



## **Detaljplan för bostäder och centrumändamål mm inom Kungsbacka 4:6 m fl Aranäs etapp 3, Kungsbacka**

### **Genomförande**

Byggnadsnämnden beslöt den 10 augusti 2017 § 244 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad sändlista, bilaga 1, under tiden 29 augusti – 26 september 2017.

Förslaget har varit utställt i Stadshuset i Kungsbacka under tiden 29 augusti – 26 september 2017.

### **Sammanfattning**

Under samrådstiden inkom 11 skrivelser.

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter kommer från Länsstyrelsen och gäller behov av kompletterande geoteknisk utredning, tydligare beskrivning av detaljplanens påverkan på riksintresset Västkustbanan gällande dagvatten samt ett förtydligande av riskutredningen med översyn av planbestämmelser. Utöver detta har synpunkter bland annat berört komplettering av ett E-område i planhandlingarna för transformatorstation.

Samhällsbyggnadskontoret har bedömt att ytterligare geoteknisk utredning ska genomföras samt en uppdatering av riskutredningen med komplettering av planbestämmelser. Utöver detta kommer planhandlingarna kompletteras gällande E-område för transformatorstation och förtydligas gällande påverkan på riksintresset Västkustbanan.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

## Inkomna synpunkter och förvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Samtliga synpunkterna finns tillgängliga på Samhällsbyggnadskontoret. Länsstyrelsens yttrande bifogas.

## STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER M FL

### 1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas. Detta på grund av Riksintresset Västkustbanan, Geoteknik samt Farligt gods.

#### *Riksintresset Västkustbanan*

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa vilket årsflöde dagvattenanläggningen är dimensionerat för. Komplettering måste även redovisa hur Västkustbanan påverkas av ett regn med 10 års och 50 års återkomsttid samt vilka risker som finns och vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera dessa risker.

#### *Geoteknik*

Den geotekniska utredningen måste kompletteras i enlighet med SGI:s yttrande så att stabilitetsförhållanden och geotekniska säkerhetsfrågor framgår.

#### *Farligt gods*

Länsstyrelsen menar att det i framtagna riskanalys för området inte framgår om hänsyn har tagits till möjligheten att det även kan finnas bil- och cykelservice i parkeringsbyggnaden vid uppskattningen av antalet personer som kan uppehålla sig i parkeringsbyggnaden. En bil- och cykelservice bedöms ge en annan personbelastning än parkeringsplatser. I beräkningarna av samhällsrisk görs även en omskalning av gränserna för acceptabla och tolerabla risker samt risker som ej kan tolereras. Denna förändring behöver beskrivas tydligare. En övervägning bör också göras av att räkna in parkeringen öster om parkeringshuset, mellan parkeringshuset och järnvägen, då personer som vistas där eventuellt kan komma att skadas vid en farligt gods-olycka. Länsstyrelsen anser att de åtgärder som föreslås i riskutredningen bör regleras i planbestämmelserna. Eftersom bullerskyddet antas kunna motverka spridning av vätska in på området är det viktigt att bullerskyddet är tätt i nederkant, vilket också behöver stå som en planbestämmelse. Ytterligare åtgärder som föreslås i riskanalysen är:

- I syfte att skydda personer från eventuella gasutsläpp minimeras antalet entréer mot järnvägen. Bilinfaller bedöms kunna placeras i fasaden mot Västkustbanan eftersom bilister bedöms vara skyddade av bilen.
- Fasad inom 30-50 meter från Västkustbanan utformas i obrännbart material.
- Fasad utmed Västkustbanan ska, förutom bilinfaller och eventuella entréer, vara tät.

Minimering av antalet entréer verkar inte vara inarbetad i planförslaget, utan det verkar möjligt att ha ett flertal entréer mot järnvägen. Det saknas också planbestämmelser för fasad i obrännbart material 30-50 meter från Västkustbanan samt planbestämmelser för att fasaden utmed Västkustbanan ska vara tät.

#### *Rådgivande synpunkter*

Utöver detta innehåller länsstyrelsens yttrande rådgivande synpunkter gällande tillämpning av PBL och Miljöbalken. Länsstyrelsen påpekar att planområdet ligger inom riskområde för tillfälliga och permanent höga vattennivåer från både Kungsbackaån och havet. Länsstyrelsen saknar en redogörelse för konsekvenser och åtgärder för hantering av översvämningsrisken. Det finns en planbestämmelse om nivån på färdigt golv och att öppningar ska vara lägst + 3 om inte annat översvämningskydd anordnas till denna nivå. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att denna nivå inte är tillräcklig för att klara framtida översvämningsnivåer från havet.

