkustbanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Göteborg till Lund och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnetet.

Även väg 154, sträckan mellan E6 och centrala Falkenberg, är av riksintresse.

Närmaste Natura 2000-område är Ätran vilken rinner cirka 1,5 km söder om planområdet.

Planens genomförande bedöms inte påverka något av dessa riksintressen negativt.

#### **3.2 Miljökvalitetsnormer**

Inga vattenförekomster påverkas direkt av ett genomförande av planförslaget. Lokal rening och fördröjning i redan anlagd damm sker innan dagvattnet avleds från området. Primär recipient är Gruebäcken och slutlig recipient är Ätran. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten. Förändringen av dagvattensituationen blir mycket liten i förhållande till den idag gällande detaljplanen.

Vattendraget Ätran (mynningen-Vinån) klassas ha måttlig ekologisk status baserat på dålig morfologisk status, måttlig konnektivitet samt måttlig kemisk status (zink). Ätran uppnår ej god kemisk status på grund av förekomst av kvicksilver.

Ätran (mynningen-Ätraforsdammen) är utpekad som laxfiskvatten. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för laxfiskvatten. Förändringen av dagvattensituationen blir mycket liten i förhållande till den idag gällande detaljplanen.

Avseende vattenförekomsten Hallands kustvatten, till vilken Ätran mynnar, klassas det ha måttlig ekologisk status. God ekologisk status med avseende på näringsämnen bedöms inte kunna uppnås till 2021 på grund av att en betydande del av den totala tillförseln av näringsämnen kommer från utsjön. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status på grund av förekomst av kvicksilver samt polybromerade difenyletrar (PBDE) som beror främst på påverkan från långväga luftburna föroreningar.

#### **3.3 Strandskydd och biotopskydd**

Planområdet berör inte område som omfattas av strand- eller biotopskydd.

De två befintliga dagvattendammar som ligger i områdets södra del är anläggningar med syfte att omhänderta dagvatten dels från Trafikverkets anläggningar i området och dels från gatorna och kvartersmarken inom planområdet. Liksom diken som är avsedda för avvattning är det kommunens bedömning att dammarna inte omfattas av strandskydd.

## **4 BEHOVSBEDÖMNING**

### **4.1 Kommunens ställningstagande**

En behovsbedömning har 2018-06-26 tagits fram och kommunens ställningstagande är att planförslaget inte förmodas ge betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har varit föremål för samråd med länsstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden enligt 6§ MKB-förordningen i samband med samrådet av detta planförslag.

Med utgångspunkt från bilaga 4 till MKB-förordningen (1998:905) och den genomgång som gjorts i behovsbedömningen samt den bifogade matrisen är den samlade bedömningen att ett genomförande av planen inte kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Dagvattensystem för omhändertagande, fördröjning och rening är delvis redan utbyggt och åtgärder i framtagna riskutredning (ÅF, 2018-06-26) beaktas i detaljplanen. Den miljöpåverkan som bedöms uppkomma till följd av detaljplanens genomförande är av lokal art och avgränsas geografiskt till planområdet. Planen bedöms inte heller påverka eller försämra förutsättningarna för andra planer eller program. Ett genomförande av planen kommer inte att medföra risker för människors hälsa eller för miljön. Ett genomförande av detaljplanen kommer att ge upphov till en lokal påverkan på naturmiljön när jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Även om den nya bebyggelsen anpassas till platsens natur- och landskapsvärden kommer delar av områdets karaktär att förändras från öppna marker till tomtmark med bebyggelse.

## 5 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### 5.1 Natur

#### Mark, vatten och vegetation

Planområdet utgörs till största delen av gräsmark. Inom området finns en utbyggd lokalgata, en pendlarparkering samt två dagvattendammarna utbyggda.

Vegetationen består av lövträd samt busk- och slyvegetation i området runt dammarna och närmast Västkustbanan. Av de två dagvattendammarna betjänar en Trafikverkets anläggningar söder om området medan den andra är dimensionerad för att omhänderta vatten från det nu aktuella planområdet.

Planområdet är flackt, marknivån inom området är ca +23 m. Nivåskillnaderna utgörs av Kilavägens underfart under Västkustbanan samt, väster om området, slänten ned mot väg 154.

Västkustbanan ligger på samma nivå som planområdet, rälsöverkant (rök) är +23 m och anslutande perronger +23,6 m.

#### Geoteknik och radon

En geoteknisk undersökning (SWECO VBB, 2008-03-13) genomfördes i samband med framtagande av hittills gällande detaljplan. Generellt sett är de geotekniska förutsättningarna för exploatering goda. Inom området utgörs jordlagren generellt överst av ca 0,3-0,5 m mäktig mulljord som underlagras av ett halvfast lager siltig sand och finsand med mäktighet på ca 0,5-2 m. Under sanden följer, inom stora delar av området, siltig sandig lera, sandig lera eller lerig sand till djupet ca 3-4 m under markytan. Djupet till fast botten är i området närmast Kilavägen 1,5-3 meter. Med anledning av att nivåskillnaderna är små bedöms stabilitetssituationen vara tillfredställande inom hela området.

