

# Detaljplan för del av Sjögård 1:34 med flera TORUPS CENTRUM

Torup, Hylte kommun



## PLANBESKRIVNING

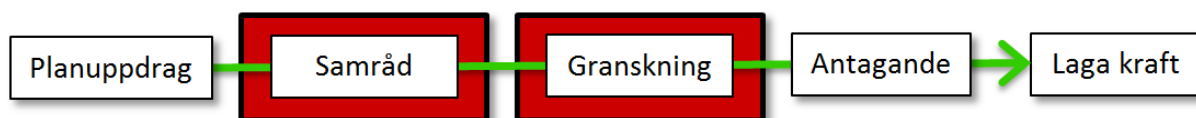
Granskningshandling  
Upprättad 2016-08-22  
Reviderad 2016-10-12

Laga Kraft 2017-01-12

Dnr BME 2012-0030

## Planprocess

Denna planbeskrivning beskriver förslag till *Detaljplan för del av Sjögård 1:34 med flera*. Planering och byggande regleras genom plan- och bygglagen (PBL). Detaljplanen för Sjögård 1:34 m fl handläggs med normalt planförfarande, och befinner sig nu i granskningsskedet. När planen är antagen av kommunfullmäktige och har vunnit laga kraft är den juridiskt bindande för efterföljande beslut, till exempel bygglov.



Figur 1. Planprocess med normalt förfarande.

Granskning av planförslaget pågår 26 maj – 12 juni 2016. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samrådet omfattar sakägare, boende, myndigheter och övriga som bedöms ha väsentligt intresse av planen. Efter plansamrådet sammanställs synpunkterna och kommunen tar ställning till hur man går vidare med planförslaget.

## Innehåll

PLANENS SYFTE OCH PLANDATA .....	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....	6
FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET .....	10
PLANFÖRSLAG .....	19
GENOMFÖRANDE .....	26
KONSEKVENSER .....	30

## Handlingar

Detaljplanen består av en *plankarta* i skala 1:1000 med tillhörande *planbestämmelser*. Dessa är juridiskt bindande. Till planhandlingen hör också denna *planbeskrivning* och en *illustrationskarta*, vilka ska vara vägledande för förståelsen och tolkningen av planen. Planbeskrivning och illustration har dock ingen egen rättsverkan. På samhällsbyggnadskontoret finns också *Behovsbedömning* (2014-01-16), *Fastighetsförteckning* (Lantmäteriet 2016-05-19), *Geoteknisk utredning* (WSP 2014-01-31), *Dagvattenutredning* (LMK 2016-01-21), *Bullerutredning* (Ramböll 2014-07-07), *Översiktlig markmiljöundersökning – Torups bangård* (Vectura 2013-10-24), *Kvalitativ riskbedömning* (COWI 2016-03-01) och *Trafikutredning* (COWI 2016-03-04) att ta del av för den som så önskar.

## Medverkande tjänstemän

För planhandlingarna ansvarar Hylte kommun genom undertecknade. Samrådshandlingen har upprättats av planarkitekt Cecilia Emanuelsson, Hylte kommun tillsammans med Lina Lindegren, Emil Berger och Petter Frid, Arkitekterna Krook & Tjäder. Medverkat har också GIS-ingenjör Rickard Linder (plankarta), projekteringsingenjör Johnny Borg (VA), miljöstrateg Bitte Rosén-Nilsson (behovsbedömning MKB) samt Pernilla Jacobsson, JAWA Samhällsbyggnad.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET 2016-08-22

Tony Ortenlöf  
Plan- och byggchef

Cecilia Emanuelsson  
Planarkitekt

## PLANENS SYFTE OCH PLANDATA

## Syfte

Uppdraget att ta fram en ny detaljplan för Torups centrum har tillkommit i och med att flera olika behov av förändring har uppstått på en och samma plats. Det finns därför flera olika syften med detaljplanen:

- 1) **Skapa en attraktiv centrummiljö** med ny utformning av järnvägstorget, ny lokalisering av busshållplatsen och en ny park mellan järnvägen och Brännöbagaren.
- 2) **Förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken** genom utökad gång- och cykelväg, pendlarparkering och ökad standard på busshållplatsen.
- 3) **Höja trafiksäkerheten**, framför allt längs väg 150, genom att förbättra för oskyddade trafikanter och dämpa hastigheterna genom samhället.
- 4) Stärka skyddet för den **kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen** inom planområdet.
- 5) **Möjliggöra utveckling av verksamheter** inom planområdet genom att stationshuset ges bredare användningsbestämmelser och Brännöbagarens fastighet utökas.
- 6) **Möjliggöra nödvändiga fastighetsregleringar och markköp** bland annat genom att kommunen köper mark av Trafikverket samt att de privatägda fastigheterna Sjögård 1:15 och 1:40 utökas med mark från Sjögård 1:34.



Figur 2. Planområdets avgränsning

## Läge, areal och avgränsning

Planområdet ligger i centrala Torup och avgränsas i söder av privatägda fastigheter med handel och turiständamål, i väster av industrifastigheter, i norr av privatägda fastigheter med bostad- och handelsändamål, och i öster av privatägda fastigheter samt järnvägens förlängning.

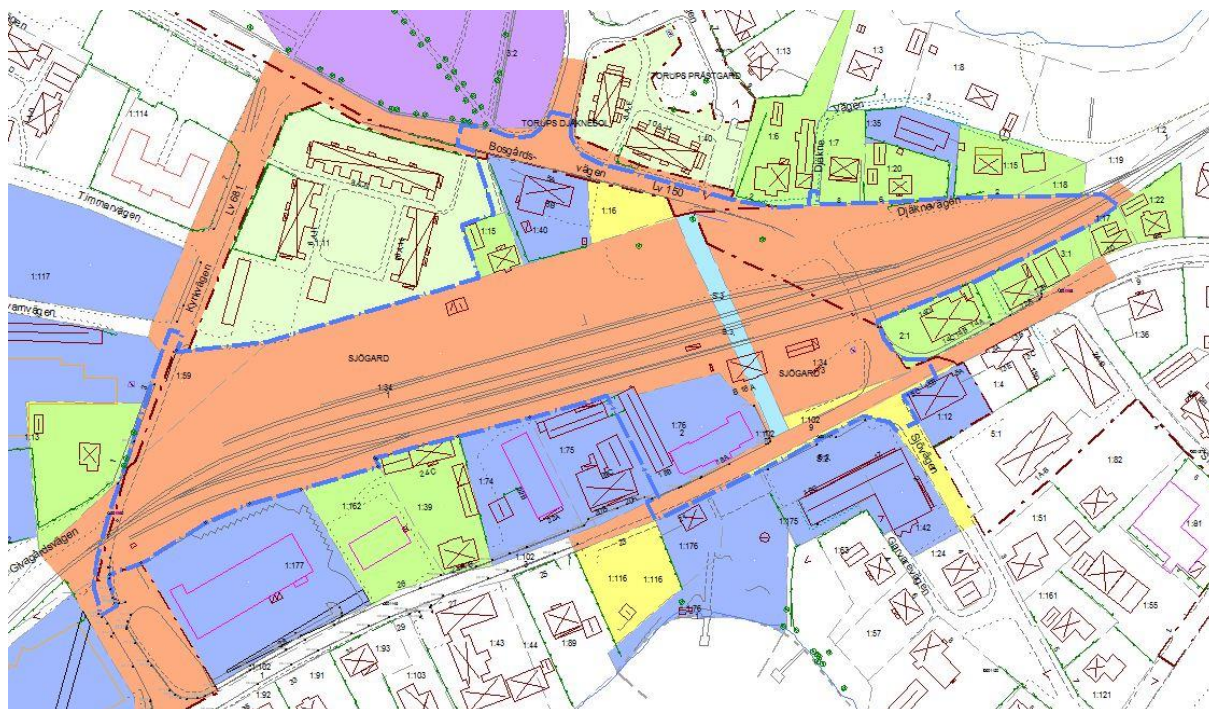
Planområdet omfattar ca 3 hektar.

## Markägoförhållanden

Av det föreslagna planområdets totala yta ägs större delen i dagsläget av Trafikverket, se figur 3 nedan. En fastighetsaffär är under genomförande där kommunen köper delar av fastigheten Sjögård 1:34 av Trafikverket. Fastighetsreglering kommer att ske som en följd av att denna detaljplan vinner laga kraft. Kommunen äger redan Sjögård 1:16, bredvid Brännöbagaren och Sjögård 1:102, en smal triangel längs med Gamla Nissastigen.

Inom planområdet finns även två privatägda fastigheter, Sjögård 1:15 och Sjögård 1:40. Även ett hörn av Sjögård 2:1 ingår, eftersom det omfattas av vägområdet för väg 150.

Även samfälligheten Sjögård S:3 finns inom planområdet.



Figur 3. Markägoförhållanden, före fastighetsreglering.

- Trafikverket
- Kommunen
- Privat verksamhet
- Privat bostad
- Hyltebostäder
- Svenska Kyrkan
- Samfällighet

---

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Uppdrag

Plantillstånd beviljades av kommunstyrelsen 2010-02-09 (§ 7). Planen handläggs med normalt planförfarande (Samhällsbyggnadsnämnden 2014-04-15 § 44).

### Riksintressen och förordnanden

Geografiska områden som är av nationell betydelse kan vara utpekade som områden av riksintresse enligt miljöbalken. Dessa områden skall långsiktigt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden.