Länsstyrelsen anser att för att vara rimligt säker på att byggnaden inte ska skadas av framtida översvämnningar behöver alla byggnadsdelar, inklusive grunden, ligga högre än + 3,5 meter över nollplanet. Ett alternativ är att utforma byggnadsdelar som ligger lägre så att de tål att svämmas över. Det också viktigt att känsliga funktioner, till exempel teknikrum och elutrustning skyddas för framtida översvämnningar. Planen har en bestämmelse om lägsta golvhöjd som bör kompletteras med att grundkartan förses med höjder, detta så att det går att avläsa hur bestämmelsen påverkar stadsbild och tillgänglighet.

Länsstyrelsen anser att de boende i de planerade bostäderna inte bör utsättas för vibrationer över 0,4 mm/s och anser att detta säkerställs i planen genom den planbestämmelse som införts.

**Kommentar:** Beskrivningen angående dagvattnets eventuella påverkan på riksintresset Västkustbanan har kompletterats. Kompletteringen är avstämd med Trafikverket.

Den geotekniska utredningen är kompletterad enligt SGI:s yttrande med stabilitetsförhållanden och geotekniska säkerhetsfrågor. Detaljplanen bedöms inte behöva kompletteras med bestämmelser gällande geoteknik.

Riskutredningen har kompletterats och förtydligats utifrån Länsstyrelsens kommentarer. Plankartan har uppdaterats med bestämmelse som reglerar att fasad mot järnväg inte får förses med luftintag samt tillåtet antal entréer mot järnvägen. Bestämmelse om att skydd behöver vara utformat med tät konstruktion har tillförts planbestämmelserna.

Grundkartan har kompletterats med angivelse av +höjder på allmänna gator.

Övriga råd noteras.

## **2. Statens geotekniska institut, SGI**

SGI påpekar att den geotekniska utredningen som är utförd inom detaljplanearbetet främst berör sättningsförhållanden samt grundläggningsrekommendationer och inte geotekniska

säkerhetsfrågor som exempelvis stabilitetsförhållanden. SGI saknar en bedömning av områdets stabilitetsförhållanden, både för befintliga förhållanden och för de marknivåer och lastsituationer som planen medger.

SGI ser från en geoteknisk synvinkel att planläggning är möjlig förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

**Kommentar:** Den geotekniska utredningen är kompletterad enligt SGI:s yttrande med stabilitetsförhållanden och geotekniska säkerhetsfrågor. Detaljplanen bedöms inte behöva kompletteras med bestämmelser gällande geoteknik.

### 3. Trafikverket

#### *Transportsnål planering*

Trafikverket ser positivt på att kommunen planerar för utveckling av sportcentret i centrala delar av Kungsbacka med goda förutsättningar för fotgängare, cyklister och kollektivt resande. På detta bidrar planen till att minska bilberoendet, främja hållbara färdmedel och nå mål om en minskad klimatpåverkan.

#### *Närhet till järnvägen*

Trafikverket kräver att parkeringsplatser ska anläggas minst 15 meter från järnvägen och gatan minst 9 meter från närmaste spårmittpå grund av att inte parkerade bilar ska skadas i lacken av exempelvis partiklar från inbromsande tåg samt gnistor från kontaktledning och strömavtagare mm.

#### *Översvämningsrisk vid Väst kustbanan*

Trafikverket anser att kommunen behöver visa vilket årsflöde dagvattenanläggningen är dimensionerat för. Komplettering måste även redovisa hur Väst kustbanan påverkas av ett regn med 10-års och 50 års återkomsttid samt vilka risker som finns och vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera dessa risker. Trafikverket önskar fortsatt dialog i frågan och anser att frågan måste vara löst innan detaljplanen antas.

#### *Vibrationer*

Trafikverket välkomnar planbestämmelsen om vibrationer riktvärden.