Enligt den kommuntäckande kartläggningen av markradonförhållanden (VBB Viak, 1991) klassas det aktuella området som normalradonmark.

Fördjupade geotekniska undersökningar kompletterade med markradonundersökning ska göras inför projektering. Detta för att bland annat klarlägga grundläggningssätt, risk för vibrationsstörningar från intilliggande järnväg och eventuellt behov av radonsäker konstruktion.

#### Arkeologi och fornlämningar

En arkeologisk utredning har under 2009 genomförts för planområdet. Inga kända fornlämningar förekommer inom området.

## 5.2 Bebyggelse

### Kontor, centrumverksamheter och verksamheter

Inom planområdet finns idag ingen bebyggelse. I den norra delen gränsar planområdet till en mindre bebyggelsegrupp bestående av ekonomi-/verksamhetsbyggnader samt ett par friliggande villor. Omedelbart öster om området finns enstaka bostadsbebyggelse, i detta område pågår även utbyggnad av bostäder i såväl småhus som flerbostadshus.

Den föreslagna bebyggelsen omfattar i första hand kontorsbebyggelse, K. Med beteckningen kontor avses såväl traditionell kontorsverksamhet som andra typer av personalintensiv verksamhet med liten varuhantering. I kvarteren närmast stationen kompletteras markanvändningen kontor med C, centrum, med syftet att bebyggelsen i denna del med fördel kan inrymma service och verksamheter såsom exempelvis kiosk, restaurang, gym eller annan service som är till nytta för sysselsatta i området, kollektivtrafikresenärer samt närboende. I den nordvästra delen av området föreslås bara markanvändningen kontor men med möjlighet att inrymma viss handel. I enlighet med Falkenbergs kommuns handelspolicy föreslås ingen dagligvaruhandel tillkomma inom området, handeln inom området avses utgöra ett komplement som kan inrymmas i kontorsbyggnaders bottenvåningar alternativt att handel är en del av verksamheten inom fastigheten.

### Placering och utformning

Området gestaltas utifrån principen om en ordnad utsida där byggnaderna placeras utmed rörelsestråken och en friare insida där utformningen följer verksamheternas individuella funktioner. Syftet med utsidan är att skapa ett sammanhållet område med tydliga och sammanhållna rum utmed rörelsestråken. Syftet med insidan är att de olika typer av verksamheter som etableras i området ska kunna fungera och utformas utifrån sina behov av logistik, angöring och parkering.

Utifrån ovanstående regleras bebyggelsens placering genom planbestämmelsen, p<sub>1</sub>, att ligga längs förgårdsmark mot Kilavägen, den södra delen av Violinvägen samt mot väg 154. Placeringsbestämmelsen syftar till att ge struktur och skapa kontakt mellan bebyggelsen och den offentliga gatumiljön och ge förutsättningar för en attraktiv miljö längs områdets huvudgator. För att säkerställa en omsorgsfull behandling av miljön längs med väg 154 regleras genom planbestämmelse att marken närmast vägen ska hållas planterad och att parkering inte får anordnas i detta läge.

Byggnadernas höjd tillåts vara högst närmast stationen, upp till 7 våningar eller 28 meter i byggnadshöjd, varefter de trappas ned till att vara högst 4 våningar, eller 16 meter i byggnadshöjd, i de övriga delarna av området. Byggnaderna som placeras närmast järnvägen ska till minst 50% vara som lägst 4 våningar, eller 16 meter i byggnadshöjd. Inom övriga kvartersmark ska byggnaderna till minst 50% vara som lägst 3 våningar höga, eller 10 meter i byggnadshöjd. Tillåtna höjder regleras genom planbestämmelse om högsta tillåtna byggnadshöjd.

En planbestämmelse för att reglera största takvinkel införs för att säkerställa att byggnadernas höjd begränsas. Den största tillåtna takvinkeln är 23 grader.

I plankartan regleras också att alla byggnaders fasader som vetter ut mot Violinvägen, Kilavägen och mot väg 154 ska förses med fönster på samtliga våningsplan. Det skapar en

tydlighet i byggnadernas utformning och ska förhindra uttrycket av en alltför storskalig bebyggelse. Bottenvåningarna ska utformas med övervägande transparent glas och entréer ska placeras mot Violinvägen och Kilavägen för att främja en aktiv fasad och skapa en attraktivare gatumiljö. Bebyggelsen mot väg 154 ska utformas med omsorg och storskaliga volymer ska brytas mer i skala, t.ex. med en vertikal indelning av byggnadsvolymen.

Till detaljplanen hör också ett gestaltungsprogram som anger principer för utformning av allmän plats samt hur bebyggelsen inom kvartersmark bör förhålla sig till allmän plats. Programmet syftar dels till att vara ett stöd vid utformning av de offentliga platserna inför projektering, och dels till att utgöra ett underlag vid utformning av kvartersmark och hur denna möter allmän platsmark.

