

Detaljplan för
Åmot 1:109 m fl fastigheter

Kinnared, Hylte kommun



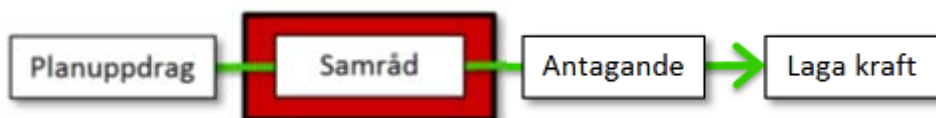
PLANBESKRIVNING

Antagandehandling
Upprättad januari 2016/reviderad i april 2016

Dnr BME 2014-0291

Förord

Denna handling beskriver det förslag till detaljplan för Åmot 1:109 m fl fastigheter, som nu tas upp för antagande. Planering och byggande regleras genom Plan och Bygglagen (PBL). Detaljplaner görs för mindre områden och är juridiskt bindande. Detaljplanen för Åmot 1:109 handläggs med ett enkelt planförfarande efter Boverkets allmänna råd om planbestämmelser BFS 2014:5, och har varit ute på samråd. När planen är antagen och har vunnit laga kraft är den juridiskt bindande för efterföljande beslut, såsom t.ex. bygglov.



Figur 1. Planprocess med ett enkelt planförfarande.

Samråd om planförslaget för Åmot 1:109. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samrådet har omfattat sakägare, boende, myndigheter och övriga som bedömts ha ett väsentligt intresse av planen. Efter plansamrådet har inkomna synpunkter sammanställts inför kommunens ställningstagande om ett antagande av planförslaget.

Innehåll

PLANENS SYFTE OCH GRUNDDATA	3
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	4
FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET	5
PLANFÖRSLAG	16
GENOMFÖRANDE	20
KONSEKVENSER.....	22

Handlingar

Detaljplanen består av en *plankarta* i skala 1:1000(A1)/ skala 1:2000(A3) med tillhörande *planbestämmelser*. Till planhandlingen hör också en *planbeskrivning* och en *illustrationskarta*, vilka ska vara vägledande för förståelsen och tolkningen av planen men inte har någon egen rättsverkan. Efter samrådet har även en *samrådsredogörelse* tillkommit. På samhällsbyggnadskontoret finns också *behovsbedömning* (2016-01-20), *fastighetsförteckning* (Lantmäteriet 2016-03-07), *geoteknisk utredning* (Gunnar Karlsson Bygg- och geokonstruktioner AB, 2014-10-24) att ta del av för den som önskar.

Medverkande tjänstemän

Planhandlingarna är framtagna av bsv arkitekter & ingenjörer i samråd med Hylte kommun.

Bsv arkitekter & ingenjörer ab

Annacarin Holm
Planarkitekt

Mats Hellman
Miljöingenjör

Hylte kommun

Tony Ortenlöf
Plan- och byggchef

PLANENS SYFTE OCH GRUNDDATA

Syfte och bakgrund

På fastigheten Åmot 1:109 har idag företaget Gnotec AB sin verksamhet. Företaget har byggt till fabriken i olika omgångar och har även, för att klara sitt behov av lagerutrymmen, tvingats lägga delar av dessa inne i Hyltebruk. Dubbla etableringar innebär onödigt mycket transporter med dålig logistik och ökade luftutsläpp, buller etc som följd.

Planen syftar primärt till att skapa möjligheter för företaget att lösa sitt lagerbehov på plats i Kinnared. En utökning av byggnaden mot norr med lager och kontor genererar i sin tur ett behov av att flytta befintlig parkeringsyta som idag ligger inom detta område.

Planens syfte är därför även att omvandla järnvägsmarken norr om befintlig industritomt till en parkeringsyta som täcker företagens behov.

Läge, areal och avgränsning

Planområdet ligger i Kinnared, utmed/ väster om järnvägen. Området avgränsas av järnvägen i öster och av bostadsfastigheter i norr/nordväst. Utmed den västra gränsen rinner Österån. I söder gränsar naturmark (ej planlagd).

Planområdet omfattar ca 4,3 hektar, varav drygt 0,8 ha utgör ny kvartersmark för industri.

Markägoförhållanden

All mark inom planområdet ägs idag av Gnotec Kinnared AB, med undantag för en mindre del av Älvdalsvägen, som nu föreslås läggas till industrikvarteret. Ett avtal om fastighetsreglering ska upprättas mellan Trafikverket och företaget, avseende detta markområde.

Den allmänna platsmarken utmed järnvägen(Kinnared 2:5) har företaget tidigare förvärvat av Trafikverket. Detta område utgörs idag av en gräsyta med ett fåtal lövträd. Området används sannolikt i mycket liten omfattning för t ex rastning av hundar o d. Området planläggs nu som parkeringsyta. Några uppgifter om att det inom området förekommit någon verksamhet kopplat till järnvägen, som kan ha medfört markföroreningar finns inte. Ej heller uppgift om upplag, exempelvis impregnerat trä eller andra miljöstörande ämnen. Med hänsyn till den föreslagna markanvändningen, s k mindre känslig mark, bedöms det inte krävas någon särskild utredning kring ev. markföroreningar. (En mer utförlig bedömning kring detta tas upp under rubriken ”Markföroreningar”, längre fram i beskrivningen.)

Kinnared 26:2 är en bostadsfastighet, som företaget förvärvat. På fastigheten finns ett bostadshus samt en mindre byggnad/ förråd. Fastigheten planläggs nu som industrimark och regleras till Åmot 1:109.

Övrig mark utgörs av företagens befintliga fastighet Åmot 1:109 med industribyggnader för produktion, lager och kontor.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Uppdrag

Politikerna har i ett beslut från 2014 ställt sig positiva till att pröva en planändring för området.

Översiktsplaner

Översiktsplanen för Hylte kommun antagen 2003, redovisar endast planområdet som detaljplanelagt område. Någon fördjupad översiktsplan för Kinnareds tätort finns inte framtagen.

