

Strukturplan för verksamhetsområde Älvasjö



Älvasjö, Halmstad kommun

Kommunledningsförvaltningen 2025-04-08

KS-2023/00242

Innehåll

Strukturplan verksamhetsområde Älvasjö.....	1
INLEDNING	3
Vad är en strukturplan?	3
Syfte.....	3
Status	3
Markägoförhållanden.....	3
Bakgrund	4
Uppdrag.....	5
Tidigare ställningstaganden.....	5
Förutsättningar	6
UTVECKLINGSFÖRSLAG	7
Målbild	7
Utvecklingsstrategier.....	8
Övergripande förslag.....	10
GENOMFÖRANDE OCH VIDARE ARBETE	17
Ekonomiska förutsättningar för genomförandet.....	17
Etappindelning	17
Tidplan	18
BEDÖMNING AV KONSEKVENSER.....	19
Miljömässiga konsekvenser.....	19
Sociala konsekvenser.....	20
Ekonomiska konsekvenser	20

INLEDNING

Vad är en strukturplan?

En strukturplan ska framhäva områdets potential att utvecklas. Dokumentet ska användas som ett vägledande underlag för målbild och stöd vid framtida planläggning. Strukturplanen visar områdets övergripande struktur av gator, grönska, stadsrum, bebyggelse samt dess koppling till omgivningen. Detta presenteras genom beskrivande text, kartor och illustrationer.

En strukturplan redovisar på ett övergripande sätt den tänkta fysiska strukturen. Till skillnad från en detaljplan redovisar inte strukturplanen den exakta lokaliseringen eller omfattningen för markanvändning och byggrätter.

Målgruppen för detta dokument är områdets markägare, kommunpolitiker, framtida exploitörer, tjänstepersoner och invånare i Halmstads kommun.

Syfte

Syftet är att ta fram en strukturplan för området som ska klargöra den övergripande fysiska strukturen för området utifrån platsens förutsättningar och kommunens översiktliga planering. Vidare är syftet att klargöra utmaningarna inom planområdet och vilka utredningar som behövs tas fram i fortsatt planeringsarbete. Syftet är också att ta fram en översiktlig etappindelning för områdets planering och utbyggnad.

Status

Strukturplanen utgör underlag för framtida detaljplanläggning och markrelaterade frågor i området. Strukturplanen fungerar som ett kommunalt styrdokument där planen tydliggör kommunens intentioner och målbild för området. Genom att på en övergripande nivå utreda och ta ställning till större, komplexa frågor tidigt i processen kan efterföljande planering, dialog och samordningen inom projektet förenklas och effektiviseras.

Strukturplanen har remitterats internt inom projektets arbetsgrupp som innehåller representanter från berörda avdelningar och förvaltningar inom kommunen.

Markägoförhållanden

Ingående fastigheter i denna strukturplan är Spånstad 3:4, Spånstad 3:5, Spånstad 3:2, Spånstad 2:10, Spånstad 2:7, Spånstad 2:8, Spånstad 4:29, Spånstad 4:4, Spånstad 4:12, Kårarp 1:52 samt Älvsjö (fotstad), som är en outhägn fastighet. Samtliga fastigheter är i privat ägo.

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se

Bakgrund

I Halmstad råder det sedan länge en brist på etableringsbar verksamhetsmark. Behovet är stort och att hitta ny verksamhetsmark inom kommunen har de senare åren visat sig svårt då verksamhetsetableringar ställer stora krav på infrastruktur, plats och omgivning. Inom ramen för kommunens nya översiktsplan, ÖP 2050 som godkändes i augusti 2022, har därför ett omfattande arbete gjorts för att hitta lämpliga lokaliseringar för ny verksamhetsmark. Bland annat har ett område vid Älvasjö (V8), pekats ut.

Området ligger strax utanför Åled och har ett bra geografiskt läge med goda kopplingar till infrastruktur nära E6/E20 samt väg 26 som löper precis väster om området. Området är prioriterat framför andra verksamhetsområden i ÖP då det i huvudsak består av skogsmark som är att föredra framför etableringar på jordbruksmark.

Områdets kuperade terräng och rika innehåll på fornlämningar skapar dock utmaningar för hur området kan utvecklas. En annan utmaning är att kommunen inte äger någon mark inom området. Kommunen har därför genom en avsiktsförklaring kommit överens med den största fastighetsägaren i området att planläggning av området ska påbörjas. Eftersom fastighetsägaren som kommunen tecknat avtal med inte äger hela området kommer planläggningen och utbyggnaden av området behöva ske etappvis.

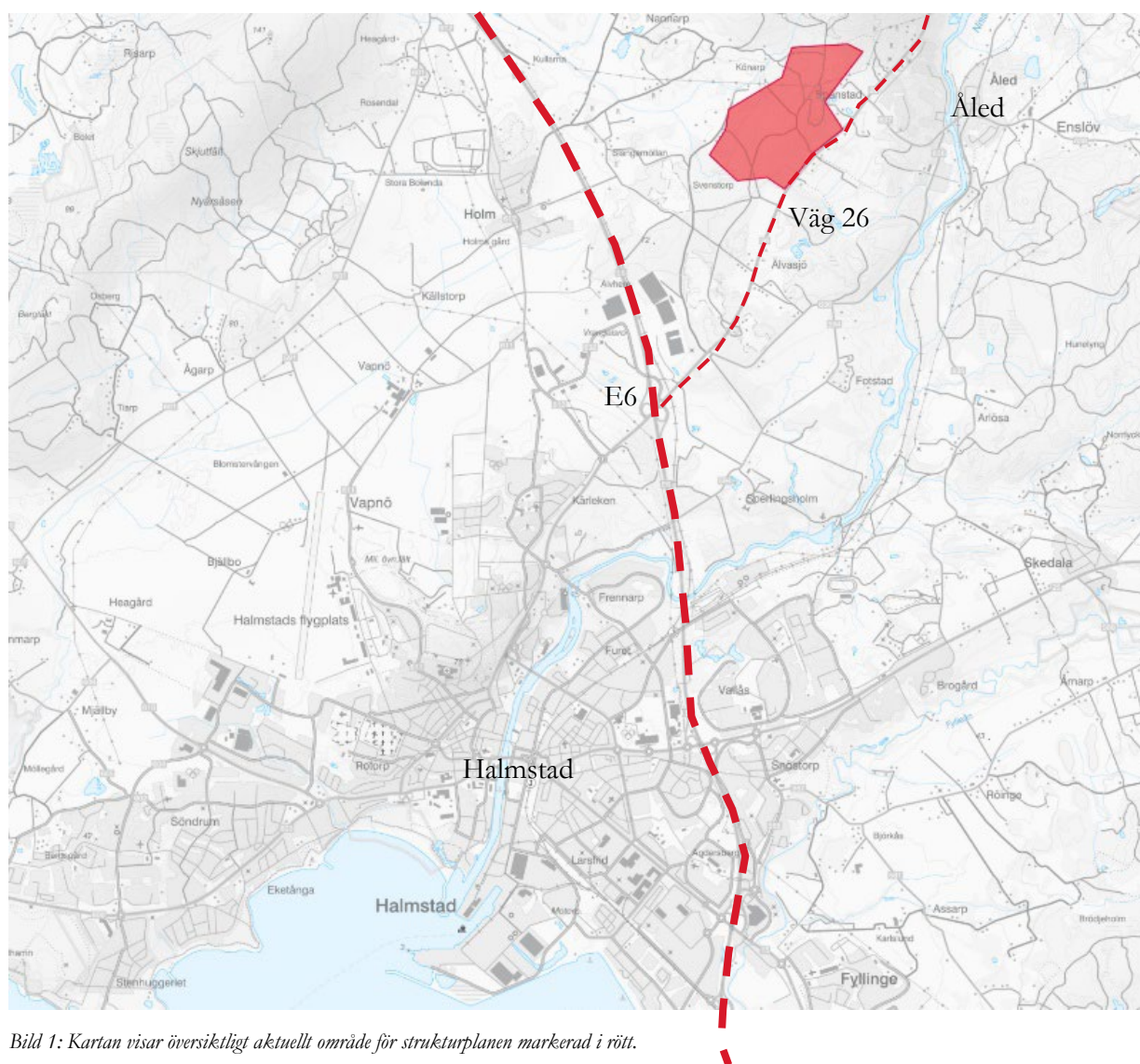


Bild 1: Kartan visar översiktligt aktuellt område för strukturplanen markerad i rött.