### Sol- och skuggförhållanden



MARS/SEP - KL 09:00



MARS/SEP - KL 12:00



MARS/SEP - KL 15:00



MARS/SEP - KL 17:00

*Fig. 3. Solstudie baserad på volymskiss av möjlig bebyggelse. Bild: White*

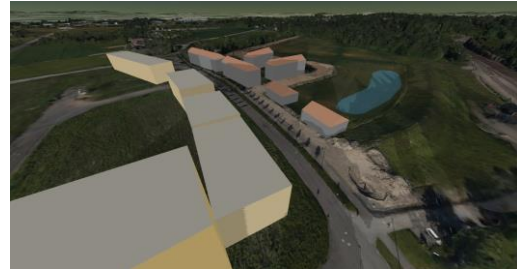
Med utgångspunkt från framtagen volymskiss (mot söder 6 och mot öster 4 våningar) för den första bebyggelsen i området har studerats vilken påverkan som bebyggelsen kan få på solförhållandena för närliggande miljöer. Utifrån studien kan konstateras att bebyggelse under en stor del av dagen inte påverkar ljusförhållandena för bostäderna öster om Kilavägen. Vid den ovan illustrerade tidpunkten på året (vår- och höstdagjämning) uppkommer ingen skuggning förrän sent på eftermiddagen. Mitt på eftermiddagen är Kilavägen fortfarande solbelyst och först framåt seneftermiddagen/kvällen når skuggan över vägen och fram till bostäderna.

I samband med granskning av detaljplaneförslaget har ett PM för Skuggpåverkan (2018-10-31) sammanställts för att ytterligare belysa sol- och skuggförhållanden för närliggande

bostäder från bebyggelsen närmast stationen. Detta för att ge en så bra bild som möjligt av påverkan som en maximal utbyggnad kan förväntas ge utifrån de nya förutsättningarna med ändrad byggrätt i kvarteret närmast stationen.



Mars/Sept – kl. 17:00



Mars/sept – kl. 18:00

*Fig. 4. Bilder från PM för Skuggpåverkan. Skuggning utifrån den högre byggnaden närmast stationen.*

### Stads- och landskapsbild

Den övergripande strukturen som planförslaget medger för området innebär att ett lite tätare och högre område kan skapas närmast stationen. Planförslaget innebär en möjlighet att uppföra byggnader i upp till 7 våningar i den södra delen och trappas sedan ned för att ansluta till den planerade bostadsbebyggelsen öster om Kilavägen som tillåts vara 2-5 våningar.

Planförslaget åtföljs av ett gestaltungsprogram som omfattar i huvuddel de offentliga miljöerna i området. Gestaltungsprogrammet beskriver och illustrerar utformningen av de olika gatorna i området och parkytorna närmast Västkustbanan med avsikten att miljöerna ska få en sammanhållen utformning och därigenom skapa en ökad attraktivitet, funktionalitet och upplevd trygghet.

### **5.3 Friytor, rekreation och lek**

#### Rekreation



*Fig. 6. Avgränsning av planområdet.*

För kommande sysselsatta i området finns möjlighet till rekreation såväl inom området som i angränsande områden. Parkområdet med dagvattendammar närmast järnvägen inrymmer stigar och ger möjlighet både till attraktiva vägar mellan arbetsplatserna och stationen och till kortare lunchpromenader. Strax öster om området finns det större naturområdet Tröingeberg som erbjuder naturupplevelser och mer rofyllda miljöer.

### Tillgänglighet och trygghet

Genom utbyggnad av gång- och cykelvägar och passager för oskyddade trafikanter i området, bl a en trottoar längs den västra sidan av Kilavägen samt förbättrad koppling för gående mellan Violinvägen/pendlarparkeringen och stationen, förbättras såväl tillgänglighet och trafiksäkerhet som den upplevda tryggheten i området.

## **5.4 Gator och trafik**

### Gång- och cykel

Området ansluter till befintligt gång- och cykelvägnät. Huvudstråket för gång och cykel ligger fortsatt utmed Kilavägens östra sida. Befintlig gång- och cykelväg längs Kilavägen kompletteras med en trottoar på den västra sidan. Med denna utformning ges goda förutsättningar för gatorna att fungera både som en sammanlänkande miljö mellan de nya bostadsområdena öster om Kilavägen, den nu planerade kontors- och verksamhetsområdet och som ett attraktivt stråk mellan Falkenbergs centrum, stationen, verksamhetsområdena vid E6 och Vinberg. Mellan trottoaren längs Kilavägen och körbanan finns en zon med vegetation avsedd för dagvattenhantering. Zonen föreslås inte planteras med träd utan utformas med lägre vegetation för att främja fördröjning och rening av vatten, på detta sätt kan områdets förmåga att hantera extrema flöden öka och risken för spridning av skadliga ämnen minska.

Längs lokalgatan Violinvägen sker gångtrafik på trottoarer medan cykeltrafik sker blandat med biltrafiken. Längs Violinvägens södra del finns utrymme att bygga en 3,5 meter bred gång- och cykelväg för att i framtiden möjliggöra en koppling vidare västerut, över väg 154.