Detaljplaner

För fastigheten Åmot 1:109 gäller idag en detaljplan från 1999. Planen anger industriändamål och en högsta byggnadshöjd på 8 meter. Fastigheten Kinnared 26:2, som idag är en bostadstomt, omfattas av detaljplan från 1976, med bestämmelser som reglerar användningssättet till bostad. För resterande mark inom aktuellt planområde (marken utmed järnvägen i norr), gäller en detaljplan från 1953. Området är i denna avsatt som järnvägsmark.

Riksintressen och förordnanden

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

Det aktuella planområdet omfattas inte av några riksintressen eller förordnande.

FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET

Kort historik och nuläge kring aktuellt företag

MEFA, nuvarande Gnotec AB, startades av Olle Olsson 1947. Företaget var till en början inhyst i en liten träbyggnad precis nordöst om järnvägsövergången i Kinnared. De första produkterna var bland annat konservöppnare och fiskedrag. Företaget byggdes ut med tre nya byggnader intill ursprungsbyggnaden under 50- och 60-talet. Den första ordern till Bilindustrin kom från Volvo på 50-talet. Gnotec har funnits på nuvarande plats sedan 1973. De tidigare lokalerna övergavs helt under 1977.

Gnotec är idag ett tillverkningsföretag med leverans främst till bil-/ lastbilsindustrin och dess underleverantörer. Företaget är för närvarande inte tillståndspliktigt, men det finns ett gammalt tillstånd från 2003 som fortfarande gäller. Verksamheten körs i skift dygnet runt, med lite lägre intensitet nattetid. Ingen ytbehandling eller hantering av kemikalier förekommer annat än i mycket liten skala (Sprayflaskor med rengöringsmedel). En alkalisk tvätthall finns. Vattnet från denna tas om hand och skickas iväg.

Gnotec har idag ett behov av att utöka sina lagerutrymmen på fastigheten, se vidare under rubriken PLANFÖRSLAG/Markanvändning och byggrätt.

Markanvändning

Planområdet är idag huvudsakligen ianspråktaget för industriverksamhet med produktionslokaler, lager, kontor samt parkerings- och körytor. Det är endast den smalare markkremsan i norr, som idag utgörs av ej exploaterad mark med gräsytor och ett mindre antal träd. Kinnared 26:2, utgörs av en bostadsfastighet.

Bebyggelse

Området ligger i utkanten av Kinnared. Direkt öster om går järnvägen, med ett stationsläge/perrong i höjd med planområdets norra del. Öster om järnvägen finns äldre villaområden. Utmed Älvdalsvägen som utgör tillfart till området från norr finns blandad bebyggelse, med både bostadshus och verksamheter.

Bebyggelsen runt planområdet är typisk för en mindre industri- och jordbruksort med främst blandad, låg/gles bebyggelse. Söder och väster om planområdet utgörs marken främst av jordbruksmark.

Bebyggelsen på Åmot 1:109 utgörs av en större industribyggnad i ett plan med tillhörande parkering och körytor.

Kulturmiljö och fornlämningar

Stora delar av området är bebyggt och eventuella spår av äldre kulturmiljöer är därmed borta. Ett informellt tidigt samråd har skett med Länsstyrelsen som skriver:

”Med tanke på hela planområdets läge i anslutning till vattendraget och det goda boplatsläget för fornlämning Raä Kinnared 18:1 – stenåldersboplats (se utdrag ur Riksantikvarieämbetets digitala fornlämningsregister nedan) kan dock en arkeologisk utredning av planområdets norra, ännu obebyggda del, vara motiverad. Den eventuella arkeologiska arbetsinsatsen bedöms vara begränsad”.

De delar som idag utgörs av gräsytor utmed järnvägen i norr och är obebyggda, har tidigare varit ianspråktagna som bangård/ lastzon.



Figur 2. Utdrag ur Riksantikvarieämbetets digitala fornlämningsregister, FMIS med fornlämnning Kinnared 18:1 markerad. Planområdet markerat med röd linje

Naturmiljö

Inom planområdet finns inga kända naturvärden. Marken närmast utmed järnvägen, utgörs av gräsytor. Inom den f d järnvägsmarken, närmast utmed Älvdalsvägen, finns ett antal lövträd. Dessa kan med fördel sparas för att behålla det visuella skydd som dessa ger mot järnvägen.



Foto 1 o 2: F d järnvägsområdet, d v s den yta som föreslås tas i anspråk som parkeringsyta. Foto till vänster taget från norr och foto till höger taget från söder.

Utmed och på en marknivå ca tre meter nedanför planområdets västra gräns rinner Österån mot söder, med relativt branta slänter upp mot kvarteret. Slänten ner mot ån ligger huvudsakligen inom kvartersmark, d v s inom fastigheten Åmot 1:109. Vegetationen i slänten utgörs av lägre växtlighet blandat med lövträd. Vegetationen är viktig för att bibehålla stabiliteten i slänten så att erosion och skred undviks/ minimeras. Befintliga träd kan med fördel kompletteras med ytterligare träd och buskar.

Vattenanvändningen för Österån är, enligt kommunens översiktsplan, främst som recipient för dagvatten. Ån med tillhörande slänter fungerar sannolikt även som spridningskorridor för ett antal djur och växter. Växtligheten utmed åns östra sida ger skugga vilket även gynnar många vattenlevande djur.



Foto 3 o 4: Slänten ner mot ån under sommar och höst/vinter.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter.

Miljö kvalitetsnormer finns bl.a. gällande utomhusluft. Idag finns gränsvärden för kväveoxider (främst kvävedioxid), svaveldioxid, kolmonoxid, bensen, bly samt partiklar. Fr.o.m. 2010 tillämpas även ett gränsvärde för halten marknära ozon. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte, mer än i begränsad omfattning (en möjlig framtida mindre ökning av trafiken), påverka miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft negativt.

Österån, som rinner direkt väster om planområdet tillhör Västerhavets vattendistrikt och har Nissan som huvudavrinningsområde.

Enligt vattendistriktets statusklassificering och miljö kvalitetsnormer hade ån 2009 ”Måttlig ekologisk status” och ” God kemisk ytvattenstatus”. Vattenmyndigheten har bedömt att God ekologisk status ska kunna vara uppfyllt år 2021.

Under förutsättning av att ytterligare negativ påverkan på ån inte sker, t ex genom utsläpp av orenat dagvatten, bedöms planförslaget inte påverka möjligheten att uppnå God ekologisk status. Se vidare under rubriken "Dagvatten".