### Järnväg

Planområdet berörs av riksintresse för järnväg. Järnvägen har kvar sin ursprungliga sträckning från sekelskiftet och går genom orterna Torup, Brännögård, Kinnared och Landeryd, även sträckan Torup – Hyltebruk ingår. Sträckan Halmstad – Torup – Hyltebruk är av riksintresse med hänsyn till pappersexporten. Torup – Kinnared – Landeryd har stora möjligheter att bli en viktig del i det nationella järnvägsnätet. Ny bebyggelse nära området bör undvikas med hänsyn till buller, vibrationer och säkerhet. Sträckan Torup – Hyltebruk trafikeras idag enbart med godstrafik medan övrig sträckning även har persontåg.

### Förordnande

Om marken enligt upprättat planförslag behövs för ”ändamålsenlig användning av området” kan länsstyrelsen, enligt PBL 6:5 (tidigare byggnadslagen 113§, respektive PBL 6:19) och på ansökan av kommunen, pröva skyldigheten att avstå mark till huvudman för allmän platsmark utan ersättning. Vid upprättande av tidigare detaljplaner inom föreslaget planområde har inga sådana förordnanden gjorts. Nytt förordnande bedöms inte heller vara aktuellt då ingen del av befintlig allmän platsmark föreslås övergå till kvartersmark.

### Naturvärden

Planområdet berörs inte av några internationella konventioner, t.ex. Natura 2000 och inte heller av områdesskydd enligt Miljöbalken 7 kap såsom strandskydd, biotopskydd eller naturreservat. Inga höga naturvärden finns inom planområdet.

### Översiktsplaner

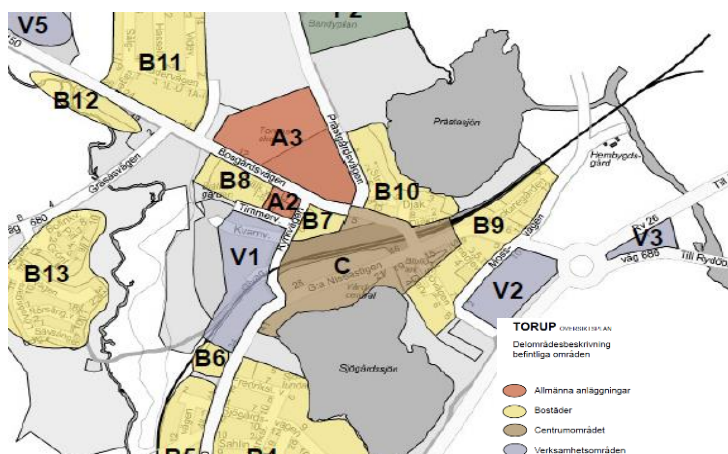
I den *kommunövergripande översiktsplanen* för Hylte kommun, antagen 2003, anges det aktuella planområdet som befintligt tätortsområde, för vilka ÖP hänvisar vidare till fördjupningar av översiktsplan.

För Torup gäller *fördjupning av översiktsplan Torup*, antagen av kommunfullmäktige 1992-1-26 § 113 (nytryck 2010). I denna anges mål för hur man bör utveckla de centrala delarna av Torup:

- Minska genomfartstrafik
- Skapa god sjökontakt
- Gång- och cykelkontakt med bostadsområdena
- Försköna järnvägsområdet

För Centrumområdet anges: Centrum är koncentrerat till Stationsområdet och längs Gamla Nissastigen. Här finns butiker, vårdcentral, gästgiveri, station och bibliotek. Bebyggelsen har stora bevarandevärden. En särskild studie av centrum redovisas separat i översiktsplanen.

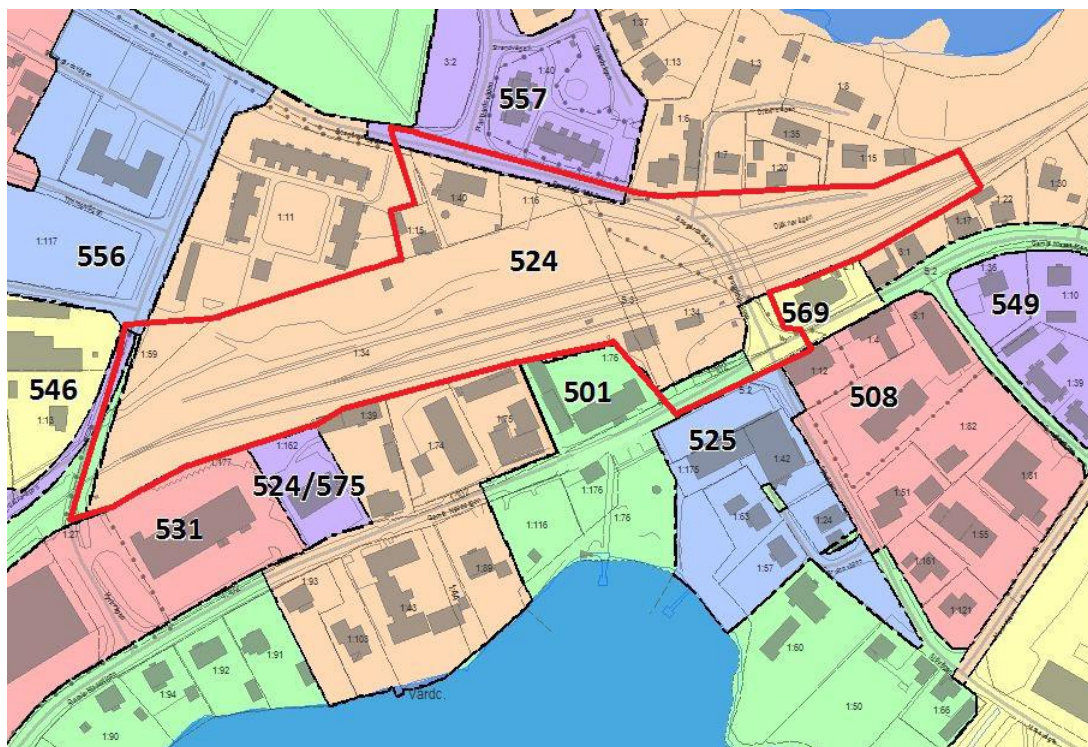
Rekommendationer som nämns är att vid nybyggnadsåtgärder beakta bevarandevärden och att ett sätt att förbättra området kring stationen, som upplevs öppet och ödsligt, är att föra in rikligt med planteringar.



Figur 4. Bilden till vänster redovisar möjlig användning.

## Detaljplaner

Föreslaget planområde är tidigare planlagt och berörs främst av två gällande detaljplaner för vilka genomförandetiden har gått ut:



Figur 5. Gällande detaljplaner inom planområdet

- För järnvägsområdet, stationshuset, bageriet med flera gäller *Torup 524, Byggnadsplan för Torups stationssamhälle*, fastställd 1970-10-10, vilken anger Tj II (område för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål, 2 våningar). För byggnaderna norr om järnvägsområdet regleras användningen till bostadsändamål.

- För vägmark inom området gäller även *Torup 501, Byggnadsplan för Torups stationssamhälle*, fastställd 1946, och *Torup 569* samt *Torup 557*.

## Gestaltningens program

I kommunens *Gestaltningens program*, antaget 2012-09-27 (KF§77), formuleras riktlinjer för utformning av gator, torg, grönytor, allmänna platser och parkeringsytor i kommunen, liksom riktlinjer för materialval, formspråk och färgsättning av bebyggelse. Här anges bland annat att vid eventuella förändringar bör byggnadernas ursprungliga utseende vara vägledande och att kompletteringar bör underordnas befintlig bebyggelse. Samtidigt anges att landskap och tätorter inte kan konserveras och att arkitektur och landskap ska spegla den samtid vi lever i.

Tre av fyra byggnader inom planområdet är klassade enligt Bevarandeplanen för Torup (Hylte kommun & Kulturmiljö Halland, 2003) och finns med i Bebyggelseinventeringen i Halland (Kulturmiljö Halland, 2006).<sup>1</sup>



Figur 6. Två av de dokument som beskriver tidigare ställnings-taganden: Gällande översiktsplan från 2003 och gestaltningens-program från 2012

## Miljöbedömning

Om en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning, inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB), upprättas enligt PBL 4:34 och MB 6:11. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Kommunen avgör genom en så kallad behovsbedömning om planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samhällsbyggnadskontoret har i en behovsbedömning (2014-01-16) prövat planens bedömda miljöpåverkan, och där gjort bedömningen att planen *inte* kan förväntas medföra någon betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har enligt 6 § MKB-förordningen samrått med Länsstyrelsen i Halland (2014-02-06) och med samhällsbyggnadskontorets miljöavdelning (2014-01-20).