Uppdrag

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade den xx mån 2024 § xx att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram en strukturplan för nytt verksamhetsområde i Älvasjö, område V8 i Framtidsplan 2050.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Enligt översiktsplanen, Framtidsplan 2050, som trädde i kraft den 2022-08-12, föreslår kommunen att etablera ett nytt verksamhetsområde (V8) för att möta det ökande behovet av mark för olika verksamheter. Området har en strategiskt fördelaktig placering nära väg 26, som är av nationell betydelse, och Halmstads norra avfart på E6, vilket ger goda logistiska förutsättningar. Planer på att utveckla ett framtida kommunikationsreservat skulle ytterligare förbättra områdets tillgänglighet.

Området innehåller flera fornlämningar, vilket kräver fördjupade utredningar och ställningstaganden. Grönstrukturen inom området bör anpassas till de fasta fornlämningarna, såsom högar. Dessutom behöver dagvattenlösningar och grönstruktur ta hänsyn till markens sårbarhet i tillrinningsområdet för att säkerställa att grundvattnet inte påverkas negativt. En grön skyddsridå föreslås i nordväst för att minska inverkan på landskapsbilden i det öppna landskapet. Det föreslås även att kopplingar till väg 26, cykelvägar och kollektivtrafik studeras närmare i den kommande planeringsfasen.



Bild 2: Utdrag ur ÖP 2050, laga kraft 2022-08-12, med utpekad verksamhetsområde (V8), planerad cykelväg längs med väg 26 och kommunikationsreservat i väst.

Detaljplan

Markområdet omfattas i dagsläget inte av detaljplan.

Riksintressen

Området ligger utmed väg 26 som är ett utpekad riksintresse för kommunikation.

Väg 26 är funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, för långväga persontransporter samt en rekommenderad färdväg för farligt gods. Vägen binder samman anläggningar av riksintresse.

Då väg 26 är en rekommenderad transportväg för farligt gods behöver säkerhetsavstånd beaktas vid planering av bebyggelse och infrastruktur i dess närhet. Riskanalys och skyddsåtgärder som grön skyddsbarriär bör inkluderas i planeringen.

Området ingår i Märstocka skjutfält, ett område med särskilt behov av hinderfrihet, samt i påverkansområde väderradar.

Förutsättningar

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Geografiskt läge: Området, som består av cirka 190 hektar produktionsskog, är beläget mellan Halmstad och Åled, väster om väg 26, se Bild 1. Dess närhet till både väg 26 och motorväg E6 ger det en fördelaktig placering för framtida verksamhetsutveckling och transportmöjligheter.

Topografi: Området är kuperat med en större höjdrygg i mitten av området. Höjdskillnaderna inom området ligger som mest på mellan 43 och 73 m.ö.h. Området är även rik på fornlämningar, se arkeologi.

Markanvändning och bebyggelse: Området är i dagsläget inte detaljplanerat och består av obebyggd mark med vissa naturvärden och högt kulturhistoriskt värde. Strukturplanen ska säkerställa att marken används på ett sätt som främjar utveckling av verksamheter, samtidigt som det tas hänsyn till naturvärden och kulturmiljöer.

Ledningar: En gasledning löper i närheten av planområdet, och en starkströmsledning går genom området. Båda dessa infrastrukturer kräver att säkerhetsavstånd beaktas vid planering av bebyggelse och infrastruktur.

Arkeologi

Inom detaljplanens första och andra steg ska fornlämningar inom planområdet utredas för att säkerställa att kulturhistoriska värden hanteras på ett korrekt sätt. Ett särskilt fokus kommer att läggas på ett potentiellt gravfält som Länsstyrelsen har identifierat på kartbilden som en möjlig gravplats. Detta område har i strukturplanen reserverats som naturmark för att skydda dess kulturhistoriska värde.

Andra möjliga fornlämningar, såsom eventuella boplatser, ska utredas i samtliga skeden. Dessa utredningar är avgörande för att möjliggöra etablering av verksamheter och industri inom området. Genom att kombinera arkeologiska undersökningar med noggrann planering säkerställs att områdets kulturhistoriska arv bevaras samtidigt som det tillåts en hållbar utveckling av verksamhetsområdet.

Samordning med Länsstyrelsen är nödvändig för att utföra dessa utredningar. Detta inkluderar inventering, dokumentation och bedömning av hur fornlämningar kan integreras i den långsiktiga planen för markanvändning. Resultaten från dessa utredningar kommer att påverka detaljplanens utformning och ligga till grund för att balansera kulturmiljöbevarande med behovet av expansion och utveckling.