Mark- och vatten

Geoteknik

En geoteknisk utredning genomfördes under 2014 (BGK, Gunnar Karlsson Bygg- och Geokonstruktioner AB) för den del av Åmot 1:109 och Kinnared 26:2 som är aktuell för en tillbyggnad.

Utdrag ur rapport från geoteknisk utredning: *Marken består av fyllningar med mull, sand, silt och grus som vilar på isälvsediment av grusig sandig lerig silt. Jordens relativa fasthet bedöms i området till medelhög och därunder hög.*

Ett grundvattenrör har installerats och vid mätning (2014-10-22) låg vattennivån 1.67 meter under markytan. Pejling av grundvattennivån bör utföras en gång i månaden för att få en bättre bild av grundvattnets olika nivåer över tid.

När nya byggnaders läge och utformning är bestämda bör ytterligare sonderingar utföras för att få tillfredsställande värden för dimensionering. Lämpligast är att utföra hejarsonderingar.

Nya byggnader/ tillbyggnader bör ej förläggas på närmre avstånd från släntkrön än befintliga byggnader. Släntens stabilitet bör även undersökas då/om marken närmast krönet t ex ska hårdgöras för körytor e. d. Geotekniska bedömningar med avseende på släntens stabilitet, i samband med kommande byggnationer, ska även ta i beaktande framtida högra vattennivåer.

Översvämning

Planområdet ligger på nivåer betydligt över Österån. Marknivån inom den norra delen av området (föreslagen parkeringsyta) ligger på +91 till +92 meter över havet. Industritomten i övrigt ligger också på en nivå runt +91.5, vilket även gäller för marken närmast släntkrönet mot ån. Längst i sydväst är marknivån något lägre med en plushöjd på runt +90,5.

En översvämningsskartering utmed Nissan inklusive biflödet Kilan, är genomförd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap under 2014 (rapport nr 23, 2014-08-28). I denna redovisas bl a översvämningsszoner utmed åsträckan förbi Kinnared. Planområdet har inte markerats som någon översvämningsszon vid 100-års, 200-års eller beräknat högsta flöde.

Någon risk för att området svämmas över bedöms inte finnas.

Radon

Mätning av markradon görs lämpligen i samband med/inför bygglov. Beroende av resultatet kan radonskyddat alternativt radonsäkert byggnadssätt komma att krävas.

Trafik och parkering

Planområdet nås via Älvdalsvägen, som är en mindre lokalgata i Kinnared, med anslutning upp mot Brovägen/ Lv721. Trafiken utmed Älvdalsvägen utgörs till största delen av anställda på Gnotec samt transporter till och från företaget. Utmed gatan ligger ytterligare ett par mindre företag samt en bostad.

Gnotec har idag ca 20 transporter/dygn. Lastbilar utgörs i huvudsak av 24-meters fordon.

Företaget har idag all sin parkering för personal och besökare i den norra delen av Åmot 1:109. Med ca 200 anställda(skiftarbete) plus kunder finns ett behov av runt 120 parkeringsplatser.

Buller

Riktvärden

Enligt Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller ska följande riktvärden gälla utomhus. Riktvärdena används för bedömning av immissionsvärden vid t ex bostäder och gäller utomhus vid fasad och vid uteplatser och andra ytor för utevistelse i bostadens närhet.

Dag (06-18)	Kväll (18-22) samt Lör-, sön- och Helgdag (06-18)	Natt (22-06)
50 dBA	45 dBA	40 dBA

Utöver detta gäller:

- *Maximala ljudnivåer över 55 dBA bör inte förekomma nattetid klockan 22-06 annat än vid enstaka tillfällen.*
- *Vissa ljudkaraktärer är särskilt störningsframkallande. I de fall verksamhetens buller karakteriseras av ofta återkommande impulser som vid nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör värdena i tabellen sänkas med 5 dBA.*

Buller från verksamheten

Gnotec har idag ca 20 transporter/ dygn. Då planerad utbyggnad är klar kan produktionen komma att öka och därmed även antalet transporter. Detta motverkas av att transporterna mellan nuvarande lager i Hyltebruk och verksamheten i Kinnared försvinner, d v s företaget förväntar sig ett oförändrat antal godstransporter som berör planområdet.

Transporter sker i huvudsak under vardagar, kl 07-17.

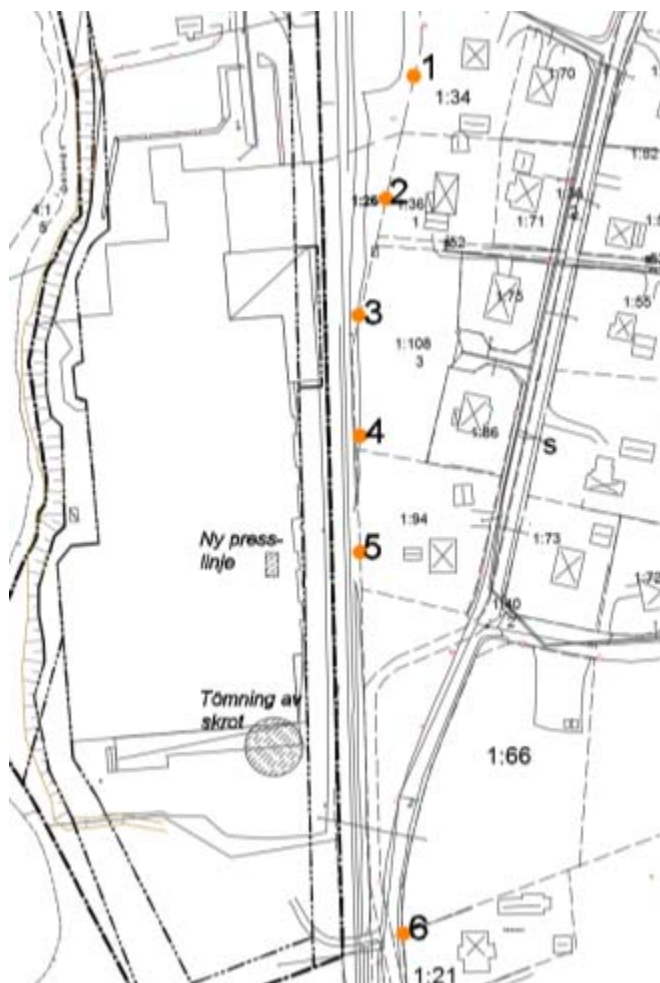
In- och urlastningen kommer att fungera som idag, d v s utmed den östra fasaden, under skärmtak.