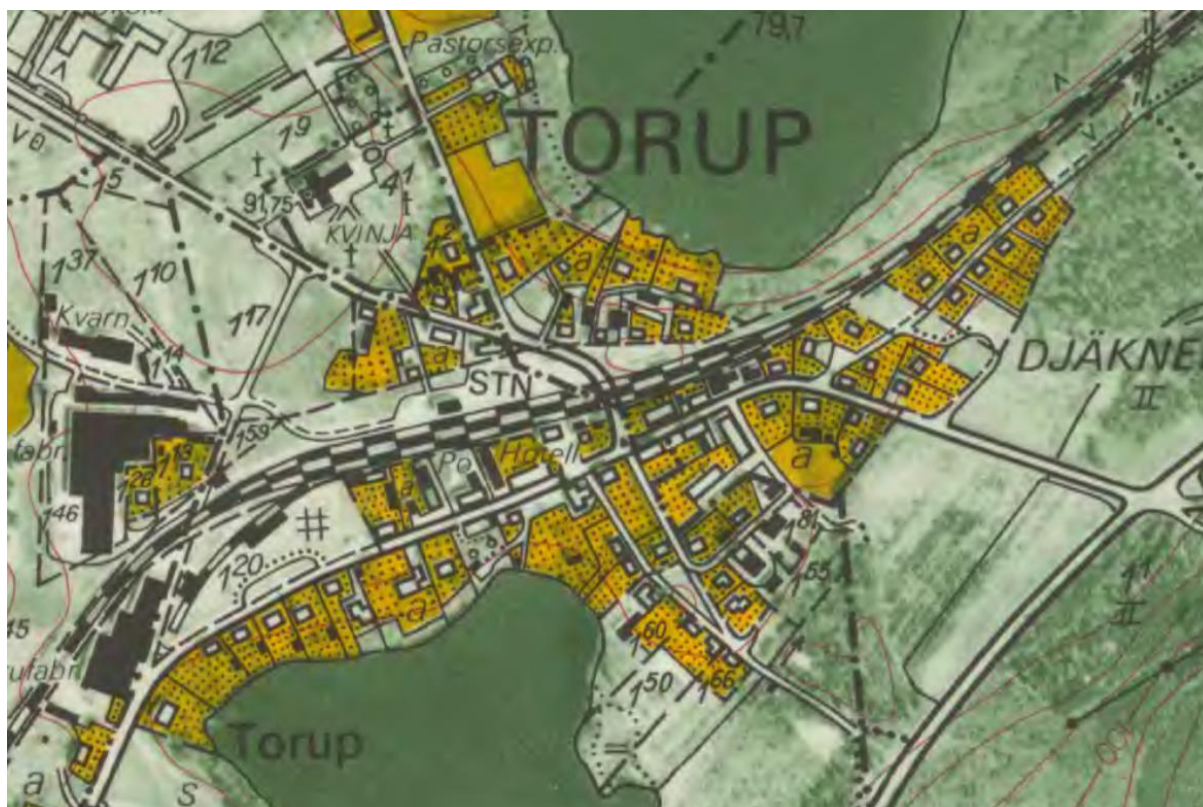
Utifrån den översiktliga redovisningen i behovsbedömningen gör Länsstyrelsen bedömningen att ett genomförande av planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen föreslår att följande frågor belyses i det fortsatta planarbetet:

- Riksintresset för järnväg,
- bebyggelsens kulturhistoriska värden,
- förorenad mark,
- miljö kvalitetsnormer för luft och vatten,
- buller från järnvägen och
- transport av farligt gods.





Figur 8. Häradsekonomiska kartan 1919-25



Figur 9. Ekonomiska kartan 1967

## Markanvändning

Planområdet består till stor del av öppna ytor där trafiken tar stor plats utan tydliga gränser. Kvartersmarken på fastigheten Sjögård 1:34 omfattar såväl järnväg med plattformar, lastkajer och ytor för upplag som angränsande ytor i norr och söder. Marken norr om spåren används sporadiskt som uppställning för lastbilar. Marken söder om spåren innehåller stationshus och busshållplats.

Stationshuset används idag för trafikledning och innehåller ett ställverk för manuell reglering av växlar och signaler på sträckan Halmstad – Värnamo. Stationshuset är idag bemannat av tågklarerare måndag till lördag från ca kl 04.30 – kl 18. Väntsalen utnyttjas till personalutrymme för banunderhållspersonal. I förrådsbyggnaden finns järnvägens hjälpkraftaggregat, som används för elförsörjning av ställverk, växlar och signaler vid tillfälligt kraftavbrott.

På fastigheterna Sjögård 1:15 samt Sjögård 1:40, Brännöbagaren, är kvartersmarken idag endast avsedd för bostadsändamål med fristående hus, även om det på fastigheten Sjögård 1:40 bedrivs bageri och konditoriverksamhet sedan många år tillbaka.

Utanför planområdet dominerar bostadshus i form av både fristående villor och flerbostadshus. På grannfastigheten Sjögård 1:76 används kvartersmarken av Torups Gästis för hotelländamål. Torups Gästgivaregård driver idag verksamhet med restaurang, hotell och konferens i samma lokaler som hyst liknande verksamhet sedan 1848.

## Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Inom planområdet finns flera byggnader som är med i Bevarandeplanen för Torup (Hylte kommun & Kulturmiljö Halland, 2003) och i Bebyggelseinventeringen i Halland (Kulturmiljö Halland, 2006).

Bevarandeplanen för Torup delar in bebyggelsen i tre olika klasser enligt nedanstående:

- **Klass 1** – omfattar ”byggnader, som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär”. Dessa byggnader får, enligt bevarandeplanen, inte förvanskas.
- **Klass 2** – beskriver att ”ändringar av en byggnad skall utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas och dess byggnadstekniska, historiska, miljömässiga och konstnärliga värden tas till vara.”
- **Klass M** – gäller ”område eller byggnad av särskilt kulturvärde som har betydelse för helheten och som bidrar till att skapa en kulturhistoriskt värdefull miljö.”

I bebyggelseinventeringen för Halland graderas objekten i tre klasser; A, B och C enligt nedanstående:

- **Klass A** – är en ”byggnad i byggnadsminnesklass, det vill säga mycket högt kulturhistoriskt värde. Mycket välbevarad/ursprungligt skick exteriört och oftast även interiört. Kombination av höga byggnads-, arkitektur- och samhällshistoriska värden liksom upplevelsevärden.” En sådan byggnad föreslås skyddas genom PBL 8:13-14 §§ och 4:16 § (förvanskingsförbud, underhållskrav, rivningsförbud) eller som byggnadsminne enligt Kulturminneslagen.
- **Klass B** – är en ”byggnad av så högt kulturhistoriskt värde att den bör skyddas i detaljplan eller områdesplan”. Byggnaden skyddas genom PBL 8:13-14 §§ och 4:16 §.
- **Klass C** – är ”ofta byggnader av mer alldaglig karaktär, karaktärskapande och tidstypiska, men ibland delvis förändrade. I viss mån kan skydd genom q-märkning bli

aktuell men främst handlar det om information till fastighetsägare.” Skyddas genom PBL 8:14 och 8:17 § (underhållskrav, varsamhetskrav).

## Stationsbyggnaderna

Järnvägslinjen mellan Halmstad och Torup stod klar 1874 och stationshuset öppnades 1877. Stationen var ursprungligen klädd med träpanel, dekorativt inrutad med ljusare träribbor i en slags schweizerstil. Någon gång under 1900-talet genomgick byggnaden en renovering som resulterade i dagens utseende, funktionalistiska drag med ljusgul putsad fasad samt brunmålade tvålufts eller T-postfönster. Mot järnvägen finns en fronton och mot gatan på andra sidan en utskjutande risalit.

Bredvid stationshuset ligger en förrådsbyggnad. Förrådsbyggnaden har till skillnad från stationshuset kvar sin ursprungliga karaktär av schweizerstil med både stående och liggande träpanel. Taket är tegeltak med tvåkupiga röda tegelpannor. På andra sidan järnvägsspåret har det även funnits en röd ekonomibygnad som idag är riven.

Omdömet i bevarandeplanen är att ”järnvägsstationen med tillhörande ekonomibygnader är ett [...] viktigt historiskt inslag i Torups centrum”, och som fortfarande har en del järnvägsanknuten användning. ”Byggnaderna är väl bevarade och har ett samhällshistoriskt och miljöskapande värde samt kontinuitets- och symbolvärden”. För ekonomibygnaden nämns dess autenticitet och patina.

## Värdering

Både stationshus och förrådsbyggnad ges värderingen Klass 2 och Klass M, respektive Klass B inklusive ett miljöskapande värde. För stationshuset nämns även symbolvärdet och för förrådsbyggnaden ett arkitektoniskt värde och autenticitet.

## Bageriet

På andra sidan järnvägen ligger ännu en tvåvåningsbyggnad med centrumkaraktär. Huset uppfördes omkring 1950 men är starkt förändrat. Vid tidpunkten för bevarandeplanen var fasaden klädd med grön impregnerad träpanel, med små asymmetriskt placerade balkonger på både fram- och baksidan. Idag är fasaden ommålad i en ljus kulör med mörkgröna detaljer, såsom balkonger, fönsteromfattningar och knutar.

Omdömet i bevarandeplanen är att ”fastigheten har genomgått flera förändringar genom åren, men är en viktig del av en samlad miljö av ett äldre handelscentrum av betydelse.”

## Värdering

Bageriet ges värderingen Klass M i bevarandeplanen och Klass C i bebyggelseinventeringen där byggnaden även konstateras ha ett samhällshistoriskt såväl som ett miljöskapande värde.

## Fornlämningar

Inom planområdet eller i dess närområde finns inga kända fornlämningar. Länsstyrelsen i Halland har gjort bedömningen (2013-10-11) att en arkeologisk utredning inte krävs inför fortsatt planarbete och byggnation, sett ur ett fornlämningsperspektiv.

## Naturmiljö, grönstruktur och friytor

Marken inom planområdet består till stora delar av hårdgjorda ytor. Vägarna är asfalterade, likaså torget där bussarna stannar. Marken norr om spårområdet är i öster till största delen en stor grusyta, medan den västra delen innehåller en del växtlighet. Det är ett relativt otill-

gängligt område då träd och sly har vuxit sig höga och svårgenomkomliga. Längst i väster finns ett område för lastning och lossning av godsvagnar.