En ny gångväg kan byggas ut i anslutning till pendlarparkeringen för att skapa en bättre koppling mot stationens norra sida.

Cykelparkering för verksamheter ska ske på kvartersmark. Enligt kommunens parkeringsnorm ska 10 cykelplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA kunna tillskapas.

### Kollektivtrafik

Området ligger i direkt anslutning till Falkenbergs station vilken trafikeras av Öresundståg.

Kilavägen trafikeras av busstrafik i form av linje 10 som går mellan Falkenbergs station och Falkenbergs bussterminal, linje 555 som går mellan Falkenberg och Ullared/Älvsered samt linje 557 som går mellan Falkenberg och Köinge/Ullared via Ljungby, Vessigebro och Höstena. Busshållplatser finns i viadukten under Västkustbanan, ”Falkenbergs station”, samt i planområdets nordöstra del, ”Dalsberg”.



## Trafikföring och gator

Med bil angörs planområdet från väg 701 via cirkulationsplatsen längs väg 154. Inom planområdet är Kilavägen den huvudsakliga matargatan, längs denna kör såväl de som ska till och från de nya bostäderna i öster som de som ska till och från stationen och verksamheterna i väster. Kilavägen har en körbanebredd om 7 meter, siktförhållandena vid utfarter/anslutningar är goda. Gränsen mellan kvartersmarken och väg 701 förses med utfartsförbud.

Inom den södra delen av planområdet görs ingen förändring av befintlig gatustruktur. Violinvägen är utbyggd med en standard avsedd för långa fordon, på grund av den förändrade markanvändningen behöver sådana fordon inte kunna trafikera gatan och därför minskas körbanans bredd från ca 11 till 6,5 meter. Förändringen medger att trottoarer om ca 2 meter kan byggas ut på båda sidor. Längs den södra delen av Violinvägen breddas gaturummet till 14 meter för att medge utbyggnad av gång- och cykelväg samt kanstensparkering i anslutning till den torgyta/bredare förgårdsmark och de verksamheter som planen möjliggör längs gatans norra sida.

För att säkerställa att ytterligare ut- och infarter mot Kilagatan inte tillskapas gränsen mellan kvartersmarken och Kilavägen försedd med utfartsförbud.

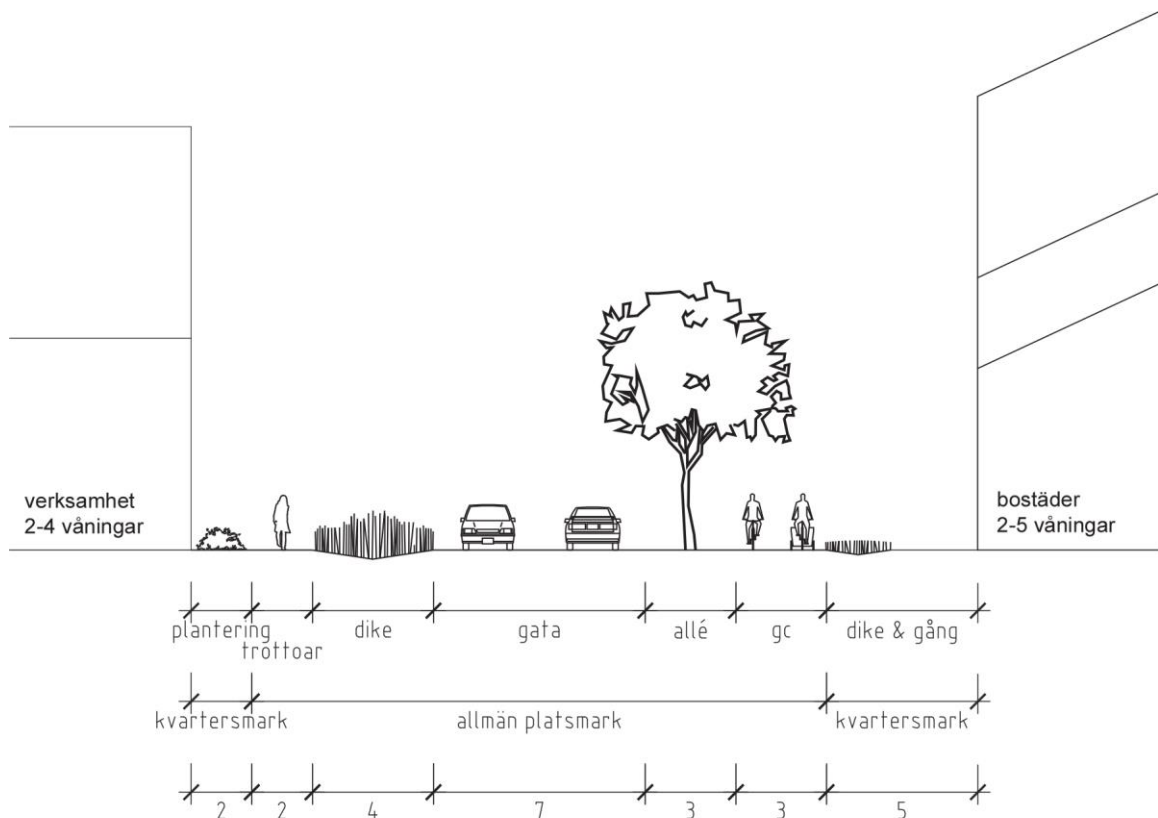


Fig. 7. Principsektion Kilavägen sedd norrut.