Företaget har idag ett föreläggande att utreda och åtgärda bullerstörningar mot angränsande bostadshus. Föreläggandet gäller bullerstörningar från produktionen, uppmätta i punkt 5, enligt karta nedan.

Bullerutredning

Företaget har med hjälp av *Bullerbekämparna AB*, genomfört en utredning kring företagets bullerbidrag till närliggande fastigheter. Mätpunkter enligt kartskiss nedan.

Bullerstörningarna kommer från företagets presslinje placerad inne i företagets lokaler utmed östra långsidan (orsak till föreläggande). Sedan förra mätningen har layouten i fabriken ändrats och en ny presslinje installerats. Mätpunkterna 4 och 5 berörs främst av buller från denna. Det högsta uppmätta bullret kommer från skrothanteringen i det sydöstra hörnet av byggnaden. Här transporteras skrot ut från produktionen på transportband och töms i större containrar utanför byggnadens södra gavel. Mätpunkt 6 berörs av detta.



● Figur 3. Aktuella mätpunkter

Uppmätt medelljudnivå för respektive mätpunkt enligt nedan:

Mätpunkt 1, 2 och 3: uppvisar en betydligt lägre ljudnivå än resterande mätpunkter.

Mätpunkt 4: Ekvivalent ljudnivå (Leq) 40,9 dB(A)

Mätpunkt 5: Ekvivalent ljudnivå (Leq) 44,9 dB(A)

Mätpunkt 6: Ekvivalent ljudnivå (Leq) 67,1 dB(A)

Uppmätta värden visar bullernivån vid angränsande bostäder i mätpunkt 4 och 5 idag är lägre, innebärande att riktvärdet 45 dBA under dag, kväll och helg kan innehållas. Riktvärdet för natt på 40 dBA överskrids dock under nattsiftet.

De högsta bullervärdena uppmättes i punkt 6, där nivån under hela dygnet överstiger riktvärdena. Åtgärder måste genomföras för att företaget ska klara riktvärdena enligt gällande miljölagstiftning. Åtgärderna är planerade till våren 2016. Samråd kring detta sker med Hylte kommun parallellt med planprocessen.



Foto 5. Skrotcontainrar i byggnadens sydöstra hörn. Åtgärder kommer att genomföras under våren 2016 för att komma till rätta med bullernivån vid angränsande fastighet i sydöst.

Buller från verksamheten ska begränsas så att det vid närliggande bostadshus inte överskrider de nivåer som anges efter prövning enligt gällande miljölagstiftning. En planbestämmelse (m) har påförts plankartan; ”Gällande bullerriktvärden för bostäder ska följas.

Buller från järnvägen

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

När det gäller kontorslokaler finns inga specifika riktvärden framtagna. Dock redovisas riktvärden för ljudnivåer inomhus vid arbetslokaler, av olika myndigheter. Arbetsmiljöverkets författningssamling om buller (AFS 2005:16) anger t ex;

*”Arbetsförhållande/ -platser med stora krav på stadigvarande koncentration eller behov av att kunna föra samtal obesvärat. Ex. Kontorsarbete, Sammanträden: **40 dBA**.*

En bullerutredning gjordes för Torup centrum under 2014 (Ramböll). Eftersom nu aktuell järnväg är del av samma sträcka och utredningen endast är drygt ett år gammal, har värden från denna använts.

Utredningen visar att trafiken på järnvägen i föreslagen gräns för byggrätten, 15 m från spårmit, har en bullernivå på ca 55 dBA.

Aktuella värden som använts i beräkningen är hämtade från Trafikverket och antal tåg har uppräknats till prognosår 2030. Dock är andelen godståg som passerar Kinnared sannolikt betydligt lägre än de siffror som använts, eftersom godstrafiken på järnvägen mellan Halmstad och Nässjö främst går mellan Halmstad och Hyltebruk och därmed inte passerar Kinnared.

Bedömningen är utifrån ovanstående, att tågtrafiken nu och i framtiden inte ger upphov till sådant buller att några skyddsåtgärder krävs. Kontorslokaler och andra lokaler där människor mer varaktigt vistas läggs ändå med fördel på så stort avstånd från järnvägen som möjligt.

Risker med hänsyn till farligt gods på järnväg

Allmänt om farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt under transport eller vid inlastning, lossning, tankning etc. Farligt gods kan ha explosiva, brandfarliga, giftiga, radioaktiva eller frätande egenskaper. Som exempel på farligt gods kan nämnas bensin, gasol, ammoniak, starka syror och oxiderande kemikalier, pyrotekniska produkter/ fyrverkerier eller gaser i sprayburkar och tändare etc.

Den senaste undersökningen med avseende på transport av farligt gods på väg och järnväg, genomfördes av SCB under 2006, på uppdrag av Räddningsverket. Undersökningen omfattar september månad 2006. Det finns brister i statistiken och resultaten visar endast tendenser av hur transporterna sker och ska inte betraktas som en absolut sanning.

Enligt statistik mellan åren 2001-2013 avseende transport av farligt gods på järnväg som *Trafikanalys* publicerat, har den totala godsmängden (antal ton) ökat med drygt 30 % mellan åren 2006 och 2013.

Farligt gods på aktuell järnvägssträcka

Enligt SCB:S flödesstatistik för farligt gods för järnväg, går idag inget farligt gods på den aktuella sträckan förbi planområdet.

Riskreducerande åtgärder

Området närmast järnvägsspåret bör lämnas fritt för att ge utrymme för underhållsåtgärder och räddningsinsatser om en olycka skulle ske. Det ger även möjlighet till framtida kompletteringar med riskreducerande åtgärder om risksituationen skulle förändras. Riskreducerande åtgärder handlar både om att undvika/minska risken för att en olycka händer och att minimera konsekvenserna av en olycka som ändå sker.