Det finns inga större höjdskillnader i området men området precis norr om spårområdet är något högre beläget och sluttar ner mot spåren. Marknivåerna varierar från +89,90 strax söder om Sjögård 1:40, till +88,06 i korsningen Gamla Nissastigen/väg 150.

## Mark- och vatten

### Geoteknik

Som planeringsunderlag har en översiktlig geoteknisk undersökning tagits fram (WSP 2014-01-31). Bedömningar av marken norr om spårområdet har gjorts utifrån Statens geologiska undersöknings (SGU) jordartskarta, samt den markmiljötekniska undersökningen (Vectura 2013-10-24) samt en kompletterande markteknisk undersökning (BGK 2016-01-14).

Den nya marktekniska undersökningen visar på att grundvattennivåerna ligger på mellan 8 – 10 meters djup inom berört dagvattenområde. Grundvattennivån bedöms som starkt bunden till nivån i Sjögårdssjön och Prästasjön och varierar med årstid och nederbörd. Enligt SGU har grundvattnet kring Torup en sydlig strömriktning.

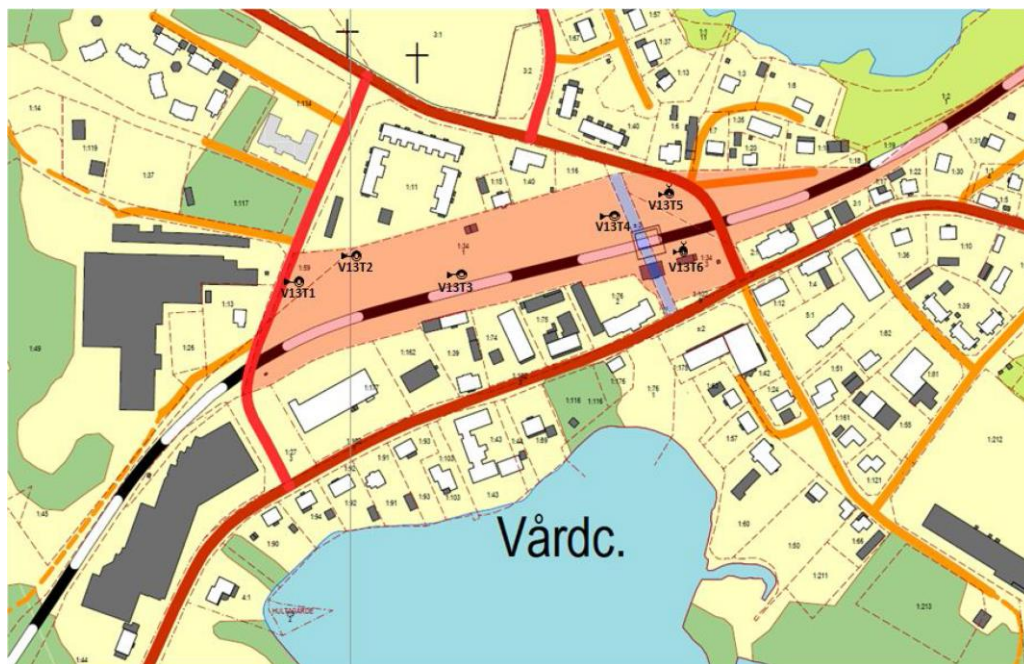
Jordmäktigheter har uppmätts på mellan 2,0 till 5,0 meter under befintlig markyta. Eftersom det inom planområdet finns hårdgjorda ytor görs bedömningen att man kan förvänta sig fyllnadsmassor ovan den naturliga jorden. Enligt brunnsarkivet ligger bergnivån inom planområdet och en omkrets på 100 meter på mellan 20 till 40 meter.

Det bedöms inte vara några stabilitetsproblem i området och inte heller någon fara för sättning av marken. Byggnader och gator, motsvarande vad som finns i dag, bör enligt utredningen kunna utföras utan grundförstärkning på naturligt lagrad friktionsjord alternativt på packad fyllning.

### Förorenad mark

Enligt SGUs jordartskarta ligger Torups bangård på en isälvsavlagring. Jordarterna består av sand och grus varvid känsligheten för infiltration i markområdena vid bangården beskrivs som mycket stor och det finns stor risk för eventuella föroreningar att spridas. Grundvattenströmmens riktning kan påverka hur långt olika föroreningar i marken transporteras, men eftersom grundvattennivån är förhållandevis låg kommer det sannolikt inte ha någon betydelse.

*Översiktlig markmiljöundersökning – Torups bangård* är utförd av Vectura 2013-10-24 på uppdrag av Trafikverket. Resultaten visade generellt låga halter (under nivån för känslig markanvändning) för de analyserade parametrarna. I den västligaste provpunkten (V13T1, djup 0-0,5m, se Figur 10), gränsande till Kvarnvägen, påvisades halter i nivå med MKM, mindre känslig markanvändning, för arsenik (uppmätt-29 mg/kg och riktvärde-25 mg/kg) och i nivå med KM, känslig markanvändning, för PAH H (uppmätt-1.60 mg/kg och riktvärde-1 mg/kg).



Figur 10. Provpunkter för översiktlig markmiljöundersökning av Torups bangård, Vectura 2013.

## Dagvatten

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler gäller för hantering av dagvatten och för verksamheter som kan förorena dagvatten. Enligt miljöbalken ska dagvatten avledas, renas och tas om hand på ett sätt som innebär att olägenhet för hälsa eller miljö inte uppkommer.

En dagvattenutredning har genomförts (LMK 2016-01-21), som beskriver befintlig situation och nödvändiga åtgärder för planområdet.

Längs väg 150 i den norra delen av planområdet finns ett dagvattensystem som har sitt utlopp i Prästasjön som redan idag bedöms ligga på gränsen för ett 10-års regn, med 10 minuters varaktighet och ett klimatpålägg om 30%. Detsamma gäller för Kyrkvägen vilket gör att ytterligare dagvatten inte kan ledas ut på systemet utan fördröjning.

Järnvägsspåret sköts av trafikverket som ansvarar för dagvattnet på sitt område. Beskedet från trafikverket är att förutsättningarna för infiltration är god omkring spåret och ett det inte finns behov av åtgärder i dagsläget. Området söder om spårområdet har ett väl fungerande dagvattensystem där dagvattnet tas om hand av det kommunala dagvattensystemet.

Området norr om järnvägsområdet består idag av en stor grusplan. Här planeras för ett parkliknande grönområde med gång och cykelbana samt en loss- och lastningsplats för lastbilar längs järnvägen. Andelen hårdgjord yta kommer att öka, vilket innebär att regnvatten måste fördröjas för att inte översvämningar skall uppkomma i dagvattensystemet vid kraftiga regn.

## Trafik, tillgänglighet och parkering

### Gång och cykel

Gång- och cykelväg finns längs med väg 150 genom hela Torup. Trafikverket har just genomfört ett projekt som innebär en upprustning av väg 150, där fokus varit att förbättra framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter. Separerad gång- och cykelväg finns nu längs med hela väg 150 och över järnvägen.

## Kollektivtrafik

Torup har ett bra läge för arbetspendling med kollektivtrafik till både Hyltebruk och Halmstad. Såväl busstation som tågstation trafikeras dagligen. Buss 400, som passerar Torup mellan Hylte och Halmstad, har timmestrafik i båda riktningar på vardagar med utökat antal turer på morgon och eftermiddag. Genom Torup passerar även Krösatågen mellan Halmstad och Jönköping/Nässjö med 4-5 avgångar åt vardera hållet dagligen.

Statistik från Hallandstrafiken beskriver att det vecka 41 (2015) var 88 påstigande per vardag i genomsnitt på buss 400 i Torup, 51 av dem skulle mot Halmstad och 37 mot Hyltebruk. Krösatåget har ca 30 på- och avstigande per vardag i Torup.

## Tillgänglighet

Inom planområdet finns inga särskilt tillgänglighetsanpassade ytor för personer med funktionsnedsättning.

## Parkering och tillgänglighet med bil

Ordnad parkering på allmän platsmark är begränsad i centrala Torup. Det finns några få platser precis utanför gästgivargården. Fler parkeringsmöjligheter finns vid Brännöbagaren samt vid Fyndbörsen, men de ligger på kvartersmark. Detsamma gäller för parkeringen mitt emot gästgivargården. Då Torup ligger strategiskt bra för pendling finns det för få parkeringsmöjligheter för att det ska vara attraktivt att pendla till och från Torup.

## Biltrafik och tung trafik

Många lastbilar tar sig från Falkenberg och vidare mot Jönköping/Stockholm på väg 150 genom Torup och vidare ut på väg 26, och tvärt om. Detta gör att trafiken måste genom de centrala delarna av Torup, vilket innebär att det bitvis blir mycket tung trafik genom samhället. Enligt mätningar gjorda av Trafikverket mellan 2007-2010 passerar 370 tunga fordon över järnvägsövergången varje dag. Antalet total trafik, inklusive tung trafik, för samma område är 2740 fordon.

På Gamla Nissastigen, väster om korsningen med väg 150 passerar knappt hälften så många fordon per dygn, ca 1240, och en mindre andel av dessa, ca 70 st, utgörs av tung trafik. På denna sträcka är genomfartstrafik av tunga fordon med släp förbjuden.

## Teknisk försörjning

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för VA i Hylte kommun. Ledningar finns för dagvatten, spillvatten och dricksvatten, med anslutningar vid väg 150 och Gamla Nissastigen. E.ON elnät har koncession på elnätet inom planområdet. På torget finns en transformatorstation.