#### *Bullerstörning*

Trafikverket anser att bullerutredningen med väg- och spårbundet trafikbuller bör ha 2040 som prognosår. Trafikverket anser att bostäder utmed Nygatan på våning 7 inte kan byggas större än

35 kvadratmeter för att klara riktvärden. Trafikverket befarar att det kan bli mycket svårt att i hörnlägenheterna inom kvarter fyra placera hälften av bostadsrummen mot en sida där 55 dBA inte överskrids. Trafikverket påpekar att de saknar maximala bullervärden i kv. 1 och kv. 2 för innegårdarnas nord- och sydfasader.

#### *Bullerskärmen*

Trafikverket noterar att en förutsättning för planens genomförande är att ett bullerskydd på 3 meter byggs längs med järnvägen vilket även kommer hindra människor från att ta sig upp på spåret.

Trafikverket påminner kommunen om de elsäkerhetskrav som finns och att bullerskärmen därför inte får uppföras inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen enligt Elsäkerhetsföreskrifter, ELSAK-FS 2008:1 (TRV 2016:148). Trafikverket önskar fortsatt dialog om bullerskärmens placering. Bullerskärmens utformning och lokaliseringen måste avtalas med Trafikverket.

#### *Obehöriga vid spårområdet*

Eftersom planen innebär parkering i närhet av järnvägen jämfört med dagsläget ökar risken för att människor kan ta sig ut i spårområdet. Trafikverket anser därför att kommunen ska säkerställa att människor inte kan ta sig ut på järnvägen genom uppförande av stängsel längs hela sträckan om bullerskärmen inte anläggs.

#### *Riskhantering*

Trafikverket noterar att planområdet ligger inom det basavstånd enligt Länsstyrelsens i Hallands riskanalys (2011:19).

#### *Trafikflöde längs statliga vägar*

Trafikverket noterar trafikflöde längs det statliga vägnätet. De påpekar att det är kommunens ansvar att påvisa hur en ökad trafikalstring till följd av planförslaget ger effekter på statligt vägnät och om detta kräver åtgärder eller inte. Trafikverket anser att kommunen bör ta ett helhetsgrepp för trafiksituationen i området och behöver visa hur ett fullt utbyggt sportcenter tillsammans med övriga exploateringar i området kan komma att påverka trafiksituationen för riksintresset E6 och dess trafikplatser.

#### *Återvinningsplatsen*

Kommunen måste säkerställa att placeringen av återvinningsplats inte skapar nerskräpning inom spårområdet.

**Kommentar:** Kommunen kommer att uppföra ett tre meter högt skydd mot buller, risk, spårspring, sprätt från järnvägen mm. Skyddet kommer att uppföras med en nederdel i betong och resterande del i glas. Då skärmen är tät skyddar den mot flertalet olägenheter från järnvägen.

Plankartan visar på ett ca 4.5 meter brett parkområde längs med järnvägen inom vilket störningsskyddet får placeras. Parkområdet ligger i sin tur mellan tre och fyra meter ifrån närmsta järnvägsspår.

Kommunen har kompletterat beskrivningen angående dagvattnets eventuella påverkan på riksintresset. Detta är även avstämt med Trafikverket.

Kommunen bedömer att de angivna bullervärden för öster och väster fasad mot gården som redovisas i bullerutredningen ger en tillräckligt tydlig bild av bullersituationen i området. Kommunen ser att möjliga planlösningar finns som klarar bullerriktlinjerna även i det norra kvarteret.

Framdriften av detaljplanen pågår parallellt med Åtgärdsvalsstudien för sträckan Varberg – Göteborg längs E6. Åtgärder som eventuellt är önskvärda och som ligger utanför detaljplaneområdena på systemnivå hanteras i ÅVS:en. Kommunens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är begränsad och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset. Planområdet ligger kollektivtrafik- och centrumnära vilket möjliggör hållbart resande och livsföring.

Kommunen bedömer att bullerskyddet kommer att kunna skydda järnvägen även mot nedskräpning från återvinningsstationen.

#### 4. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten påpekar att stängda innergårdar innebär kraftig begränsning av tillgänglighet för räddningstjänsten för att bistå vid utrymning och detta måste beaktas i utformning av utrymningsstrategi i det fortsatta arbetet.

Räddningstjänsten ser positivt på att alla åtgärder som utgör grundförutsättning för basavstånd i ”Riskanalys av transport av farligt gods i Hallands län” införs innan bostäderna tas i bruk, men vill gärna att följande förtydligas:

Åtgärden ”för att reducera konsekvenserna av ett gasutsläpp placeras luftintag högt och bort från Väst kustbanan” förtydligas så det framgår att det inkluderar de nya bostadsområdena, då de ligger inom cirka 80 meter från Väst kustbanan.