Huvuddelen av planområdet är redan ianspråktaget för verksamhet i form av byggnader eller kör- och trafikytor. Avstånd från spårmit till närmsta byggnad är minst 15 meter, med undantag för ett befintligt skärmtak i mitten av fastigheten Åmot 1:109.

Planförslaget lägger i huvudsak fast de förhållanden som nu råder men föreslår; att marken närmast järnvägen (15 m från spårmit) får bestämmelser som minskar risken för/konsekvenserna av en olycka med farligt gods. Bestämmelserna innebär att området inte får utformas så att det inbjuder till stadigvarande vistelse. Parkering och upplag får inte finnas. Bestämmelsen gäller för hela sträckan utmed järnvägen, även utmed den del som idag består av skärmtak/lastningszon. Parkeringsplatser i den norra delen av planområdet, kan därmed placeras som närmast 15 m från spårmit.

Kvartersmarken två meter närmast utmed järnvägen ska hållas planterad. Marken ska här anordnas på sådant sätt att man kan undvika att brandfarlig vätska rinner in på planområdet vid en olycka med farligt gods på järnväg.

Även om det idag inte transporteras något farligt gods på den aktuella sträckan, kan förutsättningarna ändras och man kan inte vara säker på hur framtiden ser ut (Miljöbalkens försiktighetsprincip). För att minimera konsekvenserna av en ev. olycka föreslås därför en bestämmelse som reglerar placering av entréer/utrymningsvägar och friskluftsintag. Dessa ska läggas i fasad som inte är vänd mot spårområdet. Fasader inklusive dörrar och fönster ska motsvara lägst brandteknisk klass EI30.

Miljö

Markföroreningar

På den yta som företaget köpt av Trafikverket och där man planerar för parkeringsplatser har det, enligt företaget, tidigare funnits järnvägsspår/bangård. Det finns inga uppgifter om att det inom detta område förekommit någon miljöfarlig verksamhet.

Länsstyrelsen i Halland har mellan år 2001-2013, genomfört en inventering av branscher som kan ha gett upphov till föroreningar i omgivningen. Syftet med inventeringen har varit att få fram de mest prioriterade områdena för fortsatt utredning och åtgärd. I arbetet har ett stort antal platser pekats ut och tilldelats en riskklass. Dessa finns nu i en nationell databas.

- Riskklass 1 Mycket stor risk
- Riskklass 2 Stor risk
- Riskklass 3 Måttlig risk
- Riskklass 4 liten risk

I databasen över misstänkta förorenade områden (MIFO) finns fyra f d verksamheter nordväst och nordöst om Gnotecs nuvarande byggnad utpekade. Dessutom finns även Åmot 1:109 (Gnotec) upptagen i registret.



Figur 4. Lägen för f d verksamheter utpekade i Länsstyrelsens databas över inventerade misstänkta förorenade områden.

Nedan följer en sammanställning av de uppgifter som finns hos Länsstyrelsen kring respektive verksamhet/ fastighet, samt en bedömning av verksamheternas ev. påverkan på omgivningen/ planområdet. (Se även kartbild på föregående sida.)

A. Åmot 1:109.

Gnotec. Oljehantering - enligt Länsstyrelsens register riskklass 3.

Bysoptipp. Enligt uppgifter har stora mängder bortschaktats i samband med byggnationen 1973. Inga föroreningar hittades då.

Riskbedömning: Gnotec borde kunna omklassas till 4 eftersom ev. oljeföroreningar sannolikt brutits ned under minst 2-3 decennier i mark och vatten.

Potentiellt skulle tungmetaller kunna förekomma i läge för f d bysoptipp. Men med hänsyn tagen till föreslagen markanvändning och att inget uttag av eget grundvatten sker i närområdet, bedöms det ej som rimligt att leta efter kvarvarande markföroreningar. Även mindre angeläget att titta på inomhusmiljön.

B. Kemisk industri utmed Österån. Riskklass 3 enligt Länsstyrelsens register.

Riskbedömning: Tungmetaller kan finnas kvar i marken även efter lång tid. Skulle kunna vara ett lokalt problem, men påverkar sannolikt inte planområdet. Ingen lugnflytande del av vattendraget som gränsar till planområdet och därmed inte intressant med någon sedimentundersökning.

C. F d tryckeri med lösningsmedel i liten skala. Nu bostäder. Riskklass 3 enligt Länsstyrelsens register. Bly (och zink och silver) har hanterats.

Riskbedömning: Finns risk för kontaminering av tungmetaller. Bly är svårörligt framförallt i grundvatten. Någon risk för påverkan på planområdet bedöms inte finnas.

D. F d bensinstation. Riskklass 4 enligt Länsstyrelsens register. Tanken fylld med sand under 1980-talet.

Riskbedömning: Detta kan man bortse från. Eventuella oljeföroreningar har sedan länge brutits ned. Ingen påverkan på planområdet.

E. Verkstadsindustri med liten kemikaliehantering på 1980-talet.

Riskbedömning: Historiskt skulle föroreningar kunna ha spridits till dagvatten etc. Idag finns sannolikt inga föroreningar kvar inom fastigheten och det finns därmed inget som kan påverka planområdet.

Den sammanfattande bedömningen är att planförslaget kan genomföras utan att hänsyn behöver tas till tidigare verksamheter i närområdet och deras ev. miljöpåverkan på marken.

Några föroreningar bedöms, utifrån vad som hittills framkommit, inte finnas inom planområdet.

Teknisk försörjning

Området ligger inom kommunens verksamhetsområde för VA. Fastigheten Åmot 1:109 är ansluten till kommunalt vatten och avlopp. Vatten- och avloppsledningarna går utmed Älvdalsvägen och ligger i ett stråk några meter in från väggkanten. I ett läge passerar även ledningarna under järnvägen. Det kommunala ledningsnätet bedöms ha tillräcklig kapacitet för en utökning av företagets verksamhet. Processvatten från verksamheten får inte släppas till det kommunala nätet.

Recipient för det kommunala dagvattennätet i Kinnared är Österån. Ledningar finns idag utmed Älvdalsvägen och passerar även under järnvägen i samma läge som VA-ledningarna. Dagvattennätet går från en lågpunkt utmed Älvdalsvägen vidare snett mot sydväst och ån och passerar i planområdets nordvästra hörn.