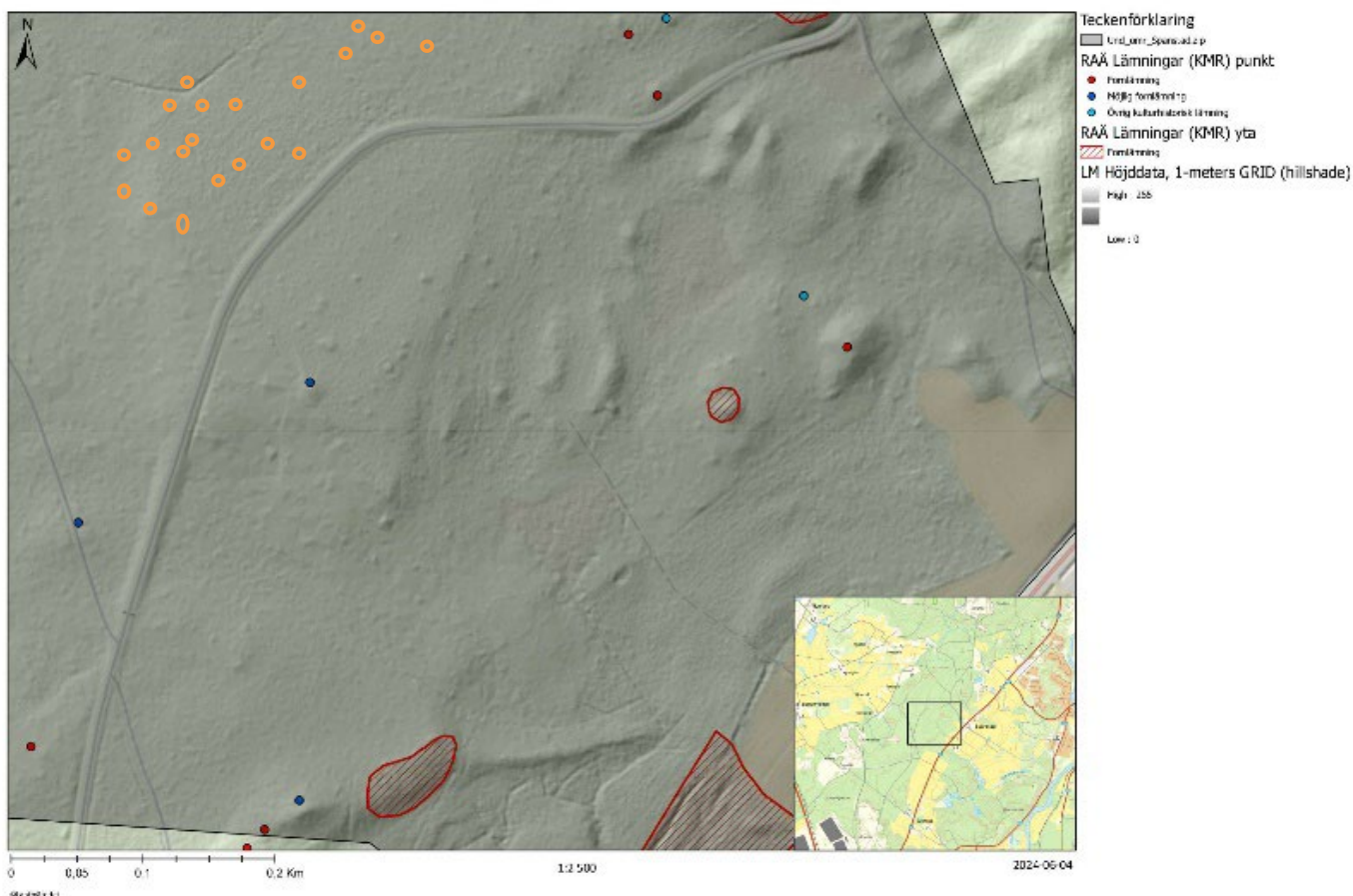


Bild 3: Fornlämningsskarta från RAÄ. Orangea ringar visar var eventuella fler fornlämningar ligger.

En arkeologisk utredning för etapp 1 har påbörjats och förväntas levereras under 2025. Detta är det första steget av tre i den arkeologiska processen. Resultaten från denna utredning kommer att utgöra en viktig del av beslutsunderlaget och bidra till att säkerställa att planerade ingrepp i området sker med hänsyn till dess kulturhistoriska värden. De följande stegen i utredningen kommer att genomföras i takt med att planeringen fortskrider, i nära samarbete med Länsstyrelsen, för att säkerställa att samtliga fornlämningar identifieras och hanteras på ett korrekt sätt.

UTVECKLINGSFÖRSLAG

Målbild

Målbilden för verksamhetsområdet Älvasjö är att skapa en hållbar och välutvecklad plats som möter moderna verksamhetsbehov med hänsyn till miljö, arkeologi, kulturvärden och samhällets långsiktiga utveckling. Området ska främja tillgänglighet och samtidigt erbjuda den infrastruktur som krävs för effektiv logistik för verksamheter.

Älvasjö ska bli ett integrerat verksamhetsområde med hållbara lösningar för markanvändning och teknisk försörjning. Genom att skapa grönområden i områdets mitt säkras inte bara skyddet av fornlämningar, utan också rekreativsmöjligheter för de som arbetar i området.

Infrastruktur och trafiklösningar ska främja gång-, cykel- och kollektivtrafik, medan gröna zoner i övergången mot landskapet ska mildra visuella och ekologiska effekter av exploateringen. Dessa zoner stödjer en hållbar dagvattenhantering och kan bidra till att bevara vissa ekosystemtjänster.

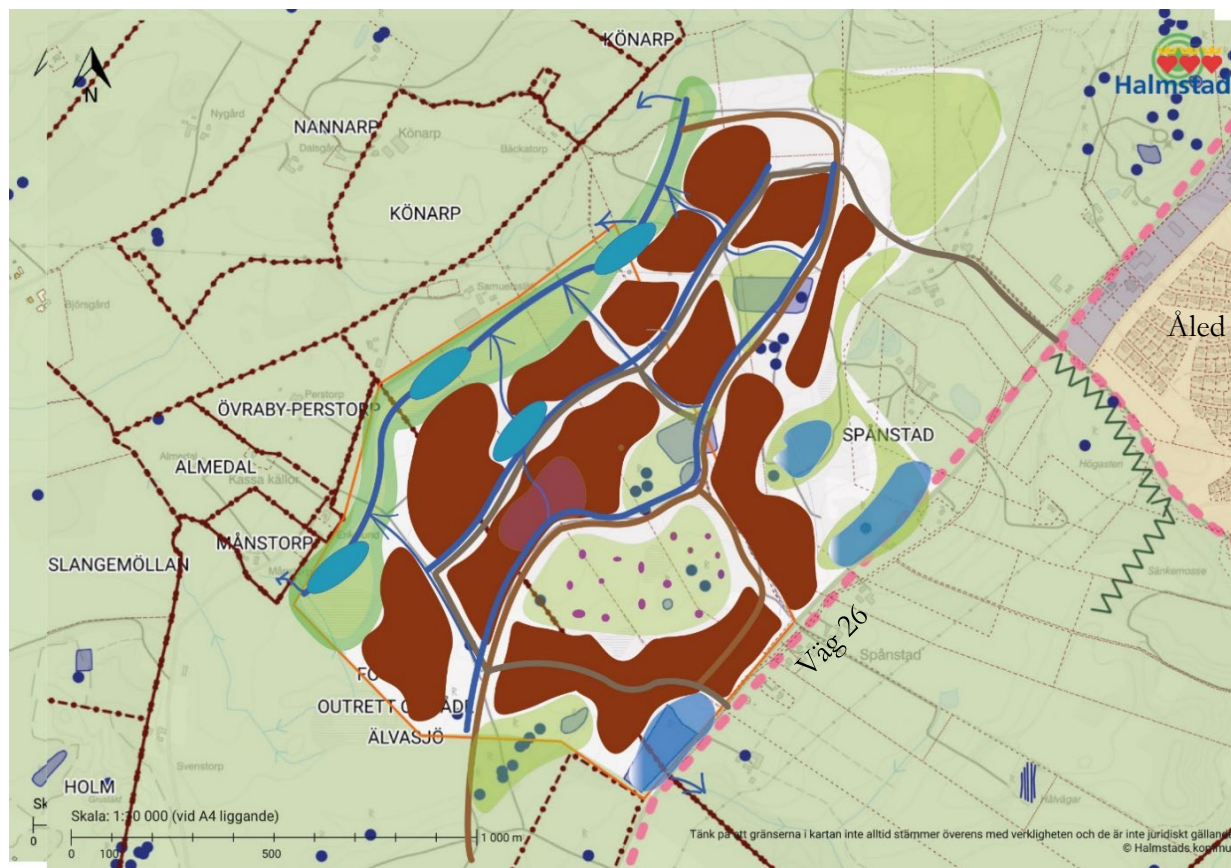


Bild 4: Samlad målbildskarta med vägnät, verksamhetsområde dagvattenhantering och grönstruktur.

Utvecklingsstrategier

Området planeras att byggas ut i flera etapper för att stegvis möjliggöra etablering av olika verksamheter och industriella aktörer. Den första förutsättningen som behöver uppfyllas är att området ansluts till en pumpstation för spillvatten, samt att en anslutning till dricksvattennätet för att säkerställa tillgång till dricksvatten samt effektiv hantering av avloppsvatten.

En ny infart från väg 26 ska kopplas till området och till den befintliga vägen, kallad ”Skanska väg” som sträcker sig genom området till en grustäkt. Denna väg kommer att fungera som huvudvägen och ska byggas ut successivt i takt med ökande behov. Dessutom planeras en kompletterande gång-

och cykelbana längs huvudvägen, se Figur 4, för att främja hållbara och säkra transportalternativ för både arbetare och besökare.

Utbyggnaden av huvudvägen och cykelvägen kommer att ske parallellt med de olika utvecklingsfaserna i området. Detta innebär att vägen kan anpassas med ökad kapacitet, förstärkta vägbanor, säkerhetsåtgärder och eventuellt bredare körfält för att hantera tyngre och mer frekvent trafik från industriverksamheter. Genom att utveckla infrastrukturen i takt med de olika etapperna skapas en hållbar och kostnadseffektiv lösning som säkerställer smidiga transporter för verksamheterna och tillgång till områdets olika delar.