Under förutsättning att ovanstående beaktas har räddningstjänsten inget att erinra mot förslaget.

**Kommentar:** Planhandlingarna har förtydligats med bestämmelse gällande luftintag; Fasad mot järnväg får inte förses med luftintag.

Övriga synpunkter noteras.

## 5. Lantmäteriet

Lantmäteriet pekar på frågor gällande plangenomförandet där de anser att planen behöver förbättras. Användningen *Parkering, bil- och cykelservice* kombinerat med egenskapsbestämmelsen *Bil- och cykelservice medges ej* skapar otydlighet. Att utrymme enligt detaljplanen är lämpligt för bil- och cykelservice men samtidigt inte få användas för det. De anser att det vore tydligare att särskilja *Parkering* och *Bil- och cykelservice* vad gäller användningen av kvartersmark. Användningen kan kombineras i de delar där båda skall gälla. En uppdelad redovisning av ändamålen stämmer även överens med Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan.

Lantmäteriet anser att markreservatet g är svårtolkat. Skall hela utrymmet reserveras för gemensamhetsanläggning eller bara vissa våningar i parkeringshuset? Vilket utrymme som reserveras måste bli tydligare i planbestämmelserna. Det framgår även av planbeskrivningen att upplåtelseformen för parkeringarna ännu inte är klarlagd, att då använda markreservat för gemensamhetsanläggning kan orsaka minskad frihet i val av upplåtelseform för parkeringen. Det finns inget hinder mot att inrätta gemensamhetsanläggning för del av parkeringsgaraget även om något markreservat för detta inte tagits in i detaljplanen.

Slutligen upplever Lantmäteriet att bakgrundsfärgen för P-PLATS i plankartan fått samma färg som P1 vilket de inte har i planbestämmelserna.

**Kommentar:** Plankartan har korrigerats genom att användningen för p-huset delas i två delar, en för *Parkering, bil- och cykelservice* och *Parkering*.

Bestämmelse om gemensamhetsanläggning är borttagen.

Samhällsbyggnadskontoret har korrigerat färgskalan enligt rekommendation.

## KOMMUNALA FÖRVALTNINGAR OCH NÄMNDER

### 6. Kultur och Fritid

Kultur och Fritid påpekar att det under byggtiden kommer finnas ett begränsat antal parkeringsplatser för besökare till de publika anläggningarna i området. Detta gäller teatern och de övriga idrottsaktiviteterna som bedrivs inomhus och utomhus på Inlagsområdet samt i simhallen.

Kultur och Fritid anser att parkeringssituationen är viktigt att beakta under byggnationen. De anser att det måste tillskapas temporära parkeringsytor i närheten av de befintliga verksamhetslokalerna under byggtiden.

**Kommentar:** Samordning av bland annat parkeringsfrågor under byggtiden kommer att ske genom separat projekt.

## 7. Miljö & Hälsoskydd

Nämnden för Miljö & Hälsoskydd beslutar att tillstyrka planförslaget under förutsättning att nedanstående synpunkter beaktas:

Uteplatserna ska utformas så ljudnivåerna ej överstiger 50 dBA eq, samt 70dBA max. Dessutom skall uteplatserna ha en god solinstrålning. I planen ska uteplatsernas placering redovisas med hänsyn till ljudnivåerna och solinstrålningen.

Anmälan om dagvattenanläggning ska göras till Miljö & Hälsoskydd.

**Kommentar:** Samhällsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen följer synpunkterna.

## SAKÄGARE

### 8. E.ON Elnät

E.ON Elnät påpekar att eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av den som så begär.

E.ON Elnät uppger att en ny transformatorstation behövs till följd av förslagen planering. Föreslagen plats ligger i anslutning till befintligt E-område avsett för Återvinningsstation. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard samt tillhörande handbok framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. Nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

E.ON Elnät önskar att det i plankartan sätts ut E-område kring stolp- eller transformatorstationen där marken ska vara tillgänglig för elektriska anläggningar. Ett minsta område på 6x6 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. E.ON Elnät önskar att plankartan säkerställer minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.