Längst ner i söder kommer en dagvattenledning från området öster om järnvägen. Dagvattnet släpps i ett mindre dike inom planområdet och går sedan vidare ut till ån (se foto nedan).



Foto 6. Det sydvästra hörnet av tomten, där befintligt dagvattendike i södra delen av tomten rinner ut i Österån.

Den smalare marken utmed järnvägen i norr utgörs i huvudsak av gräsytor som medger infiltration av regnvatten. Idag är det endast parkeringsytorna i den norra delen av fastigheten Åmot 1:109 som är anslutna till det kommunala dagvattennätet. Dagvattnet från övriga ytor infiltrerar i befintliga grönytor.

Företaget värmer idag upp sina lokaler med olja. En ambition finns att i framtiden övergå till annan fossilfri uppvärmning.

Brandposterna i Kinnared har begränsad kapacitet. Med tanke på närheten till Österån finns, om behov föreligger, möjligheter att anordna pumpplats för brandvatten i direkt anslutning till företaget. Byggnader ska vara åtkomliga för räddningsfordon med god framkomlighet; tre meter bred väg och fyra meter fri höjd. (BBR 5:7)

PLANFÖRSLAG

Markanvändning och byggrätt

Markanvändningen föreslås oförändrat vara industriändamål. Exploateringsgraden läggs inte fast på plankartan, utan anpassas utifrån behovet av kör- och trafikytor, grönytor mot Österån och skyddsområden mot järnväg etc. Bedömningen av detta görs i samband med kommande bygglov. Byggnadshöjden regleras till maximalt 10 meter, vilket är två meter över nu gällande plan/befintliga byggnader. Ökningen till 10 meter syftar till att göra planen flexibel inför framtida behov. Höjden bedöms med hänsyn till planområdets läge som acceptabel.

En tänkbar framtida utbyggnad redovisas på illustrationsplanen som följer planhandlingarna. Den visar en utbyggnad med lager och kontor i fastighetens norra del samt skärmtak/överbyggnad i den södra.

Avståndet till slänkrön mot ån är satt till minst 3 m, bl a med hänsyn till framkomlighet för räddningsfordon.

Trafik och parkering

Tillfart till området kommer att ske via Älvdalsvägen, på samma sätt som idag. Förslaget innebär att ca 30 meter av Älvdalsvägen (längst i söder) läggs till kvartersmark. Lastbilstrafiken till företaget kör utmed den östra sidan av byggnaden mot järnvägen och vänder runt längst i söder. Lastning och lossning sker under skärmtak på vägen tillbaka upp mot Älvdalsvägen.



Foto 7. Skärmtak utmed den östra sidan av byggnaden, där lastning och lossning sker.



Foto 8. Befintlig parkering direkt norr om byggnaden.

Vid en framtida utbyggnad kommer skärmtaket på bilden ovan att byggas om och placeras minst 15 meter från järnvägen. Med en utbyggnad av lager och kontor, enligt illustrationen, försvinner även nuvarande parkering. Nya parkeringsmöjligheter ges istället i f d järnvägsområdet, norr om industrin. Detta område ligger i förslaget som industrimark som inte får bebyggas.

Området närmast järnvägen (15 m från spårmit) får inte heller, ur säkerhetsaspekt, användas som upplag eller parkering. För att optimera ytan och få till så många platser som möjligt, förslås att en väg till och från parkeringarna läggs inom området närmast järnvägen, d v s inom 15 meter från spårmit. Vägen läggs innanför den två meter breda gröna zon som har säkerställts på kvartersmarken närmast järnvägen. I den idéutformning som visas på illustrationen ryms drygt 130 platser inom området, vilket är tillräckligt för att klara företagets behov.

Natur och grönytor

Vegetationen i slänten ner mot ån är viktig ur flera aspekter. Den bidrar till att behålla stabilitet i slänten och att ras/skred kan undvikas. Slänten kan även fungera som spridningskorridor för djur och växter och skapar skugga för vattenlevande djur i ån.

På plankartan säkerställs vegetationen med bestämmelsen ”n”; ”Marken ska hållas planterad. Befintliga träd och buskar ska i huvudsak sparas”.

Grönytan som idag finns utmed järnvägen i norr, försvinner då området omvandlas till parkering. På området finns ett antal lövträd, som om möjligt sparas som visuellt skydd mot järnvägen.

Även den vegetation som idag finns inom den före detta bostadstomten i norr, kommer att försvinna då området exploateras/planförslaget genomförs.

Mark och vatten

Planförslaget bedöms inte påverka Österån mer än marginellt. Gränsen för byggrätt mot ån förändras inte.

Strandskydd

Strandskyddet är till för att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för växt- och djurlivet.

Den del av planområdet som är beläget inom 100 m från Österån omfattas av strandskydd. Ett genomförande av planförslaget innebär att kommunen måste upphäva strandskyddet inom detta område. Området redovisas på plankartan.

Det allemansrättsliga värdet inom planområdet måste idag betecknas som noll eller mycket ringa, med hänsyn till att området idag inte är tillgängligt. Den del av strandskyddet som berörs av ett upphävande, ligger i huvudsak inom redan ianspråktagen kvartersmark och måste anses sakna betydelse för strandskyddets syften. Marken närmast ån utgörs av en slänt med buskar och träd samt lägre vegetation. Slänten inbjuder med hänsyn till dess lutning, inte till promenader eller passage.

Tillgänglighet till ån finns på den västra sidan.

Flygbilden nedan visar att området på den östra sidan av ån är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. På den västra sidan består marken av åkermark.

Värdet för växt- och djurlivet inom den del av strandskyddet som ligger inom ianspråktagen tomtmark måste anses vara litet. Bestämmelser föreslås, som innebär att slänten ner mot ån fortsatt ska hållas planterad och att befintliga buskar och träd ska sparas. Detta område kan även fortsättningsvis utgöra en zon för bevarande av goda livsvillkor för växt- och djurliv.

I samband med att detaljplanen antas kommer även kommunen att fatta beslut om upphävande av strandskyddet.



Foto 9: Österån med angränsande vegetation väster om Gnotecs byggnad.

Som särskilda skäl åberopas;

- Området är redan ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Kommunen är beslutsmyndighet. (Planärendet har inletts efter den 1/7 2009.)