En etappvis utbyggnad av både mark och vägnätet möjliggör flexibilitet och anpassning efter områdets tillväxt. Genom att sprida ut investeringar över tid tillämpas en kostnadseffektiv strategi, där resurser riktas dit de behövs som mest i varje fas. Detta bidrar inte bara till en hållbar och funktionell infrastruktur utan säkerställer även att verksamheterna i området har god tillgång till transportvägar, vilket underlättar logistik och daglig drift.

Terrassering av området kräver slänter och stödmurar för att anpassa bebyggelse till topografin och minska erosion. Markanpassning ska ske successivt och samordnas med infrastrukturutbyggnad för att skapa en stabil och hållbar struktur. Terrasseringen bör genomföras inom detaljplanområdet för att säkerställa anpassning till grannfastigheter och en enhetlig höjdstruktur.



Bild 5 och 6: Exempel på verksamhetsområde i kuperad terräng. Översta bilden från industri- och verksamhetsområde i Viby och understa från industri- och verksamhetsområde i Borås.

Övergripande förslag

Bebyggelse och markanvändning

Området är planerat att utvecklas för logistik, industri och verksamheter med målet att skapa en hållbar och funktionell struktur anpassad till moderna behov. För att optimera markanvändningen och bevara områdets naturliga förutsättningar kommer terrassering att tillämpas, vilket möjliggör effektiv nyttjande av höjdskillnader i landskapet.

I den planerade bebyggelsen i Älvasjö ska präglas av en balans mellan utveckling och bevarande. Fokus behöver ligga på att skapa en hållbar och effektiv struktur för verksamheter, samtidigt som miljö- och kulturvärden respekteras. Detaljerade riktlinjer för bebyggelseutformning, teknisk försörjning och trafiklösningar kommer att fastställas i detaljplanearbetet.



Bild 7: Övergripande markanvändningskarta.

Principer för markanvändning och bebyggelseutveckling

- Genom terrassering minskas behovet av omfattande markarbeten, vilket bidrar till kostnadseffektivitet och minimerar miljöpåverkan.
- Den befintliga topografin används för att skapa naturliga avgränsningar mellan verksamhetsområden och grönstruktur.
- Områdets struktur ska säkerställa smidig logistik och transportflöden, samtidigt som buller och miljöpåverkan hanteras genom strategiska skyddszoner.
- God gestaltning ska säkerställas i planeringen, då området utgör en viktig entré till verksamhetsområdet och delvis även till Åleds entré. Utformningen ska bidra till en sammanhållen och väl integrerad miljö som harmoniserar med omgivningen.

Skyddszoner och landskapsintegration

- En grön buffertzona ska skapas för att skydda angränsande naturområden och minska visuell påverkan från bebyggelsen.
- Bevarandet av fornlämningar och kulturhistoriska värden säkerställs genom att vissa områden reserveras som naturmark.
- Dagvattenhanteringen integreras i grönstrukturen, där naturliga höjdskillnader och infiltrationsytor används för att minimera översvämningrisker.

Grön och blå struktur

Landskapet vid Åled, i anslutning till Nissan och Sennanån, ska hanteras med hänsyn till dess småskaliga jordbrukslandskap och omgivande skogsmark. Väg 26, som löper genom området parallellt med Nissan och järnvägen Halmstad–Nässjö, ska beaktas i planeringen för att säkerställa att den nya bebyggelsen anpassas till den befintliga landskapsbilden. Längs med väg 26 planerar Trafikverket för faunaåtgärder. Området består av kuperad terräng med naturliga höjdskillnader, och särskilt gravfältet vid den sydöstra delen ska bevaras som naturmark. Detta område bör utformas så att det fortsätter att vara en synlig del av landskapet och bidra till områdets kulturhistoriska värde.

Terrassering av området ska användas för att anpassa bebyggelsen till topografin och minimera markpåverkan. De slänter som skapas genom terrasseringen bör integreras i grönstrukturen och planteras med inhemska växtarter för att stärka ekosystemtjänsterna och skapa en mjuk övergång mellan bebyggelse och naturområden.

Dagvattenhanteringen ska samspela med grönstrukturen genom strategiskt placerade fördröjningsmagasin och infiltrationsytor i lågpunkter. Dessa lösningar ska bidra till att minska risken för översvämningar och säkerställa en långsiktigt hållbar vattenhantering. Se vidare under dagvatten.

Sammanfattningsvis ska detaljplanen säkerställa att grön och blå struktur utvecklas i samklang med områdets landskapliga och ekologiska förutsättningar. Genom att kombinera vägdiken, terrasserade slänter och fördröjningsmagasin ska en hållbar och attraktiv miljö skapas, där ekosystemtjänster och rekreativa värden tas tillvara på ett effektivt sätt.



Bild 8 och 9: Omgivande skogs- och åkerlandskap i Älvasjö

Kopplingar och trafik

Kollektivtrafik

Nuvarande busshållplats placering behövs utredas inom ramen av en trafikutredning. Syftet är att identifiera den mest lämpliga placeringen för att säkerställa hög säkerhet och god tillgänglighet för både pendlare och de boende, se bild 11.

Gång och cykeltrafik

Tillsammans med Trafikverket arbetar kommunen på att verksamhetsområdet kan kopplas till en ny tänkt framtida cykelväg från Halmstad till Åled längs väg 26. Initiativet syftar till att underlätta cykelpendling och förbättra säkerheten för cyklister som dagligen rör sig mellan dessa orter. I framtiden planeras även en utbyggnad av cykelvägen fram till Oskarström. Arbetet med den nya cykelvägen mellan Halmstad och Åled sker parallellt med planeringen av verksamhetsområdet och ska vid behov beaktas och säkras i kommande detaljplaner.

Längs huvudvägen inom verksamhetsområdet kommer ytterligare en cykelväg att anläggas. Denna del av projektet är utformad för att främja hållbara transportalternativ inom området, vilket både underlättar arbetspendling och minskar biltrafiken.

Det är dock viktigt att notera att den nya cykelvägen mellan Halmstad och Åled inte ingår i detta specifika detaljplaneuppdrag. Kommunen ser dock frågan som viktig och arbetar aktivt med att möjliggöra en välfungerande cykelinfrastruktur i samarbete med Trafikverket.

I detaljplanen ska det även undersökas om gång- och cykelvägen behöver anläggas i samband med alla vägar inom planområdet för att främja hållbara färdmedel och skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur.

Biltrafik

En ny infart från väg 26 behöver etableras i området södra del. I strukturplanen föreslås även en kompletterande anslutning i områdets norra del, i höjd med Spånstadvägen. Eftersom Trafikverket är väghållare måste etableringen av dessa infarter ske i dialog och samverkan med Trafikverket, se bild 10.

I detaljplanen för den första etappen krävs det att en trafikutredning tas fram för att utreda möjligheterna nya anslutningar till väg 26 samt var en anslutning till väg 26 i områdets södra del kan placeras och utformas ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Utredningen ska säkerställa att infarten utformas på ett sätt som minimerar olycksrisker och optimerar trafikflödet både för fordon som kör in i verksamhetsområdet och för genomfartstrafiken på väg 26. Detta inkluderar även analys av sikthinder, avfartsradier och eventuella hastighetsanpassningar för att uppnå en trygg och effektiv trafiklösning. Utredningen ska göras i samverkan med Trafikverket.

Det ska också utredas om infarten kan förändras allt eftersom verksamhetsområdet byggs ut. Denna fråga är viktig att undersöka vidare i relation till den ökade trafikalstringen som en utbyggnad kan medföra. På detta sätt kan kostnader optimeras genom att undvika att bygga för stort i början av projektet.