## Hälsa och säkerhet

### Trafiksäkerhet

På väg 150 går tung trafik rakt genom Torup. Det finns få övergångsställen och dessutom otydliga gång- och cykelbanor längs med huvudgatorna väg 150 och Gamla Nissastigen. Det finns också en mängd utfarter längs huvudgatorna som inte är tydligt markerade eller skymda. Järnvägsområdet är oskyddat, vilket gör att många sneddar över spåren. Trafikverket har just genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 150 genom Torup.



## Farligt gods

En riskanalys med avseende på farligt gods längs väg och järnväg har tagits fram för planområdet (COWI, 16-03-01). För riskbedömning har använts de riktlinjer som har upprättats specifikt för farligt godstransporter i Hallands län, *Risikanalyis av farligt gods i Hallands län* (Länsstyrelsen i Halland, 2011).

Länsväg 150 är en 38 km lång väg som går mellan Falkenberg och Torup. De farligt godstransporter som går på vägen bedöms främst komma från Falkenbergs hamn och ha Nissastigen som målpunkt eller vice versa. Det totala antalet transporter av farligt gods på väg 150 förbi området har beräknats i riktlinjerna för Halland (Länsstyrelsen Halland, 2011). Antalet transporter redovisas i tabellen nedan.

ADR-klass	Uppskattat antal fordonstransporter/år på väg 150 intill planområdet
1.1 Masseexplosiva ämnen	3
2.1. Brandfarliga Gaser	68
2.3 Gifftiga gaser	0
3. Brandfarlig vätska klass 1	2604
5. Oxiderande ämnen	24

Enligt de riktlinjer som gäller för Hallands län går inga farligt godstransporter på järnvägen idag. Dessa uppgifter bekräftas av Trafikverket (Trafikverket, 2016). Även Stora Enso Hylte bruk, vilket är en potentiell målpunkt för järnvägstransporter i området, bekräftar att det inte transporteras något farligt gods på järnväg till/från dem idag. Det går dock inte att utesluta framtida farligt godstransporter på järnvägen då det på samtliga järnvägar i Sverige är tillåtet att transportera farligt gods. Järnvägen kommer därför att behandlas som en riskkälla trots att inget farligt gods går på denna idag.

Den olyckshändelse som bedöms vara dimensionerande på väg 150 är en pölbrand, då merparten av det farligt gods som transporteras på vägen är klass 3, brandfarliga vätskor.

Endast Sjögård 1:40 uppfyller basavståndet till järnvägen enligt riktlinjerna för Hallands län. Ingen av byggnaderna inom planområdet uppfyller basavståndet till väg 150. Däremot uppfylls det reducerade avståndet för samtliga byggnader och farligt godsleder förutom för stationshuset med avseende på järnvägen och bageriet med avseende på väg 150, vilket tydliggörs i tabellen nedan.

	Avstånd (meter) / Uppfyller basavstånd enligt riktlinjer (ja/nej) / Uppfyller reducerat avstånd enligt riktlinjer (ja/nej)	
	Väg 150	Halmstad/Nässjö-banan
Sjögård 1:40 (Bageriet)	3 / Nej / Nej	60 / Ja / Ja
Sjögård 1:15	35 / Nej / Ja	40 / Nej / Ja
Stationshuset	45 / Nej / Ja	5 / Nej / Nej

## Buller

Eftersom planområdet är utsatt för buller från bil- och järnvägstrafik, har en bullerutredning tagits fram av Ramböll 2014-07-05. För samhällsbuller används två storheter, ekvivalent ljudnivå respektive maximal ljudnivå: *Ekvivalent ljudnivå* är en form av medelvärde av en ljudnivå som varierar i tiden. Den högsta momentana ljudnivån som uppstår under en viss tid

kallas för *maximal ljudnivå*. Vid beräkning av trafikbuller avses med maximalnivå den högsta momentana ljudnivå som uppstår när ett fordon passerar.

De prognostiserade trafikmängderna på väg 150 för år 2035 är uppräknade med Trafikverkets regionala uppräkningsstal med en årlig trafikökning på 1,6 %. Utöver den prognostiserade ökningen tillkommer även utökad trafikering av tung trafik till Derome. De skyltade hastigheterna antas vara oförändrade år 2035.

För järnvägen har Trafikverket tillhandahållit tågtrafikering för prognosåret 2030 där antalet tåg som trafikerar banan förbi Torup bedöms vara i stort sett oförändrat, ökningen motsvaras av ett godståg.

Ljudnivåer har beräknats dels för hela planområdet, dels för stationshuset. En bedömning görs också av ljudnivåer i det planerade parkområdet. Parken har inte planerats för tysta områden, och ekvivalentnivåerna för tågtrafiken kommer att ligga på mellan 50-60 dB(ekvA).

Vägtrafiken kommer dock inte ge lika höga bullervärden, vilket innebär att vid de flesta tidpunkter är parken relativt tyst och lugn, med ljudnivåer på runt 45 dB(ekvA).

För stationshuset visar beräkningarna att de finns risk för maxnivåer inomhus från tågtrafik som överskrider riktvärdet för bostäder, 45 dB(A). Dock är antalet passager av godståg få (sju passager per dag) och endast 1-2 passager sker nattetid (mellan 22.00-06.00). I riktvärdet för bostäder tillåts 1-5 överskridande av 45 dB(A) nattetid om de överskrider med inte mer än 10 dB. I övrigt beräknas ekvivalentnivåerna inomhus från tågbuller i stationsbyggnaden vara under riktvärdet för bostäder. Även bullernivåerna inomhus från vägtrafik bedöms klara riktvärden både avseende nuläget samt prognosåret 2035.

## PLANFÖRSLAG

### Markanvändning

Ingen ny bebyggelse föreslås tillkomma inom planområdets kvartersmark. Här föreslås byggrätterna motsvara dagens byggnader. Fastigheterna Sjögård 1:15 och Sjögård 1:40 får däremot möjlighet att utöka sina respektive fastigheter något på bekostnad av fastigheten Sjögård 1:34.

På allmän platsmark kan mindre byggnader tillåtas, såsom busskur eller toalett på torget eller en allmän paviljong på parkmarken.

### Användning

För det gamla stationshuset och det intilliggande förrådet föreslås en ändrad användning för att kunna hysa centrumanknuten verksamhet, men med trafikledningen kvar i en del av byggnaden. Användningsbestämmelsen T<sub>3</sub> utgår från att trafikledningen behöver finnas kvar i det gamla stationshuset under överskådlig tid, men att även ”resandefunktioner såsom vänthall, toalett, kiosk samt mindre andel service och handel” kan tillåtas. Sådana publika funktioner kräver en viss tillgänglighetsanpassning av byggnaden.

Användningsbestämmelsen K medger att byggnaden även kan användas för kontorslokaler.

Norr om spårområdet föreslås ändrad användning till kombinerad bostads- och handelsändamål BH för den befintliga bebyggelsen på fastigheterna Sjögård 1:15 och Sjögård 1:40.

### Utformning

Utgångspunkten är att stationsbyggnaden, förrådet och bageriet ska bevaras. Utformningsbestämmelserna är därför formulerade så att byggnadsarea, byggnadshöjd och taklutning överensstämmer med de befintliga byggnaderna.

För bostadshuset norr om järnvägen formuleras mer generella utformningsbestämmelser.

## Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

### Bebyggelseinventeringen i Halland

Bebyggelseinventeringen ger en vägledning till hur de klassade byggnaderna bör hanteras vid om- eller tillbyggnad:

**Klass A** innebär att byggnaden så långt möjligt skall bevaras alternativt återställas med ursprunget som utgångspunkt. Detta gäller form, material och stil, ned till en detaljerad nivå. Om huset behöver byggas till eller på annat sätt ändras skall ändringen anpassas till detta. Torups gästgivaregård (utanför planområdet) är ett exempel på klass A.

**Klass B** innebär också ett högt kulturhistoriskt värde och ändringar måste anpassas till husets karaktär beträffande form, material och stil, men inte på samma detaljnivå som klass A. Detta bör gälla för stationshuset och dess förrådsbyggnad.

**Klass C** är den största gruppen av kulturhistoriskt värdefulla objekt i inventeringen och är ofta av en mer vardaglig karaktär av lokalhistoriskt intresse. Här är ofta helhetsdragen viktiga att bevara. Huset kan ingå som en del i en hel miljö och egentligen sakna ett större egenvärde eller bara ha en historia som är intressant och värdefull. Tillbyggnader och andra förändringar bör göras med respekt för husets ursprungliga form och stil. Till denna grupp hör bageriet i planens norra del.

## Varsamhet och bevarande

Det finns ett stort kulturhistoriskt och miljöskapande värde hos byggnaderna kring Torups centrum. Såväl gästgiveriet som stationshuset står symboler för viktiga epoker i Torups historia och har både ett objektvärde och ett miljöskapande värde.

I planen ges de byggnader som bedömts som kulturhistoriskt värdefulla ett grundläggande skydd genom att byggrätterna anpassas efter befintliga förhållanden. För stationshuset och stationshusets förrådsbyggnad införs också ett rivningsförbud.

### Stationshuset

Stationshuset är både välbevarat och karaktärsfullt och föreslås skyddas i detaljplan med r, som innebär att byggnaden inte får rivas.

För ändringar av byggnaden ska varsamhet, k<sub>1</sub>, råda så att dess arkitekturhistoriska, samhällshistoriska och miljöskapande värden samt symbolvärdet består. Stationsbyggnaden är ursprungligen från 1877, men renoverades under 1900-talet. Idag är byggnadens värdebärande detaljer: Ljusgul, putsad fasad och brunmålade tvålufts eller T-postfönster. Tegeltak. Mot järnvägen en fronton, mot torget en utskjutande risalit.