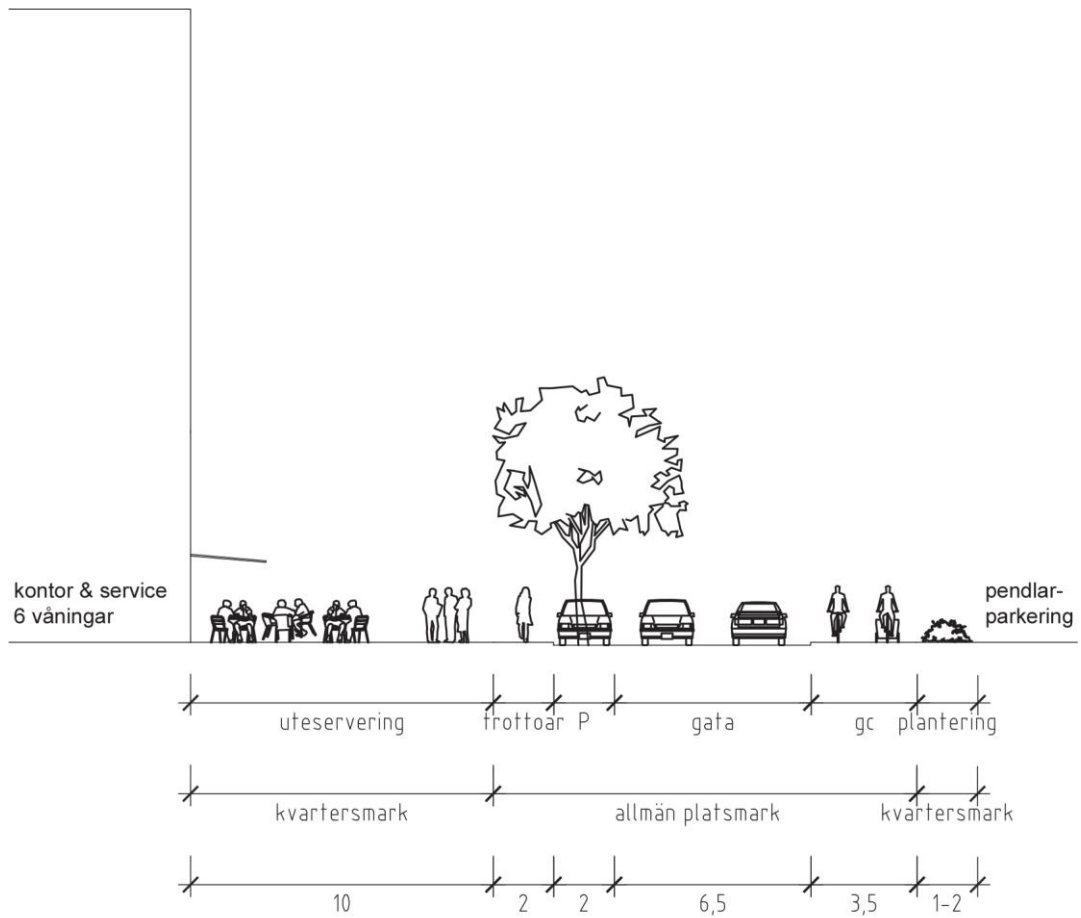


Fig. 8. Principsektion Violinvägens södra del sedd österut.

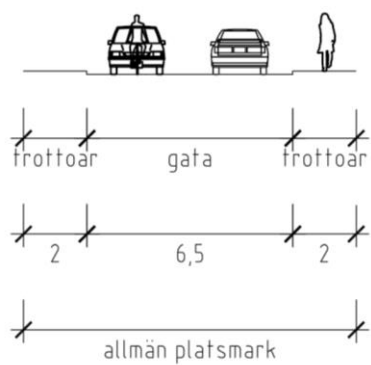


Fig. 9. Principsektion Violinvägens västra och norra del.

## Parkering

Ytan för pendlarparkering, belägen invid stationen, möjliggör med nuvarande utformning att totalt ca 140 platser kan tillskapas. Möjlighet finns även att bygga ett parkeringshus på denna ytan. Byggrätten för parkeringshus regleras med en byggnadshöjd på 12 meter, vilket kan innebära ett parkeringshus i fyra till fem våningar.

Parkering för föreslagna verksamheter ska ske inom kvartersmark. Enligt kommunens parkeringsnorm ska för kontorsverksamhet 21 bilplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA kunna tillskapas.