Som bild 10 visar ska en huvudväg gå genom området. I etapp 2, som ligger längre fram i planeringen, ska detaljplanen utreda östra anslutningen vid korsningen väg 26 och Åled. Med denna anslutning skapas ett naturligt trafikflöde genom området.

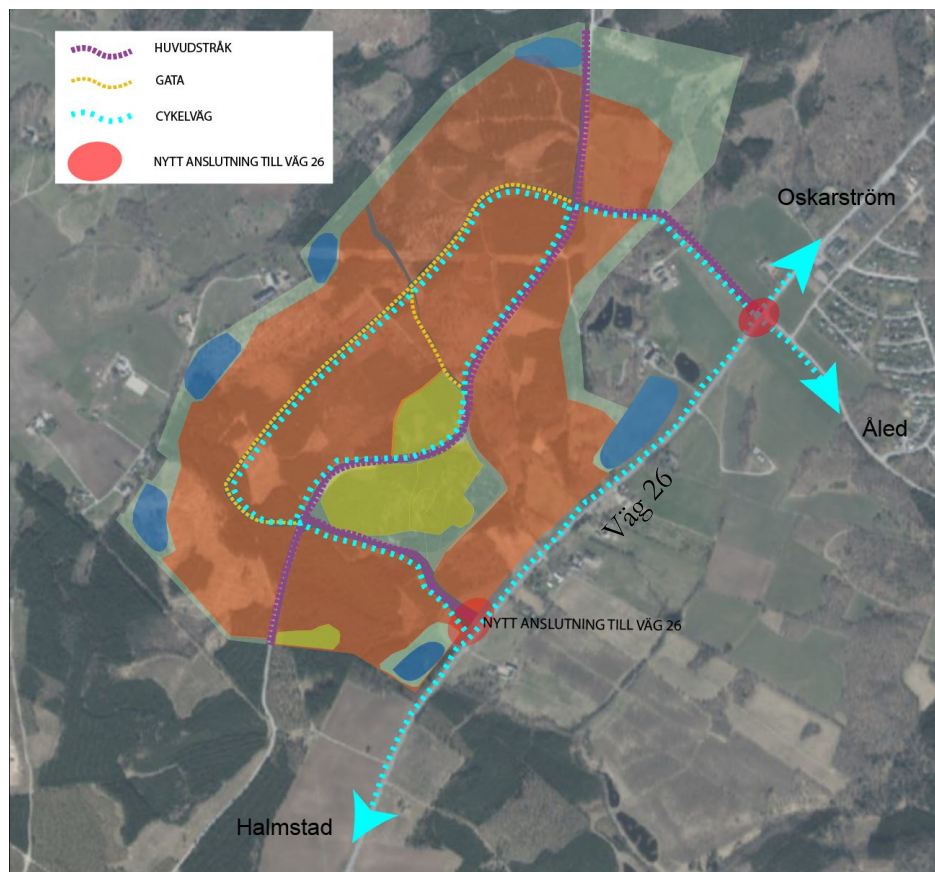


Bild 10: Övergripande markanvändningskarta med huvudvägnät

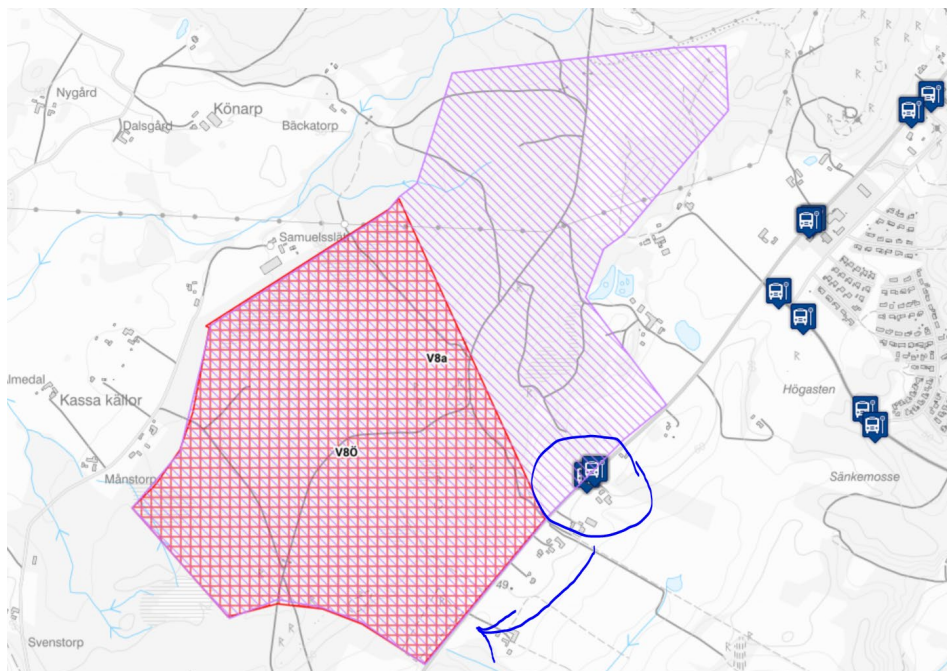


Bild 11: Befintliga hållplatsläge i anslutning till planområdet

Teknisk försörjning

Avfall

Avfallshanteringen inom verksamhetsområdet ska utformas i enlighet med HEM:s riktlinjer och de krav som ställs i detaljplaneskedet. Detta ska säkerställa en hållbar och effektiv avfallshantering i linje med kommunens miljömål.

Spillvatten

Det befintliga reningsverket i Åled ska ersättas med en pumpstation som transporterar avloppsvattnet till Halmstads reningsverk. För att möjliggöra detta krävs en utredning av ledningssträckningen från verksamhetsområdet till pumpstationen vid Åled, vilken ska utredas och säkerställas i detaljplanen.

Dricksvatten

Tillgänglig dricksvattenkapacitet från ledningen i Sennan (Oskarström) kan uppnå 20 l/s. Beroende på vilka verksamheter som etableras inom området kan det bli nödvändigt att utreda och implementera särskilda lösningar för att möta framtida vattenbehov.

Eventuella lösningar som kan bli aktuell vid produktions industri

- **Installation av en vattenreservoar** – En vattenreservoar eller cistern kan installeras i området för att lagra dricksvatten som en buffertlösning. Detta skulle möjliggöra att kapaciteten upprätthålls vid höga förbrukningstoppar, samtidigt som kontinuerlig försörjning garanteras.
- **Förstärkning av befintliga system genom booster-pumpar** – Booster-pumpar kan installeras i systemet för att tillfälligt öka trycket och flödet i situationer där vattenbehovet ökar, särskilt om framtida verksamheter kräver högre kapacitet.

- **Vattenbesparande åtgärder och smart styrning** – Implementering av vattenbesparande teknologier och smarta system för flödesstyrning kan också effektivisera användningen av tillgängligt dricksvatten, särskilt under tider med hög efterfrågan.

Brandvatten

För industriområden med normal brandbelastning, dvs. brandsäkra byggnader utan större upplag av brännbart material föreligger krav på 20 l/s.

För industriområden med hög brandbelastning såsom snickerifabriker, brädgårdar eller liknande föreligger krav på 40 l/s (kapaciteten kan tillgodoses genom uttag kan ske från flera brandposter).

Dagvatten

Planområdet består främst av sandig morän och delvis postglacial sand med god infiltrationsförmåga, vilket möjliggör effektiv dagvatteninfiltration direkt inom området.

Planområdet är kuperat med en markprofil som sluttar både mot nordväst och sydost, vilket skapar naturliga flödesvägar för att leda och hantera dagvatten på ett kontrollerat sätt. På toppen av området sträcker sig en befintlig asfalterad väg längs bergsryggen. Denna väg kommer att behållas och utformas som huvudstråket genom det framtida industriområdet, vilket även underlättar hanteringen av dagvatten och skyfall.