Ovanstående värden skyddas i detaljplanen med föreslagen varsamhetsbestämmelse. En mer omfattande restaurering, som för byggnaden tillbaka till sin ursprungliga schweizerstil, skall också vara tillåten.

### Stationshusets förrådsbyggnad

Stationshusets förrådsbyggnad är både välbevarad och karaktärsfull och föreslås skyddas i detaljplan med r, som innebär att byggnaden inte får rivas.

För ändringar av byggnaden ska varsamhet, k<sub>2</sub>, råda så att dess arkitekturhistoriska, samhällshistoriska och miljöskapande värden samt dess autencitet består. Förrådsbyggnadens värdebärande detaljer är: Ljusgul träfasad med bröstning av liggande panel, med stående paneldäröver. Tak av tvåkupigt tegel.

### Brännöbagarn

För ändringar av byggnaden ska varsamhet råda, k<sub>3</sub>, så att dess samhällshistoriska och miljöskapande värden består. Bageriets värdebärande detaljer är: Tvåvånings träfasad i locklistpanel. Sadeltak. Bottenvåning med affärsverksamhet.

## Trafik och parkering

### Parkering och infart

Pendlarparkering föreslås i första hand placeras på ytan nordöst om spårövergången. Som reserv för framtida behov och för tillfällig evenemangsparkering föreslås även en parkeringsyta strax nordväst om järnvägsövergången med samma ändamål. Mellan dessa parkeringsytor och järnvägen föreslås skyddsplantering tillkomma för att undvika lackskador från järnvägstrafiken. Minsta avstånd ska enligt Trafikverket vara 15 meter, men eftersom parkeringsytan i öster ligger på en höjd förutsätts ett något kortare avstånd vara möjligt.

Parkering till verksamheterna inom planområdet ska ordnas inom den egna fastigheten. För Brännöbagaren sker det av denna anledning en fastighetsreglering för att utöka kvartersmarken, så att parkering får plats inom den egna fastigheten.

För handikapparkering till pendlare med tåg eller buss bereds plats på torget. Här finns även möjlighet att köra in för att lämna och hämta resenärer.

Infart till gästgiveriet sker via torget.

## Gång- och cykeltrafik

Den nybyggda gång- och cykelvägen längs med väg 150 ska förbättra för oskyddade trafikanter att tryggt och trafiksäkert ta sig över spårområdet samt fungera som länk mellan pendlarparkering och torg, tåg och bussar.

Planförslaget ger även plats för att anlägga gång- och cykelväg längs Gamla Nissastigen där det idag är en mycket varierad standard på trottoarer och cykelvägar. Söder om det nya hållplatsläget för bussar blir cykelstråket smalare, men denna lösning är ändå att föredra då en ordentlig plattform för bussarna minskar risken för konflikter med cyklister och av- och påstigande bussresenärer. För att tydliggöra gång- och cykelbanan bör den göras upphöjd vid passage av Sjövägen och de två berörda infarterna.

I direkt anslutning till busshållplatserna, både vid det södra och det norra hållplatsläget, och vid järnvägsövergången till plattformarna finns gott om cykelparkering inplanerad. Att det är nära mellan hållplats/plattform och cykelparkering är viktigt både för att underlätta pendling och för att i övrigt skapa en trivsamt miljö utan parkerade cyklar lite här och var.

På tvärs genom den föreslagna parken norr om spårområdet anläggs en gång- och cykelförbindelse som sträcker sig från väg 150 till Kyrkvägen.

## Tillgänglighet

Handikapparkering skall finnas på torget i anslutning till plattform för tåg och hållplats för buss. Torget skall utformas med släta ytmaterial och tydliga gångbanor så att det blir tillgängligt och lättorienterat för alla.

I naturområdet är det viktigt att eventuella aktivitetsytor (lekplats, utegym, boulean) är tillgängliga även med exempelvis rullstol eller barnvagn och att gångvägarna har en jämn ytbeläggning och små höjdskillnader.

## Kollektivtrafik

Hållplatsen för bussarna vid torget byggs om så att bussar på väg österut stannar längs med Gamla Nissastigen och bussar på väg västerut stannar vid en ny hållplats i torgets södra del. Bussarna ska alltså inte längre behöva svänga in på torget. Stoppet kommer att gå snabbare och torgyta frigörs, vilket kommer att bidra till en bättre helhetsupplevelse för bussresenärer. Ett förslag till utformning av nya busshållplatser med bedömning av trafikerbarhet har tagits fram för planområdet (COWI, 16-03-01).

Samtidigt medger föreslagen utformning att trafik kan passera på Gamla Nissastigen även då det står bussar på hållplatserna. För tung trafik gäller dock att de måste ta hänsyn till varandra och om det kommer ett långt fordon från Bosgårdsvägen (väg 150) som ska svänga in på Gamla Nissastigen, förbi busshållplatsen, kan det behöva nyttja båda körfälten.

På norra sidan sker ett intrång på Gästgiveriets fastighet genom den gångyta som förbinder busshållplatsen och gångbanan västerut längs Gamla Nissastigens norra sida.

Utformningen förutsätter att den upphöjda ytan framför Gästgiveriets entré kan användas som övergångsställe för oskyddade trafikanter som ska till och från den södra busshållplatsen, samt av dem som färdas längs Gamla Nissastigen.

## Parkering och tillgänglighet med bil

Väg150 som passerar genom hela Torup har efter ombyggnaden fått en tydligare status som genomgående huvudled och markeras i detaljplanen som VÄG. Det gör även Gamla

Nissastigen, som fungerar som omledningsväg till väg 26. Djäknevägen markeras med GATA, eftersom de främst är till för trafik som har sitt mål vid dessa gator.

## Trafiksäkerhet

De föreslagna trafiksäkerhetsåtgärderna, som till viss del redan har genomförts, medför att situationen för oskyddade trafikanter förbättras avsevärt. Det blir separerade gång- och cykelvägar längs väg 150 och längs Gamla Nissastigen genom planområdet. Tunga transporter tillåts inte längre köra in på området norr om järnvägen, vilket tidigare alstrade extra trafikrörelser från lastbilstrafiken. Upphöjt övergångsställe vid Brännöbagarn håller hastigheterna nere.

## Järnvägsområdet

Trafikverket behåller lastkajen och upplagsområdet i planområdets västra del för att även i fortsättningen kunna lasta om mellan godståg och lastbil. Från upplagsområdet finns plats för en infart till nuvarande mast, där Trafikverket i framtiden kan ha behov av att anlägga ett teknikhus för ställverk eller liknande. Ytbehovet för en sådan byggnad bedöms vara ca 40 m<sup>2</sup>. Övriga delar av Trafikverkets mark norr om spåren övertas av Hylte kommun och omvandlas till Park respektive Natur. En remsa mellan grönområdet och järnvägen, längs med sträckningen för det tidigare fjärde spåret, läggs ut som skyddsområde, där plantering med buskar och mindre träd skapar en buffert mot järnvägen.

Hela bangården inklusive Trafikverkets lastkaj och upplagsområde inhägnas för att undvika otilbörligt beträdande av spåren.

## Friytor

En stor del av planområdet föreslås vara allmän platsmark i enlighet med planens syfte att skapa en attraktiv centrummiljö, förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik och att höja trafiksäkerheten på framför allt väg 150. Kommunen är huvudman för den allmänna platsmark, som utgörs av torg, park, parkering, gata och naturmark. Trafikverket är huvudman för de båda vägarna, Gamla Nissastigen och väg 150.

## Park och natur

Planförslaget innebär att den öppna grusytan mellan spårområdet och väg 150 blir en ordnad grönyta med plats för aktivitetsytor, bänkar och planteringar. Aktivitetsytorna utformas för att passa olika åldrar och skilda intressen och ska vara tillgängliga för alla. De kan exempelvis innehålla lekplats, utegym, boulebana eller olika typer av sittplatser som inbjuder till vila eller lek. Den mer parklika delen av grönområdet samlas i mitten, medan ytorna närmast väg 150, järnvägen och korsningen blir buffert för trafik och buller och den västra delen av grönområdet görs mer naturlig med planteringar som buffert mot upplag och lastkaj. I parken kan någon mindre paviljong-byggnad tillåtas.

Genom området, från väg 150 till Kyrkvägen, föreslås även en gång- och cykelväg.

## Torg

Söder om spårområdet föreslås en ny utformning av torget. Busshållplatsen flyttas söderut och ny torgyta frigörs. Här ska finnas plats för hämtning och avlämning till tåg och bussar, väderskydd eller väntkur för bussresenärer, cykelparkering och handikapparkering. Eventuellt kan det bli aktuellt med en mindre kiosk eller servering och ibland torghandel.

Torget östra sida, mot väg 150, förses med utfartsförbud.

## Hälsa och säkerhet

### Buller

Enligt arbetsmiljöverkets krav på bullernivåer i kontorsmiljöer ska inomhusnivån ligga på 40 dBA ekvivalent. Det maxbuller som uppkommer regleras inte av Arbetsmiljöverket eller Boverket. Ekvivalentbullret utomhus kan vara upp till ca 70 dB och ändå sänkas till 40 dB inomhus genom att genomföra bullerdämpande åtgärder på byggnaden. Detta är en fråga som hanteras i bygglov vid förfrågan om ändrad användning. Det är viktigt att åtgärderna genomförs utan negativ påverkan på byggnadens kulturhistoriska värden.