För att möjliggöra en tätare exploatering medges att en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus kan tillskapas inom kvarteret närmast Kilavägen/väg 701. Mest troligt är att ett parkeringshus tillkommer först efter det att stora delar av området är bebyggt. Då finns tillräckligt med underlag för ett parkeringshus. Därför är det lämpligt att kommunen behåller den marken så länge som möjligt.

## **5.5 Hälsa och säkerhet**

### Buller och vibrationer

Föreslagen markanvändning, kontor, handel och service alstrar inte buller i den omfattning att störningar ska uppkomma. Ökad trafik till och från området kan dock leda till viss ökning av bullernivåerna längs Kilavägen jämfört med idag men planförslaget innebär samtidigt en potentiellt minskad påverkan på intilliggande områden då andelen tung trafik som alstras av föreslagen markanvändning sannolikt är mindre än vad markanvändningen i gällande plan, ”lätt industri”, alstrar.

Intilliggande infrastruktur, väg 154 och Västkustbanan, ger upphov till visst buller som påverkar området, detta behöver beaktas vid utförande av bebyggelsen. Byggrätterna i planförslaget ligger dock mer än 100 meter från Västkustbanan och mer än 30 meter från väg 154 och därmed bedöms det fullt möjligt att uppnå godtagbara ljudmiljöer såväl inomhus som i direkt anslutning till bebyggelsen. Inför bygglovgivning behöver bullerberäkningarna preciseras och uppdateras i enlighet med nyare trafikprognoser.

Vibrationsnivåerna från trafik på spår och vägar bedöms (SWECO 2018-09-25) vara mycket låga i området. Detta bedöms vara hanterbart konstruktionsmässigt men behöver beaktas vid projekteringen då byggnaderna utförs med ett stort antal våningar. Mätningar av markvibrationer rekommenderas att utföras som underlag för projekteringen.

### Risker

Planområdet är beläget i anslutning till Västkustbanan på vilken transporter av farligt gods sker. Även längs väg 154 sker transporter av farligt gods, särskilt från motorvägen ner till hamnen. Vägsträckan förbi planområdet är dock ingen rekommenderad led för sådana transporter, varför väg 154 inte har hanterats som farligt godsled i riskutredningen.

En särskild riskutredning, ÅF 2018-06-26, har tagits fram för att klargöra risknivåerna inom området kopplat till transporterna på Västkustbanan samt vilken utformning av planen samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att erhålla acceptabla risknivåer inom området. I utredningen konstateras att individrisken ligger precis vid det undre kriteriet fram till ca 15 meter från järnvägen och därefter på acceptabla nivåer, varför inga riskreducerande åtgärder bedöms nödvändiga med hänsyn till individrisk. Avseende samhällsriskerna hamnar den inom

det s.k. ALARP-området. Det är framförallt olycka med giftig gas som genererar en förhöjd risknivå med ett stort antal omkomna. I och med detta föreslås riskreducerande åtgärder avseende olycka med giftig gas för den nya bebyggelsen för att minska eventuella konsekvenser av en sådan olycka. Åtgärder som rekommenderas vid genomförandet av planen är att friskluftsintag bör placeras högt och på motsatt sida järnvägen på byggnader inom 150 meter från järnvägen för att reducera konsekvenserna av en eventuell olycka med giftig gas. Ventilationen bör även utrustas med nödstopp så att lufttillförseln kan stängas vid en olycka med giftig gas. Föreslagna riskreducerande åtgärder har införts som planbestämmelse.

Avseende närheten till väg 154 kan det enligt Hallands läns riktlinjer tillåtas att mark användas för kontorsändamål så nära som 40 meter från dylik farligt gods-led utan behov av riskreducerande åtgärder, med åtgärder kan avståndet minskas. Då väg 154 förbi planområdet inte är rekommenderad led för farligt gods samt att vägen delvis ligger lägre än området samt att ett dike finns längs vägen föreslås avståndet till bebyggelse kunna vara 30 m.

### Förorenad mark

Området har tidigare brukats som jordbruksmark. Någon förorenad mark är inte känd inom området.

### Risk för skred, erosion och översvämning

Planområdet är beläget på en nivå av ca + 23 m. Eventuella framtida klimatförändringar utgör inte en direkt påverkan på området.

Risken för att järnvägen ska påverkas avseende stabilitet eller sättningar pga planerad bebyggelse bedöms som mycket liten då avståndet är stort (ca 100 m).

Avseende väg 154 behöver stabiliteten mot vägskarningen beaktas. Höga byggnader planeras ca 20 m från slänkrön. Utifrån informationen från den översiktliga undersökningen ser det dock inte ut att vara något problem med stabiliteten men kompletterande borrhningar och utredningar behöver utföras för att verifiera att så är fallet.

### Skyddsrum

Närmaste skyddsrum finns inom fastigheten Vakttorpet 1, ca 600 meter söder om planområdet.