I samband med att detaljplanen antas kommer även kommunen att ta beslut om ett upphävande av strandskyddet.

Kommunens bedömning är att det föreligger särskilda skäl för att upphäva strandskyddet inom hela planområdet. Gnotecs möjligheter att fortsatt nyttja hela området är ett långsiktigt samhällsintresse för såväl Kinnareds tätort som för hela Hylte kommun.

Teknisk försörjning

På plankartan har u-områden lagts ut för att säkerställa de ledningsstråk som går över kvartersmark. Det gäller såväl VA-ledningar som elkablar.

Elkablar (högspänning) kommer norrifrån utmed Älvdalsvägen, går över den norra delen av kvartersmarken som är tänkt för en kommande tillbyggnad och fortsätter sedan utmed Österån söderut. I söder övergår kabeln till en luftledning som sedan fortsätter snett mot sydväst över ån. På kartan nedan redovisas den del av kabeln som hamnar i konflikt med en framtida utbyggnad. Samråd/överenskommelse ska ske mellan Gnotec och E.ON om att kabeln i samband med utbyggnad ska få en annan sträckning. U-områden har därför enbart föreslagits för att säkerställa den nya sträckningen som är tänkt att fortsätta norr ut och ansluta mot Älvdalsvägen längre norrut enligt kartan nedan.



Figur 6. Befintlig högspänningskabel samt föreslagen ny sträckning vid en eventuell framtida flytt av elkabeln, i samband med planerad tillbyggnad.

Området berörs endast av företagets interna telekablar. Inga u-områden krävs för dessa.

Företagets intention är att nya lokaler ska värmas upp med spillvärme från produktionen. Det innebär att oljeanvändningen inte ökar i och med ett genomförande av planförslaget.

Dagvatten

Vid ett genomförande av detaljplanen kommer ytterligare mark att hårdgöras för parkering med en snabbare avrinning som följd. Planen föreslår att området ansluts till den kommunala dagvattenledningen som går utmed Älvdalsvägen. Lämpligen utformas dagvattennätet inom parkerings- och körytor med oljeavskiljare för omhändertagande av t ex oljespill.

GENOMFÖRANDE

Här redovisas de organisatoriska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på bästa sätt. Konsekvenser av genomförandet för enskilda sakägare, andra berörda och miljön, redovisas under *Konsekvenser*, sid 22-23.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planprocessen beräknas fortgå enligt följande tidplan:

Samråd	mars-april 2016
Antagande	maj 2016
Laga kraft	juni 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 byggstart tidigast ske hösten 2016, efter beslut om bygglov.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 15 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

Planavtal har tecknats mellan Gnotec AB och Hylte kommun, vilket bl.a. reglerar kostnaderna för kommunens arbete i samband med planprocessen.

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

Ansvarsfördelning

Detaljplanen tas fram av bsv arkitekter & ingenjörer ab, på uppdrag av Gnotec Kinnared AB och i samråd med Hylte kommun. Exploatören/företaget svarar för genomförandet av planen.

Exploatören ansvarar för att nödvändiga överenskommelser tecknas med ledningshavare om flytt av kablar/ledningar.

Exploatören ansvarar för att samråd sker med Trafikverket inför arbete i anslutning till järnvägsfastigheten.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och fastighetsbildning

Gnotec äger idag, med undantag för del av Älvdalsvägen, all mark inom planområdet.

På Åmot 1:109 har företaget idag sin verksamhet. Övriga fastigheter som nu föreslås läggas till industrikvarteret är; Kinnared 26:2 (f d bostadsfastighet) samt Kinnared 2:5 (f d järnvägsmark). Dessa båda fastigheter har Gnotec tidigare förvärvat.

Den del av Älvdalsvägen som föreslås regleras till kvartersmark hör till Kinnared 2:2 och ägs av Trafikverket. Planförslaget förutsätter en överenskommelse om förvärv/fastighetsbildning.

På plankartan utlagda u-områden avser elkablar samt kommunala vatten- och avloppsledningar. L-området i sydväst avser befintlig luftledning. U- och l-områden ger stöd för bildande av ledningsrätt.

Kinnared 2:2 ingår i Kinnareds vägförening. I samband med kommande lantmäteriförrättning kan det bli aktuellt med omprövning av aktuell vägförening.

Ekonomiska frågor

Kostnader för åtgärder på kvartersmark

Berörd exploatör/markägare bekostar kommande åtgärder på kvartersmark.

Vid ett krav på uppförande av stängsel utmed järnvägen ska kostnaden för detta regleras enligt lagen om stängselskyldighet.

Kostnader för fastighetsbildning och -reglering

Berörd exploatör/markägare bekostar behövlig fastighetsbildning och fastighetsreglering inom planområdet

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.

Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa kabelanläggningar i samband med byggnation inom området, ska bekostas av exploatör/markägare.

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

Kostnaderna för planarbetet regleras av planavtal. Exploatören har full plannytta och bekostar planarbetet i sin helhet.

KONSEKVENSER

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 genom behovsbedömning (2016-01-20) prövat planens bedömda miljöpåverkan, och där gjort bedömningen att planen inte kan förväntas medföra någon betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har enligt 6 § MBK-förordningen samrått med Länsstyrelsen i Halland (2016-02-12) och med samhällsbyggnadskontorets miljöenhet (2016-02-01), vilka inte har haft några invändningar mot bedömningen.

Kommunens ställningstagande är att förslaget till detaljplan för Åmot 1:109 m fl inte förväntas medföra någon betydande miljöpåverkan och att en MKB därmed inte behöver upprättas. En översiktlig beskrivning av planens konsekvenser för samhället, för miljön och för enskilda sakägare och andra berörda redovisas nedan.