Sedan bullerutredningen togs fram har inriktningen på planarbetet förändrats. Det är inte längre aktuellt med den hotellverksamhet som skulle tillåtas husera i stationshuset. Därmed är inte heller rekommendationerna att genomföra ljuddämpande åtgärder på fasaderna aktuella.

### Tung trafik

Det kommer fortsatt att passera en stor andel tung trafik på väg 150 genom Torup. Trafikverkets nyligen genomförda åtgärder har höjt säkerheten för oskyddade trafikanter som passerar väg 150 eller färdas längs med vägen, samt i korsningen mellan väg 150 och Gamla Nissastigen.

### Farligt gods

Detaljplanen innebär ingen ny bebyggelse i närheten av järnvägen, däremot möjlighet till ändrad användning för samtliga byggnader.

Enligt riskbedömningen är individrisken för **Sjögård 1:40 och Sjögård 1:15** på en sådan nivå att skyddsåtgärder skall bedömas ur en kostnads-/nyttospekt. Även samhällsrisken bedöms ligga på en sådan nivå, men där är bidraget litet i relation till de bostäder som ligger strax väster om fastigheterna (utanför planområdet).

Vid nybyggnation i detta läge hade skyddsåtgärder krävts, men eftersom det rör sig om en befintlig byggnad bedöms det varken vara praktiskt möjligt eller kostnadsmässigt rimligt att införa några omfattande skyddsåtgärder för att skydda befintliga byggnader mot en olycka med farligt gods. Däremot innebär den förändrade användningen i detaljplan, från enbart bostadsändamål till bostads- och handelsändamål, vara en förändring till det bättre med avseende på risk för olycka från farligt gods. Baserat på ovanstående resonemang drar riskbedömningen slutsatsen att en ändring av detaljplanen till att tillåta verksamheter och bostäder istället för endast bostäder som rimligt och möjlig ur risksynpunkt.

Enligt riskbedömningen är individrisken för **Stationshuset** på en sådan nivå att skyddsåtgärder skall bedömas ur en kostnads-/nyttospekt. Även samhällsrisken bedöms ligga på en sådan nivå. Bidraget till samhällsrisken från stationshuset bedöms dock vara relativt högt med tanke på dess närhet till spåret. Det bör dock understrykas att det inte finns några farligt godstransporter registrerade på sträckan idag varför risknivån i dagsläget är kraftigt överskattad.

Även vad gäller stationshuset hade en nybyggnation i detta läge varit i princip omöjlig utan omfattande skyddsåtgärder, men eftersom det rör sig om en befintlig byggnad bedöms det varken vara praktiskt möjligt eller kostnadsmässigt rimligt att införa några omfattande skyddsåtgärder för att skydda befintliga byggnader mot en olycka med farligt gods. Det är dock möjligt att reglera användningsområdet i planbestämmelserna och på så sätt påverka personintensiteten inom området och därmed risknivån.

Trots det korta avståndet till järnvägen bedöms det dock möjligt att utöver gällande användning för järnvägsändamål, använda stationshuset för kontor, då det är en befintlig byggnad där det tidigare vistats personer under dagtid. Dessutom antas det att personer som använder byggnaden som kontor har god kännedom om de potentiella risker som järnvägen utgör samt om utrymningsvägar. Baserat på ovanstående resonemang drar riskbedömningen slutsatsen att en ändring av detaljplanen till att tillåta även kontor i stationshuset är möjlig ur risksynpunkt.

## Stängsel

Stängsel uppförs längs hela spårområdet enligt anvisning på plankartan. Fördelning av kostnaderna för stängsel beskrivs i genomförandedelen.

## Föroreningar

Den markmiljötekniska undersökningen (Vectura 2013-10-24) visar på förekomst av markföroreningar i den västligast av provtagningspunkterna. Området är Trafikverkets och skall endast användas som upplag och uppställningsyta för lastbilar, vilket räknas som mindre känslig markanvändning, och därför görs bedömningen att ingen fördjupad markundersökning för förorenad mark behöver tas fram. Möjligheten att uppföra byggnad har prickats bort i den västra delen av området.

## Teknisk försörjning

### El-, tele och opto

Underjordiska elledningar korsar torgytan. Dessa skyddas med ett u-område från Väg 150 till stationshuset. Ett E-område anges för transformatorstationen på torget. Minst 5 meters avstånd krävs mellan transformatorstationen och brännbar byggnad eller upplag.

### Vatten och Avlopp

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för VA. Dagvatten från pendlar-parkeringen leds till det kommunala ledningsnätet genom förbindelsepunkt på väg 150.

Underjordiska VA-ledningar korsar kvartersmarken i norr. Dessa skyddas med ett u-område från Väg 150 till naturmarken.

### Dagvatten

Planförslaget innebär att stora delar av planområdet omvandlas från befintlig grusyta till planterade grönytor, samtidigt som en del asfalterade parkeringsytor tillkommer.

För planområdets södra del finns en fungerande dagvattenlösning. Den kan eventuellt behöva kompletteras med ytterligare någon dagvattenbrunn. För att minska flödet till brunnarna något föreslås beläggning på torget med marksten, som bidrar med infiltration mellan stenarna, eller ännu hellre ett par ”gröna öar” dit regnvattnet leds genom öppna kantstenar. Det är viktigt att i utformningen av torget även beakta tillgängligheten vilket kan kräva en kombination av material.

Området norr om bangården har förhållandevis bra mark för infiltration, vilket gör det möjligt att fördröja dagvattnet med relativt enkla medel. Dagvattenutredningen föreslår en infiltrationsanläggning som utgörs av ett makadamdike, ett par svackdiken och en torrdamm. Att kombinera en enkel och bra lösning med något som ser trevligt och snyggt ut i närheten av centrum ger många fördelar.



**En gräsbevuxen torrdamm** föreslås placeras i anslutning till Trafikverkets upplag i väster. Torrdammen bör vara omkring en meter djup och med en släntlutning på ca 1:4. Ett smalt dike med en svag lutning, ett djup på ca 0,5 m och en bredd på 1,2-1,5 m mellan GC-väg och angöringen leder dagvattnet till dammen. Som en skyddsåtgärd placeras en dagvattenbrunn med kupolsil i botten på torrdammen med ett strypt utlopp på i genomsnitt 3 l/s. Vattnet leds till ledningar i Kyrkvägen. Torrdammen kan utformas så att det passar in i områdets struktur och blir ett trevligt tillskott till kringliggande grönstråk. Nackdelen kan vara att det kan växa igen och behöver därför underhållas, städas och gräsklippas med en viss regelbundenhet.

**Svackdiken** föreslås placeras på de två platser i parkområdet som i dagsläget har en lägre nivå än omgivningen. Svackdikena är helt gräsbevuxna och en svag lutning, ca 1:3 - 1:2, på sidorna är lämplig. De två dikena kopplas samman via en dagvattenledning. Svackdiket närmast väg 150 kommer att ha en anslutning till dagvattennätet via en kupolbrunn i botten på diket, med strypt utlopp på samma sätt som torrdammen. Det är viktigt att svackdikena sköts och hålls rena för att de skall fungera så bra som möjligt.

**Ett gräsbevuxet makadamdike** som är dolt under markytan och placerat längs med pendlarparkeringen avvattnar planområdet längst i öster. Det makadamfyllda diket kommer att dränera vatten och när den omgivande marken blir mättad stiger vattennivån i diket och vattnet kommer att kunna brädda över i en ledning vidare ut på det kommunala ledningsnätet.

## GENOMFÖRANDE

Här redovisas de organisatoriska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen skall kunna genomföras på bästa sätt.

### Organisatoriska frågor

#### Tidplan

Planprocessen beräknas fortgå enligt följande tidplan:

Samråd	kvartal 4	2015
Granskning	kvartal 2	2016
Antagande	kvartal 3	2016
Laga kraft	kvartal 3	2016

Tidplanen bygger på att förutsättningarna för planarbetet står fast, att alla nödvändiga beslut tas och att inget annat oförutsett händer. Under förutsättning att planen vinner laga kraft enligt ovan, kan ett genomförande av detaljplanen tidigast börja under kvartal 4, 2016.

#### Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från det att planen vunnit laga kraft.

Begreppet genomförandetid innebär att planens giltighetstid är begränsad. Under genomförandetiden har fastighetsägare vid ansökan om bygglov en garanterad rätt att få bygga i enlighet med planen, och detaljplanen får inte ändras utan synnerliga skäl. Efter genomförandetidens slut är byggrätten inte garanterad, utan planen kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

#### Avtal

Avtal för VA-tjänster, fjärrvärme mm tecknar berörd markägare med respektive tjänstleverantör.

#### Ansvarsfördelning

Hylte kommun är huvudman för den allmänna platsmarken som omfattar torg, park, naturmark, skydd och gata inom planområdet. För de två vägarna, väg 150 och Gamla Nissastigen är däremot Trafikverket huvudman. Huvudmannskapet innebär ansvar för drift och underhåll av anläggningar. Inom respektive allmän platsmark.

Inom mark som i planförslaget är utlagd som kvartersmark ansvarar berörd markägare för byggnation och anläggningsarbeten, liksom drift och underhåll av byggnader och anläggningar.

Hylte kommun är också huvudman för det allmänna ren-, spill- och dagvattennätet (VA-nätet) inom planområdet. Vid behov av förändrade anslutningar till VA-, dagvatten och fjärrvärme ansvarar markägaren för att ansöka om detta.

E.ON ansvarar för elförsörjningen inom planområdet.

Om det skulle bli aktuellt att flytta underjordiska ledningar (ren-, spill-, dagvatten, gas, tele, el m.m.) inom kvartersmark, ansvarar berörd exploatör/markägare för att kommunicera detta med berörd ledningshavare samt ansvarar för bekostnad av flytt.