## **5.6 Teknisk försörjning**

### Vatten, spillvatten och dagvatten

Planområdet ingår i VIVAB:s verksamhetsområde för vatten samt spill- och dagvatten. Ledningar, till vilka anslutning av nya fastigheter kan ske, finns utbyggda i Violinvägen. Ledningar finns även dragna inom kvartersmark i områdets norra del. Samtliga dessa ledningar ska ligga kvar och omfattas i planförslaget därför av u-område.

Befintliga dagvattendammar i områdets södra del är dimensionerade för att omhänderta vatten dels från planområdet och dels från Trafikverkets anläggningar söder om området. Vid exploatering av kvartersmarken inom området förutsätts att 60 % av dagvattnet tas om hand, dvs. fördröjs, inom respektive fastighet medan resterade volym kan hanteras i befintlig damm.

Vid kraftig nederbörd och extrema flöden ska vatten kunna avledas via gatorna i området. För att undvika skador på byggnader ska höjdsättning ske så att färdigt golv är beläget minst 30 cm över anslutande gata. Källare får inte utföras i området. Detta regleras med särskilda planbestämmelser.

### Värme, el, tele och opto

Fjärrvärme finns utbyggt i Kilavägen.

Elnät finns utbyggt inom området. För att säkerställa kapaciteten i nätet möjliggör planförslaget utbyggnad av en transformatorstation i den norra delen av området. Detta är utpekad som ett E-område med utfart över gång- och cykelväg mot väg 701.

Telekablar finns utbyggda inom området. Kablar är på några platser dragna genom föreslagen kvartersmark (vid gathörn), dessa ledningar kan behöva flyttas vid en utbyggnad av planområdet. Kanalisation med optokabel finns i området längs väg 154 östra sida, dessa optokablar har tidigare legat inom den angränsande kvartersmarken. Den gamla kanalisationen ligger kvar på kvartersmarken men är tagen ur drift.

### Avfall

Hantering av avfall från hushåll och verksamheter sker genom Vivab's försorg. Råd och krav från Arbetsmiljöverket och de lokala föreskrifterna för avfallshanteringen ska följas. Råd och anvisningar för transport av hushållsavfall från Avfall Sverige ska uppfyllas. I Boverkets byggregler (BBR) finns bestämmelser om avfallsutrymmen och hämtningsvägar som ska tillämpas. Avfallsutrymmen ska byggas med kapacitet för sortering av hushållsavfallet i matavfall och brännbart, utrymmena bör dimensioneras för utsortering av fler fraktioner vid fastighet för att möta framtida behov.

Avfallsutrymmen bör placeras så att de är lättillgängliga vid hämtning. Vid nybyggnation ska gångavståndet inte vara längre än 10 meter. Backning med sophämningsfordon bör inte ske annat än i samband med vändning. På gator bör renhållningsbilarna vid tömning kunna disponera en plats med en bredd om 4 meter.

Närmaste återvinningscentral ligger på Smedjeholm, ca 3 km väster om planområdet.

## 6 GENOMFÖRANDE AV PLANFÖRSLAGET

### 6.1 Berörda markägare och förväntade exploatörer

Till Falkenbergs kommun har inkommit förfrågningar om att bygga kontorshus inom planområdet. Det är både företag som vill bygga för egen verksamhet och företag som bygger för externuthyrning. Det är av stor vikt att utbyggnaden av området får en bra start och att de första etableringarna blir ett riktmärke för den kommande utvecklingen.

### 6.2 Organisatoriska och administrativa frågor

#### Genomförandetid

Gällande detaljplan vann laga kraft 2010-06-30. Genomförandetiden är tio år från det att planen vann laga kraft och löper således t o m 2020-06-30.

Planförslagets genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

#### Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

### 6.3 Fastighetsrättsliga frågor

#### Fastighetsbildning och dess konsekvenser

I samband med försäljning av kvartersmarken ansöker kommunen om och bekostar fastighetsbildning. Denna process kan vid behov komma att omfatta ledningsrätt, servitut och gemensamhetsanläggning.

Fastigheter som påverkas av ett genomförande av planförslaget:

Fastighet:	Kommentar:	Yta som berörs:
Tröinge 15:1	Försäljning av mark för verksamheter kommer ske genom avstyckning från Tröinge 15:1	-
Tröinge 18:1	Fastigheten berörs då planområdet omfattar en mindre del av serviceväg invid Kilavägen samt område i anslutning till den norra plattformen, området planläggs dock på samma sätt som i hittills gällande plan och ingen påverkan sker.	ca 131 m <sup>2</sup> ("GATA") ca 62 m <sup>2</sup> ("PARK")
Stafsinge 4:64	Fastigheten berörs då planområdet omfattar delar av område i anslutning till banvallen, området planläggs dock på samma sätt som i hittills gällande plan och ingen påverkan sker.	ca 239 m <sup>2</sup> ("GATA")

Vid viadukten under Västkustbanan omfattar planområdet en mindre del av servitut 1380-99/13.4.