De påpekar att det eventuellt kommer att behövas ett område på 10x10 meter för dubbel transformatorstation beroende på om utrymme för transformatorstation inte ges i etapp 4 på Aranäsområdet.

E.ON Elnät önskar benämningen E2 – Transformatorstation.

Om ej utrymme för transformatorstation ges i etapp 4 behövs troligen en dubbelstation i etapp 3. Det är nödvändigt att genomförande av planen för etapp 3 påbörjas och möjliggör placering av ny transformatorstation innan eller samtidigt med etapp 4 för att kunna klara elförsörjningen till etapp 4 utan en transformatorstation inom det området. Det är en förutsättning att överenskommelse gällande transformatorstationernas placering sker innan detaljplanerna gällande de olika deletapperna antas.



E.ON elnät påpekar vikten av att samråd sker med kontaktperson på E.ON Elnät gällande de olika deletapperna för Aranäsområdena annars kan E.ON Elnät inte säkra upp elförsörjningen inom Aranäs. Det gäller att E-område/na finns och etapperna startas igång på ett sådant sätt att utrymme finns för distribution.

**Kommentar:** E-område med erforderliga mått för att rymma transformatorstation till både Aranäs 3 och Aranäs 4 har tillförts plankartan till aktuell detaljplan för Aranäs 3.

Kommunen noterar vikten av samråd med E.ON Elnät kring utbyggnaden.

## 9. Skanova

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.

**Kommentar:** Noterat

## 10. Västtrafik

Västtrafik har inget att erinra mot förslaget. Området är väl försörjt med kollektivtrafik.

**Kommentar:** Noterat

## ORGANISATIONER OCH FÖRENINGAR

### 11. BRF Södercentrum 4

Bostadsrättsföreningen anger att de förutsätter att kommunen fortsatt tillhandahåller boendeparkeringar för boende i Aranäs etapp 2 till samma villkor som övriga kommuninvånare. Föreningen vill veta var kommunen planerar och kommer att erbjuda boendeparkering för boende i Aranäs 2.

Bostadsrättsföreningen kräver att parkeringshus byggs före bostäder samt att det i parkeringshuset finns boendeparkering för boende i Aranäs 2.

Vidare anser bostadsrättsföreningen att det är oklart hur cykelbanan ska dras enligt samrådshandlingarna. De anser att kommunens parkeringspolicy för cykelparkering inte är uppfylld i Aranäs 2 eller Aranäs 3. De beskriver att det idag inte finns några cykelparkeringar i området idag.

**Kommentar:** Samhällsbyggnadskontoret har uppdaterat plankartan med möjlighet att bygga ett parkeringshus i fem våningar vilket rymmer ca 1000 parkeringsplatser. Det blir därmed möjligt för tillkommande boende, nuvarande boende, evenemangsbesökande och parkerande med ärende till innerstaden att rymmas inom parkeringshuset.

Diskussioner kring placering av cykelväg har under detaljplanearbetet berört Gymnasiegatan. Inom planbestämmelsen GATA är det möjligt att placera en cykelväg.

För aktuell detaljplan är kravet 2 cykelparkeringar per lägenhet. Anordnandet av parkering följs upp i bygglovet.

## ÄNDRINGAR

Planförslaget föreslås revideras. Revideringen innebär att:

- Geoteknisk utredning kompletteras med stabilitetsförhållanden och geotekniska säkerhetsfrågor.
- Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivningen angående dagvattnets eventuella påverkan på riksintresset.
- Riskutredningen kompletteras och förtydligas utifrån Länsstyrelsens kommentarer. Plankartan uppdateras med erforderlig bestämmelse.
- Planbeskrivningen kompletteras med text angående belastning av det statliga vägnätet.
- Planhandlingarna förtydligas gällande placering av luftintag
- Plankartan kompletteras med bestämmelse angående störningsskyddets utformning i tät konstruktion.
- Plankartan korrigeras genom att användningen för p-huset delas i två delar, en för *Parkering, bil- och cykelservice* och *Parkering*.
- Plankartans färger korrigeras
- Plankartan kompletteras med E-område för transformatorstation.
- Grundkartan kompletteras med angivelse av höjder.
- Plankartan korrigeras med byggrätt till parkeringshuset som möjliggör parkering i fem våningar.

Maria Malone  
Enhetschef Plan

Ida Lennartsson  
Planarkitekt