Konsekvenser för sakägare och andra berörda

Sakägare

Fastigheter i anslutning till planområdet, och andra sakägare enligt fastighetsförteckningen, bedöms bli berörda på följande sätt av planförslaget:

Sakägare	Konsekvenser
Åmot 1:109	Oförändrat användningssätt, men med en utökad byggrätt mot norr (tack vare att Kinnared 26:2 nu planläggs som industri). Högsta tillåtna byggnadshöjd ökas från åtta till tio meter.
Kinnared 2:5	Användningssättet ändras från järnvägsändamål till industri (J), med möjlighet att anlägga parkeringsplats. En mindre del – transformatorstation – planläggs som tekniska anläggningar (E).
Kinnared 2:4	Planläggs och får användningsbestämmelsen E – tekniska anläggningar.
Kinnared 2:2	Ca 165 m ² av fastigheten(gatumark) föreslås läggas till kvartersmark med möjlighet att reglera denna del till Åmot 1:109.
Kinnared 4:1	Bedöms inte påverkas.
Kinnared 26:1	Utsikten mot öster påverkas, då en grönyta omvandlas till parkeringsplats. Ny sträckning för högspänningskabel utmed tomtens norra och västra gräns.
Kinnared 26:2	Användningssättet ändras från bostad (B) till industri (J).
Kinnared 26:4	Bedöms inte påverkas.

Kinnared 26:5	Bedöms inte påverkas.
Kinnared 42:1	Bedöms inte påverkas.
Kinnared 43:1	Utsikten mot öster påverkas, då en grönyta omvandlas till parkeringsplats.
Kinnared 25:2	Utsikten mot öster påverkas, då en grönyta omvandlas till parkeringsplats.
Kinnared 25:1	Utsikten mot öster påverkas, då en grönyta omvandlas till parkeringsplats.
Kinnared 25:3	Bedöms inte påverkas.
Kinnared 43:2	Bedöms inte påverkas.
Kinnared 12:18	Endast marginell påverkan, då grönytan utmed järnvägens västra sida omvandlas till parkeringsplats.
Kinnared 12:20	Endast marginell påverkan, då grönytan utmed järnvägens västra sida omvandlas till parkeringsplats.
Åmåt 1:3	Bedöms inte påverkas.
Åmot 1:4	Bedöms inte påverkas.
Åmot 2:1	Endast marginell påverkan, då grönytan utmed järnvägens västra sida omvandlas till parkeringsplats.
Åmot 1:39	Endast marginell påverkan, då grönytan utmed järnvägens västra sida omvandlas till parkeringsplats.
Åmot 1:35	Endast marginell påverkan, då grönytan utmed järnvägens västra sida omvandlas till parkeringsplats.
Åmot 1:34	Bedöms inte påverkas.
Åmot 1:36	Bedöms inte påverkas.
Åmot 1:25	Bedöms inte påverkas.
Åmot 1:108	Bedöms inte påverkas.
Åmot 1:94	Bedöms inte påverkas.
Åmot 1:66	En lägre bullernivå kan förväntas, då föreslagna bullerdämpande åtgärder genomförts. Avser åtgärder vid skrothantering i det sydöstra hörnet av byggnaden på Åmot 1:109. Åtgärderna är kopplade till detaljplanen på så sätt att de ska vara genomförda då planen antas.
Åmot 1:21	En lägre bullernivå kan förväntas, då föreslagna bullerdämpande åtgärder genomförts. Avser åtgärder vid skrothantering i det sydöstra hörnet av byggnaden på Åmot 1:109. Åtgärderna är kopplade till detaljplanen på så sätt att de ska vara genomförda då planen antas.
Åmot 1:22	Bedöms inte påverkas.
Åmot 1:133	En viss positiv påverkan. En lägre bullernivå kan förväntas. Se Åmot 1:21.

Andra berörda

Planförslaget bedöms inte beröra några andra grupper utöver anställda och besökare till företaget. Dessa berörs bland annat då parkeringsytan flyttas till ett läge något längre från fabriksbyggnaden.

Konsekvenser för miljön och människors hälsa

Transportarbete

Planförslagets syfte är primärt att möjliggöra för Gnotec att samla sina lagerutrymmen till Kinnared, och därmed minska transporter mellan Kinnared och Hylte där man idag har lagerlokaler.

En framtida utökning av produktionen med ökade transporter som följd är därmed möjligt utan att det totala transportarbetet ökar i jämförelse med dagens situation.

Landskapsbild och gaturum

Älvdalsvägens gaturum förändras då den f d järnvägsmarken utmed gatans östra sida omvandlas från en grönyta till parkering. Med hänsyn till att det utmed gatan främst ligger olika verksamheter och enbart någon enstaka bostad, bedöms förändringen inte vara betydande.

Natur och växtlighet

Ytan mellan Älvdalsvägen och järnvägen består av en gräsyta med ett antal lövträd närmast gatan. Denna yta blir, då planen genomförs, istället i sin helhet hårdgjord med parkeringsplatser. Om möjligt ska träd sparas, men planen innebär ändå att grönytan i huvudsak försvinner. Med hänsyn till områdets läge i samhället, d v s utmed järnväg med närhet till främst verksamheter bedöms inte förändringen vara betydande.

Dagvatten och översvämningsrisker

Planförslaget innebär att parkeringsytorna hårdgörs (ca 4000 m²), vilket medför att en större mängd dagvatten ska tas om hand. Ytorna kopplas till kommunens dagvattennät som bedöms ha tillräcklig kapacitet. Förändringen bedöms inte vara betydande.

Området ligger på en marknivå som är betydligt högre än högsta högvatten för angränsande vattendrag. Ingen risk för översvämning föreligger.

Buller och luftföroreningar

En utbyggnad enligt detaljplanen bedöms inte medföra någon nämnvärd ökning av trafikmängd eller av buller och luftföroreningar i eller i anslutning till planområdet. Miljö kvalitetsnormer för buller och utomhusluft bör därför inte påverkas negativt av planförslaget.

Hushållningsbestämmelser och riksintressen enligt miljöbalken (MB) kap 3-4

Planförslaget bedöms medföra en från allmän synpunkt god hushållning av mark och vatten (MB 3:1). Planområdet omfattas i övrigt inte av riksintressen eller andra grundläggande bestämmelser i MB 3, eller av särskilda hushållningsbestämmelser enligt MB 4.

Konsekvenser för samhället

Kostnader för kommunen

Kommunen är huvudman för VA-nätet, vilket generellt medför kostnader vid förändringar av anslutningar från allmän ledning till förbindelsepunkt i fastighetsgräns. Dessa kostnader regleras av VA-taxan.

I övrigt bedöms inte detaljplanen medföra några kostnader för kommunen.