För att hantera dagvattnet effektivt och minimera risken för översvämningar vid extrema regn behöver vägdiken anläggas längs slutningarna vid de planerade vägarna. Dessa diken kommer att utrustas med vertikala anslutningar från bergsryggen, utformade för att samla upp ytvatten och dagvatten som inte infiltreras direkt på kvartersmarken. Vattnet leds genom dessa diken till fördröjningsmagasin i de lägre liggande delarna av området, där vattenflödet kan kontrolleras och hållas tillbaka innan det når omgivande vattendrag.

För att ytterligare hantera dagvattnet och minimera risken för översvämningar vid skyfall ska vägdiken anläggas horisontellt längs vägarna och i dalarna. Dessa diken ska förses med vertikala anslutningar från bergsryggen för att samla upp både ytvatten och dagvatten som inte infiltreras direkt på kvartersmarken. Vattnet förs vidare med diken till fördröjningsmagasin i de lägre liggande delarna av området, där vattenflödet kan kontrolleras och hållas tillbaka innan det släpps ut till omgivande vattendrag.

Vidare krävs en grundlig undersökning för att utvärdera möjligheten att släppa ut dagvattnet från den nordvästra delen av området till Hasslebäcken, som mynnar i Suseån och ingår i dikningsföretag LST Halland. Hasslebäcken och Suseån omfattas av diken och vattenskyddsåtgärder som övervakas även av Länsstyrelsen Halland. För den sydöstra delen av området kan Spånstadsbäcken, som rinner ut i Nissan, vara en potentiell recipient för dagvattnet.

Fördröjningsmagasinen kommer att spela en avgörande roll i dagvattenhanteringen. De ska planeras som multifunktionella system där vattnet först renas genom sedimentering och biologiska processer, sedan infiltreras i marken där det är möjligt och delvis fördröjs för att minska flödes hastigheten. Detta förhindrar snabba avrinningar och möjliggör en kontrollerad utsläppshantering.

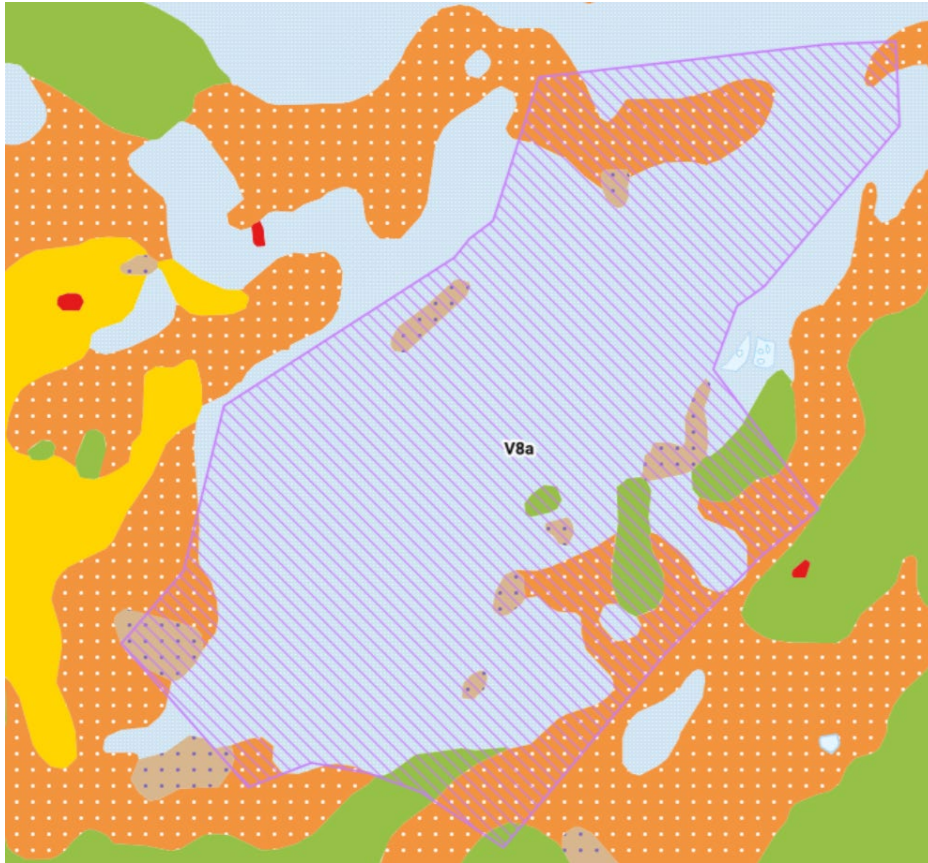


Bild 12: Jordartskarta, blå sandig måren, orange postglacial sand

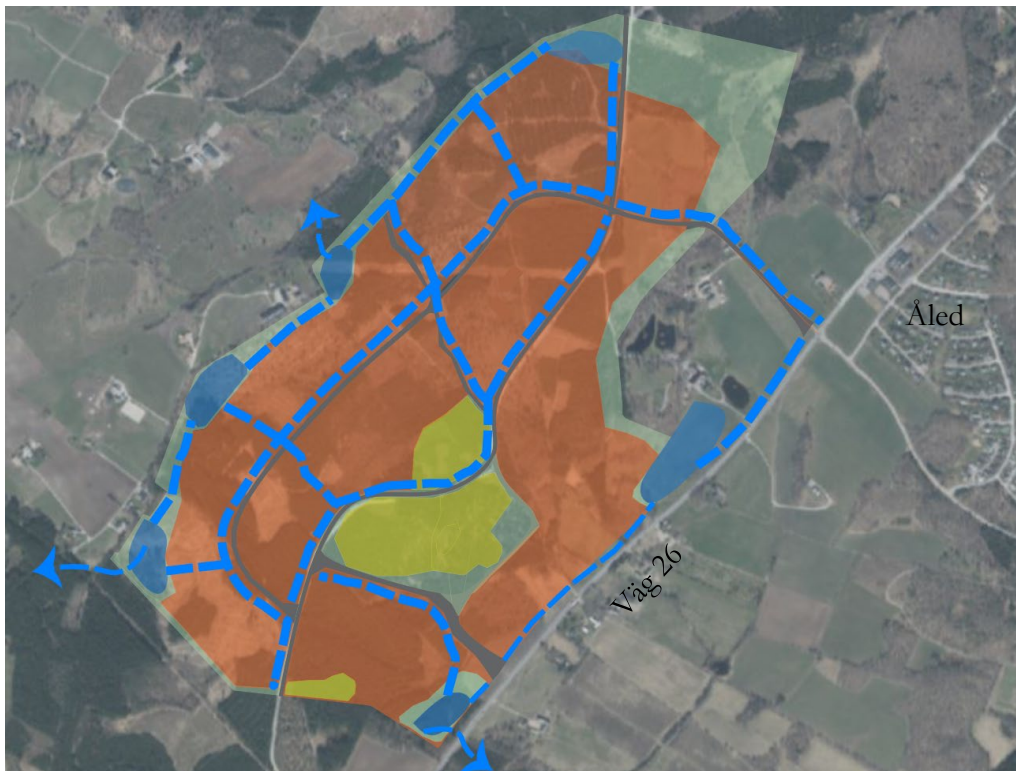


Bild 13: Övergripande markanvändningskarta med principiell dagvattenhantering.

GENOMFÖRANDE OCH VIDARE ARBETE

Ekonomiska förutsättningar för genomförandet

Kommunen äger i dagsläget ingen mark inom området. En avsiktsförklaring mellan kommunen och markägaren i området finns gällande kostnadsfördelning för planering, exploatering och framtida markförvärv inom etapp 1. Fördelningen mellan markägaren och kommunen är 80/20. Eventuell statliga medfinansiering har inte utretts ännu.