## 6.4 Ekonomiska frågor

### Avtal

Kommunen äger övervägande del av marken inom planområdet varför något exploateringsavtal ej kommer att upprättas. Försäljning av kvartersmarken sker genom reservations- och köpeavtal.

Åtgärder inom allmän plats skall finansieras via intäkter från tomtförsäljning.

### Plankostnader

Detaljplanen bekostas av Falkenbergs kommun.

## 6.5 Tekniska frågor

### Särskilt viktiga genomförandefrågor

Utförandet av allmän plats och genomförandet av densamma skall vara av stadsliknande karaktär, avsedd utformning beskrivs i det gestaltungsprogram som hör till planförslaget. Utförandet av kvartersmarken skall gå i samklang med allmänplats.

Dagvatten får under byggtiden inte avledas till känslig recipient.

Flytt av befintliga ledningar inom kvartersmark ska regleras i avtal mellan Skanova och kommunen.

Det är lämpligt att exploateringen av marken sker etappvis så att området närmast plattformarna blir bebyggt i ett tidigt skede. Marken i hörnet mot Kilavägen och väg 701 bör kommunen däremot behålla så länge som möjligt för att i ett senare skede kunna uppföra ett parkeringshus för både verksamheter och pendlare.

## **7 KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE**

### **7.1 Miljökonsekvenser**

Ett genomförande av planförslaget bedöms bidra till ett uppfyllande av målen om god bebyggd miljö samt begränsad miljöpåverkan. Planförslaget medger att byggnader och anläggningar kan lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Lokalisering av arbetsplatser i ett läge som främjar nyttjande av kollektivtrafik kan också medverka till en god regional och global miljö och att emissionerna från fossildrivna fordon minskar.

Inga vattenförekomster påverkas direkt av ett genomförande av planförslaget. Lokal rening och fördröjning sker innan dagvattnet avleds från området. Primär recipient är Gruebäcken och slutlig recipient är Ätran. Möjligheten att nå MKN för Ätran bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Ett genomförande av planförslaget, liksom en förväntad ökning av trafiken till och från stationen, antas innebära en viss ökning av trafiken i anslutning till området. Ökningen av trafiken bedöms dock inte vara av sådan omfattning att miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas.

### **7.2 Ekonomiska konsekvenser**

Kommunen belastas av kostnader för utbyggnad (ombyggnad) av Violinvägen samt utbyggnad av gångväg längs med Kilavägens västra sida. Dessa åtgärder ska finansieras via intäkter från tomtförsäljning.

Exploatörer svarar för samtliga kostnader avseende byggnation inom kvartersmark samt anslutningskostnader för VA, el mm.

### **7.3 Sociala konsekvenser**

Planförslaget ansluter till befintliga strukturer och kompletterar, genom föreslagen markanvändning, pågående utbyggnad av bostäder så att en varierad stadsbebyggelse med olika funktioner skapas. En utbyggnad av området bidrar positivt till att skapa mer liv och aktivitet runt stationen och bedöms därigenom kunna bidra till att ännu bättre integrera stationsområdet som en del av staden.

Genom en utveckling av verksamheter och service samt en ökad omsorg när det gäller utformningen av gång- och cykelförbindelser samt offentliga miljöer kan utvecklingen av området bidra till att fler människor rör sig i miljöerna runt stationen. Utvecklingen av området bedöms kunna bidra till såväl en ökad orienterbarhet och tillgänglighet som en ökad upplevd trygghet

Området är synligt från både Västkustbanan och väg 154 och en högre, och därigenom mer exponerad bebyggelse samt en sammanhållen gestaltning av de offentliga miljöerna i området kan bidra till att ge området en tydligare identitet.

Med möjligheter att utveckla både arbetsplatser och viss service för såväl anställda inom området som närboende och resenärer som nyttjar kollektivtrafiken underlättas vissa vardagssysslor. Området och dess funktioner blir lätta att nå både som gående, cyklist, kollektivtrafikresenär och bilist.



Ett genomförande av planförslaget innebär förbättringar för gående och cyklister längs med Kilavägen samt för gående längs Violinvägen. Även anslutningen till stationens norra plattform förbättras. Planförslaget möjliggör även en gång- och cykelkoppling västerut, över väg 154, till eventuella framtida utbyggnadsområden.

## 8 MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planen har utarbetats av Samhällsbyggnadsavdelningen, Falkenbergs kommun, genom Lina Lindegren, Emil Berger och Johan Thein, Arkitekterna Krook & Tjäder. För kommunen har Johan Risholm, stadsarkitekt, varit ansvarig handläggare, i planarbetet har även Hanna Smekal och Tommy Andersson deltagit.

## SAMHÄLLSBYGGNADSAVDELNINGEN

Johan Risholm

Stadsarkitekt

Daniel Helsing

Planchef

Antagen av kommunfullmäktige i  
Falkenbergs kommun 2018-12-18 §  
307 intygar:

Johan Risholm

Stadsarkitekt

Denna detaljplan har vunnit laga  
kraft 2019-01-11 intygar:

Johan Risholm

Stadsarkitekt