För dagvattenhantering på allmän platsmark, ansvarar huvudmannen. För anläggning och drift av dagvattenanordning inom kvartersmark ansvarar berörd markägare. Vid behov av

eventuella kompletterande dagvattenutredningar ansvarar markägaren för framtagande i samråd med kommunen.

En översiktlig geoteknisk undersökning har tagits fram som visar att marken är lämplig för byggnation och anläggning enligt planförslaget. Vid eventuella behov av ytterligare geotekniska undersökningar avseende t.ex. bärighet och markradonförekomst, ansvarar markägaren för att ta fram dessa.

## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastigheter och fastighetsbildning

Föreslagen detaljplan innebär många förändringar när det gäller fastigheter och ägandeförhållanden i och med att Trafikverket säljer mark till kommunen. Den stora fastigheten är Sjögård 1:34 som Trafikverket säljer större delen av till kommunen.

Fastighetsbildning sker genom lantmäteriförrättning. Lantmäterimyndigheten i Halmstad är förrättningsmyndighet inom aktuellt planområde.

Fastighet	Åtgärd	Kostnad
<b>Sjögård 1:34</b>	Kommunen köper delar av fastigheten från Trafikverket. Största delen av fastigheten övergår till allmän platsmark i form av torg, park och naturmark. Delar av fastigheten blir kvartersmark i form av utökad tomtmark för Sjögård 1:15 och Sjögård 1:40.	Den som har nytta av förrättningen bekostar densamma.
<b>Sjögård 1:16</b>	Kommunen äger fastigheten. Inga förändringar sker.	
<b>Sjögård 1:102</b>	Kommunen äger fastigheten. Inga förändringar sker.	
<b>Sjögård 1:15</b>	Fastigheten utökas söderut så att befintligt bostadshus i sin helhet hamnar inom fastigheten. Den nya fastigheten motsvarar det som idag utgör trädgård inklusive uthus.	Den som har nytta av förrättningen bekostar densamma.
<b>Sjögård 1:40</b>	Fastigheten utökas i söder och öster. Syftet är främst att göra plats för parkering till verksamhet inom den egna fastigheten. Tidigare har parkering skett på kommunens mark, på Sjögård 1:16, men när den nu omvandlas till naturmark i detaljplanen kommer det inte längre vara tillåtet.	Den som har nytta av förrättningen bekostar densamma.
<b>Sjögård S:3</b>	Sjögård S:3 är en samfällad väg, det vill säga ett markområde som hör till flera fastigheter gemensamt.	Ersättning till ingående fastighetsägare är inte aktuellt.

### Rättigheter

Sjögård S:3 hör till fastigheterna Bosgård 2:1, Sjögård 1:102, Sjögård 1:159 samt Sjögård 1:210 och ska i samband med detaljplanens genomförande upphävas. Den samfällda vägen

går rakt över spårområdet och är idag ej i bruk. Utredning pågår för att klargöra om det finns andra delägare och om den samfälliga vägens omfattning går utanför planområdet.

Ett befintligt servitut finns till förmån för fastigheten Sjögård 1:15 som belastar Sjögård 1:11.

## Ekonomiska frågor

### **Kostnader för åtgärder på kvartersmark**

För alla kostnader som uppstår i samband med projektering och exploatering på kvartersmark ansvarar berörd markägare. För åtgärder till följd av att bestämmelsen x används inom kvartersmark ligger det primära ansvaret för underhåll och skötsel på kommunen.

Vid eventuellt behov av arkeologisk undersökning, tillstånd och samråd enligt miljöbalkens regler och/eller ytterligare markundersökningar (geoteknik, dagvatten etc.) inom aktuellt planområde, bekostas detta av markägaren.

### **Kostnader för åtgärder på allmän platsmark**

Hylte kommun ansvarar för kostnader för iordningsställande och ändringar av torg, park, naturmark, skydd och gata. Trafikverket ansvarar för kostnader för åtgärder och ändringar på de två vägarna.

### **Kostnader för fastighetsbildning och -reglering**

Kostnader som är förknippade med fastighetsbildning och fastighetsreglering, som en följd av detaljplanens genomförande, bekostas av den som har nytta av förrättningen.

### **Kostnader för servitut, ledningsrätt, gemensamhetsanläggning och nyttjanderätt**

Kostnader som är förknippade med att skapa rätt för anläggning på annans mark, såsom servitut, ledningsrätt, gemensamhetsanläggning och/eller annan nyttjanderätt, bekostas av ägare till anläggningen/rättigheten.

Kostnader för eventuella flyttningar eller ombyggnad av underjordiska ledningar är beroende av den rätt som ledningen ligger i marken med, eller kan regleras i överenskommelse mellan ledningshavare och markägare. Eventuella kostnader för ombyggnad och flyttning av ledningsinnehavares anläggningar, med anledning av detaljplanen, bekostas av den som så begär.

### **Kostnader för VA, dagvatten, fjärrvärme och el**

Anläggningsavgift avseende tillkommande VA- och dagvattenanslutningar tas ut i enlighet med Hylte kommuns VA-taxa eller i enlighet med särskilt, mellan exploatör/markägare och Hylte kommun, tecknat avtal.

Dagvattenanläggning och -drift inom kvartersmark bekostas av berörd exploatör/markägare.

Fjärrvärme- och elanslutningsavgifter tas ut i enlighet med gällande taxa.

### **Kostnader för planarbete**

Planen har initierats av Hylte kommun som också står för alla plankostnader. Planavgift enligt kommunens gällande taxa tas ut i ett eventuellt bygglovsskede.

## **Kostnader för stängsel**

Enligt Lag (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg mm paragraf 12 skall kostnaden för stängsel vid stations- eller bangårdsområde delas lika mellan kommun och järnvägens innehavare.

## KONSEKVENSER

### Konsekvenser för miljön och människors hälsa

#### **Transportarbete och riksintresse för järnväg**

Planens genomförande innebär inget ökat transportarbete.

Ändrad användning i befintlig byggnad bedöms inte negativt påverka riksintresset för järnvägen. Användningen är anpassad till att gälla verksamheter som tål närheten till järnvägen.

#### **Stadsbild och kulturmiljö**

Stadsbilden med viktiga byggnader som stationshuset med förråd kan bevaras och säkerställas i och med den nya detaljplanens genomförande. Nya och utökade användningsmöjligheter kombinerat med skydds- och varsamhetsbestämmelser på byggnaderna säkerställer ett bevarande och att eventuella förändringar tar hänsyn till byggnadernas kulturhistoriska värde.

En ny torgyta stärker byggnadernas position och skapar ett publikt rum. Parkområdet bidrar till ett förskönande av stadsbilden jämfört med de grusytor som finns på platsen idag.

#### **Natur och växtlighet**

Ett större park- och naturområde norr om järnvägsspåren skapas vid genomförandet av detaljplanen. Inom naturområdet planeras aktivitetsytor och planteringar, samt gång- och cykelvägar. Detta leder till ökad tillgänglighet till grönytor i centrala Torup.

#### **Dagvatten och översvämningsrisker**

Planens genomförande innebär en förbättring av dagvattenhanteringen i och med att ytor med bättre infiltrationsmöjligheter samt utrymme för svackdiken och torrdammar skapas.

#### **Buller och luftföroreningar**

Planens genomförande innebär inte en ökad bullerpåverkan på omgivningen

Planens genomförande ger inte upphov till luftföroreningar på grund av ökat transportarbete.

### Konsekvenser av planens genomförande för enskilda fastigheter

#### **Sjögård 1:40, Brännöbagaren**

Säkerställd användning för bostad och handel. Fastigheten utökas, vilket ger plats för att anordna parkering inom egen fastighet. Byggbar mark begränsas längs väg 150 samt inom ett markreservat för underjordiska ledningar.

#### **Sjögård 1:15**

Säkerställd användning för bostad och handel. Fastigheten utökas söderut, vilket gör att hela bostaden samt uthuset hamnar inom fastigheten. Befintligt servitut över fastigheten Sjögård 1:11 säkerställer infart till Sjögård 1:15. Byggbar mark begränsas längs väg 150 samt inom ett markreservat (U-område) för underjordiska ledningar. U-området kan påverka möjligheten att behålla alternativt återuppföra komplementbyggnaden på nuvarande plats.

## **Sjögård 1:175**

Infarten till parkeringen flyttas västerut. En del parkeringsplatser behöver flyttas, men antalet förändras inte.

## **Sjögård 1:6, 1:7 och 1:20**

Fastigheterna norr om Djäknevägen kommer att påverkas av planens genomförande, dels genom tillskottet av trafik till parkeringsplatserna längs vägen och dels genom vägens ändrade placering norrut, i direkt anslutning till deras fastighetsgränser. En del tomtmark, såsom uppfarter och plantering, befinner sig idag på det som är Trafikverkets gatumark.

## **Konsekvenser för samhället**

### **Kostnader för kommunen**

Planförslaget innebär att kommunen genomför fastighetsköp av mark som tidigare ägts av Trafikverket. Kommunen kommer också att överföra mark till enskilda fastighetsägare.

Investeringar behöver göras för att anlägga torgyta respektive park- och naturmark inklusive aktivitetsytor, infiltrationsytor för dagvatten samt gång- och cykelvägar. För åtgärder till följd av att bestämmelsen x används inom kvartersmark ligger det primära ansvaret för underhåll och skötsel på kommunen.

För kommunen tillkommer kostnad för uppförande av stängsel runt stations- och bangårdsområdet.