Kalkyl och budget kommer att göras löpande under projektets livslängd.

Efter godkänd strukturplan skall en grov kalkyl tas fram för områdets kostnader.

Delprojekt detaljplan finansieras genom Samhällsutvecklingsavdelningens driftbudget. Detaljplan avseende privata fastighetsägare finansieras, i delprojekt detaljplan, genom del-projektledarens planavtal med privat fastighetsägare.

I övrigt finansieras projektet av de försäljningsintäkter som uppstår samt exploateringsersättningar som avtalas med privata markägare.

Projektets innehåll ska löpande bedömas utifrån kostnader för exploatering, jämfört med bedömda intäktsmöjligheter. Projektet måste kunna uppvisa en positiv projektkalkyl.

Etappindelning

Området ska delas upp i två detaljplaner för att säkerställa en effektiv och organiserad utveckling. Etapp 1 föreslås påbörjas direkt efter antagandet av strukturplanen. Detaljerad tidsplan och ansvarsfördelning mellan kommunen, trafikverket och privata aktörer bör definieras för att säkerställa effektivt genomförande. Vidare rekommenderas en riskanalys för möjliga förseningar och åtgärdsstrategier.

För första etapp ligger fokus på:

- Terrassering av området samt markanpassning: Ska ske successivt och samordnas med infrastrukturbyggnad för att skapa en stabil och hållbar struktur. Terrasseringen bör genomföras inom detaljplanområdet för att säkerställa anpassning till grannfastigheter och en enhetlig höjdstruktur.
- Anslutning till väg 26: En ny infart från väg 26 ska etableras i samarbete med Trafikverket. Detta inkluderar en trafikutredning för att säkerställa en säker och effektiv trafiklösning.
- Utveckling av huvudvägen och ytterligare tekniska lösningar.
- Teknisk infrastruktur: Förberedelser för spillvatten- och dricksvattenlösningar samt brandvattenkapacitet ska prioriteras.
- Grönstruktur och dagvattenhantering: Planering av grönområden och strategiska lösningar för dagvatten.
- Kollektivtrafik och cykelvägar: Vidareutveckling av hållbara transportlösningar.
- Säker passage över väg 26: Med hänsyn till hållplatsernas placering behöver möjligheterna för en trygg och tillgänglig passage över väg 26 utredas.
- God gestaltning: Områdets utformning ska säkerställa en attraktiv och funktionell entré till verksamhetsområdet, samt samspela med Åleds entré. Gestaltungsprinciperna bör bidra till en sammanhållen och estetiskt tilltalande miljö.

Tidplan

Efter antagandet av strukturplanen:

Etapp 1: Projektstart direkt efter antagande, med en detaljplaneringstid på cirka 3 år.

Etapp 2: Projektstart beroende på efterfrågan och investeringsbehov, uppskattat till 5-7 år framåt.

Samordning med andra aktörer

För att säkerställa en hållbar och effektiv utveckling behöver arbetet samordnas med:

- Trafikverket för väginfrastruktur.
- Länsstyrelsen för miljöbedömningar och kulturmiljöfrågor.
- Privata markägare och exploatörer för investeringar och genomförande.

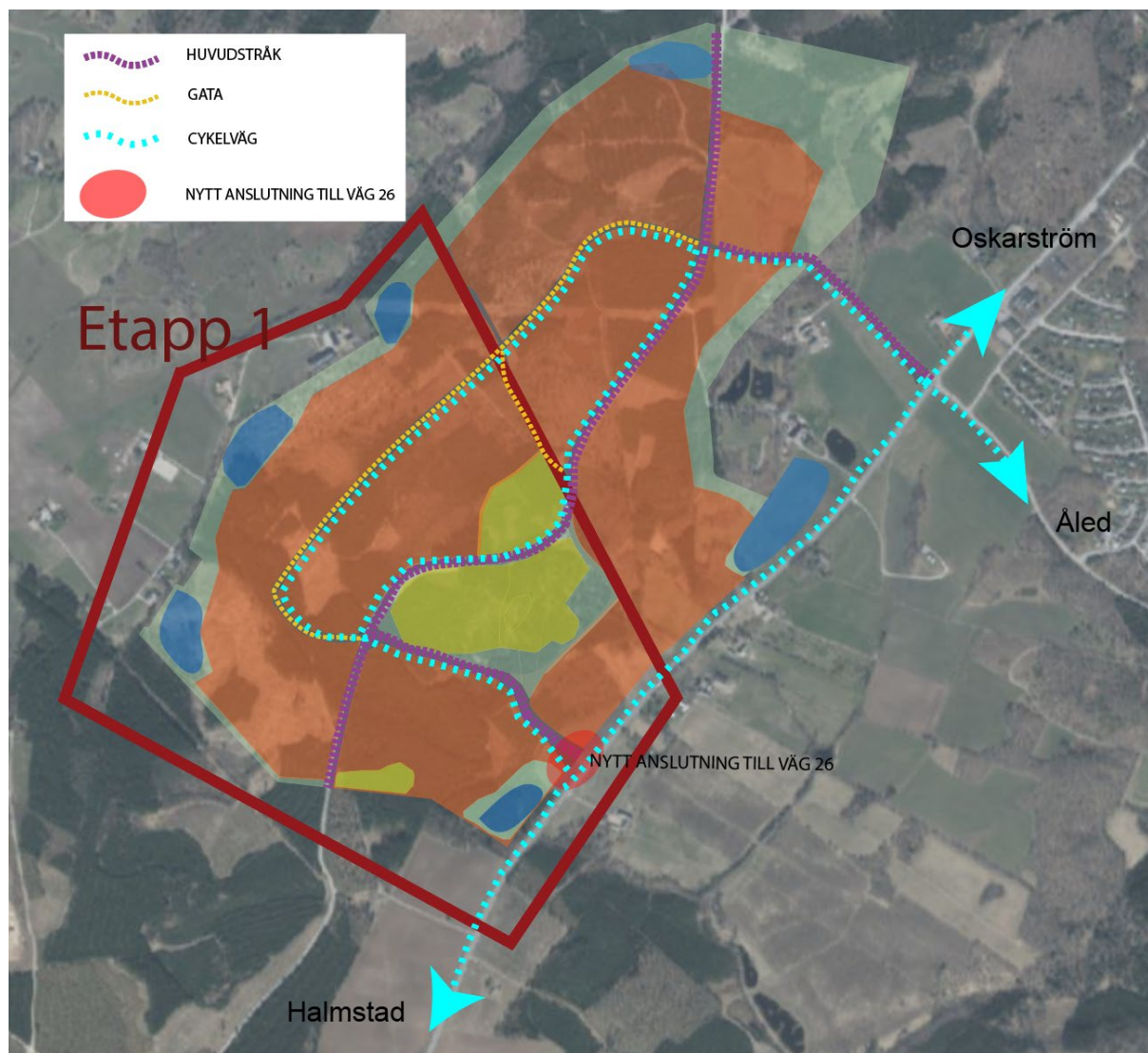


Bild 14: Övergripande markanvändningskarta med huvudvägnät

BEDÖMNING AV KONSEKVENSER

Nedan följer en övergripande bedömning av konsekvenserna av förslaget till strukturplan. I kommande planering kommer konsekvensbedömningen att fördjupas.

Miljömässiga konsekvenser

Den planerade utvecklingen av verksamhetsområdet Älvasjö innebär miljömässiga konsekvenser kopplade till dagvattenhantering, påverkan på skog och naturvärden samt risker relaterade till farligt gods och transportinfrastruktur. Genom välplanerade skyddsåtgärder, grönstrukturer och hållbara tekniska lösningar kan dessa konsekvenser hanteras för att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling.

- **Terrassering och markanpassning** kan påverka naturliga vattenflöden och skyfallsvägar. Därför krävs anpassade dagvattenlösningar, där fördröjningsmagasin och diken säkerställer kontrollerad avrinning och minimerar påverkan på omgivande områden.
- **Närhet till väg 26 och risker kopplade till farligt gods:** Området ligger i anslutning till väg 26, som är en av Trafikverkets rekommenderade transportvägar för farligt gods. Planeringen kan därför komma att inkludera säkerhetsavstånd och skyddsåtgärder för att minimera riskerna vid en eventuell olycka.
- **Vattenskyddsområden och påverkan från avrinning:** Planområdet ligger inte direkt inom ett vattenskyddsområde, men avrinningsvägar kan påverka närliggande vattendrag och grundvatten. För att säkerställa att inga föroreningar sprids ska dagvattenflöden och avrinning studeras noggrant. Anpassade dagvattenlösningar och skyddsåtgärder ska integreras i planeringen för att minimera miljöpåverkan.

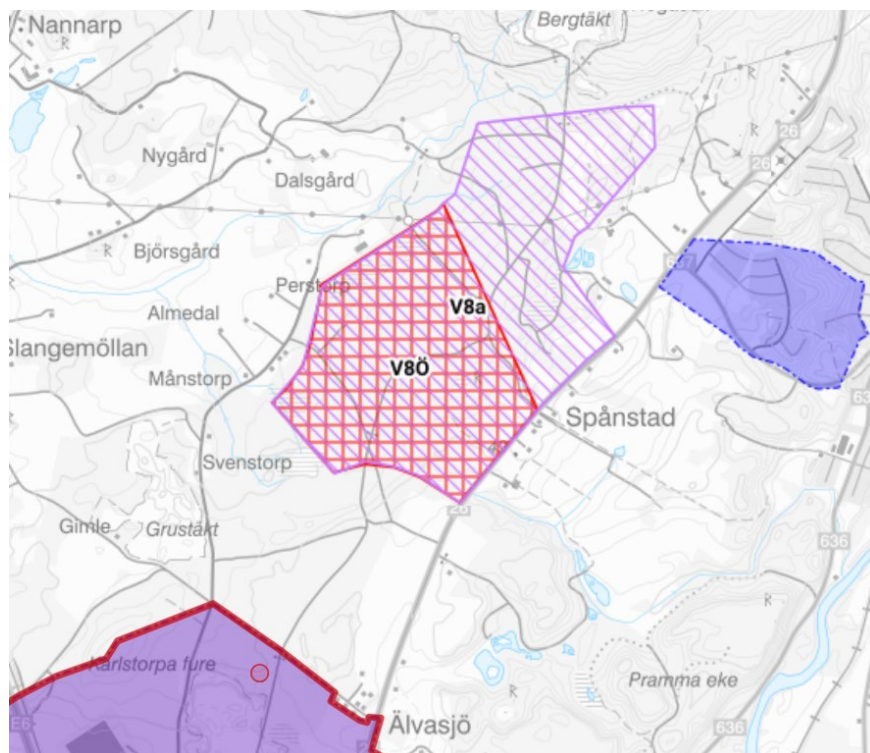


Bild 15: Vattenskyddsområde i närheten av planområdet

Sociala konsekvenser

- **Bostadsnära arbetsplatser:** Genom att etablera ett verksamhetsområde nära befintliga bostadsområden skapas möjligheten för invånarna att arbeta nära sina hem. Detta kan minska pendlingsstider och öka balansen mellan arbete och fritid, vilket i sin tur bidrar till ökad livskvalitet och välbefinnande.
- **Ökad tillgång till service och rekreation:** Utbyggnaden av verksamhetsområdet kan leda till att nya serviceinrättningar etableras, vilket ökar den lokala tillgången till dessa funktioner.
- **Integration:** Om utvecklingen av verksamhetsområdet inte planeras med omsorg kan det finnas risk för att vissa grupper marginaliseras, till exempel om det inte finns tillräcklig tillgång till arbetsmöjligheter för alla. En jämlik fördelning av resurser, tillgång till service och arbetsmöjligheter bör prioriteras för att motverka social och ekonomisk segregation. Ett utvecklat gång- och cykelnät samt tillgänglig kollektivtrafik ökar den sociala inkluderingen.

Ekonomiska konsekvenser

- **Projektkostnader:** Utbyggnaden av verksamhetsområdet kommer att innebära betydande initiala kostnader för detaljplaner, markberedning, infrastrukturutbyggnad och teknisk försörjning (exempelvis vatten, avlopp och el). Dessa kostnader kommer att fördelas mellan kommun, stat och privata aktörer.
- **Investeringsmöjligheter:** Genom att skapa ett nytt verksamhetsområde öppnas det upp för betydande investeringsmöjligheter för privata aktörer. Området har en strategisk placering nära viktiga transportleder (motorväg E6 och väg 26), vilket förväntas göra det attraktivt för företag inom logistik, produktion och annan verksamhet. Detta kan i sin tur öka kommunens skatteintäkter och bidra till långsiktig ekonomisk tillväxt i regionen.
- **Ökad sysselsättning:** Utvecklingen av verksamhetsområdet förväntas leda till fler arbetstillfällen både under byggfasen och när de nya verksamheterna är på plats. På lång sikt kan detta stärka den lokala arbetsmarknaden och skapa förutsättningar för minskad arbetslöshet i området. En positiv effekt på sysselsättningen kommer också att leda till ökade skatteintäkter för kommunen och därmed möjliggöra fortsatt investering i infrastruktur och offentlig service.
- **Fastighetsvärden:** Den planerade utvecklingen av området kan ha positiva effekter på fastighetsvärden i närområdet. När näringsverksamheter etableras i närheten kan det leda till ökad efterfrågan på både kommersiella och bostadsfastigheter, vilket i sin tur kan höja fastighetspriserna. Samtidigt kan ökad aktivitet och bebyggelse även påverka kostnaderna för infrastruktur på lång sikt.
- **Risker och osäkerheter:** Trots de förväntade ekonomiska fördelarna finns det också ekonomiska risker att beakta. Om efterfrågan på mark eller investeringar i området uteblir, kan det leda till ekonomiska förluster. Det är därför viktigt att kommunen utvecklar en flexibel och långsiktig strategi för att minimera dessa risker. Utmaningar med

infrastrukturinvesteringar och miljöanpassningar kan också medföra kostnadsökningar som måste hanteras noggrant.

- **Samhällsekonomiska fördelar:** På ett bredare plan förväntas utvecklingen av verksamhetsområdet ha positiva samhällsekonomiska effekter genom att stimulera lokal och regional tillväxt. Genom att förbättra områdets infrastruktur och tillgänglighet kan det skapa förutsättningar för nya affärsverksamheter och innovation, vilket i sin tur kan stärka konkurrenskraften för både kommunen och regionen. Dessutom kan en ökad företagsnärvard bidra till att göra kommunen mer attraktiv som boendeort och leda till ytterligare inflyttning.

Sammanfattningsvis innebär strukturplanen för Älvasjö betydande ekonomiska investeringar med potential för långsiktiga ekonomiska vinster, både för kommunen och för privata aktörer. Risker finns, men de kan hanteras genom noggrann planering och flexibilitet i genomförandet.

Medverkande tjänstepersoner

Daniel Ek,	exploateringsingenjör, SUA
Anneli Bylander,	landskapsarkitekt, TFF
Ellen Standh,	trafikmiljöingenjör, TFF
Edvin Dervovic,	miljöhandläggare, BM
Christer Johansson,	trafikstrateg, SUA
Per-Ola Larsson,	VA ingenjör, LBVA
Kristian Eno,	kommunekolog, SUA
Frida Svensson,	räddningstjänsten
Anders Nylander,	HEM

För samhällsutvecklingsavdelningen

Magnus Sjöberg
Planchef

Per-Erik Linders
Planarkitekt