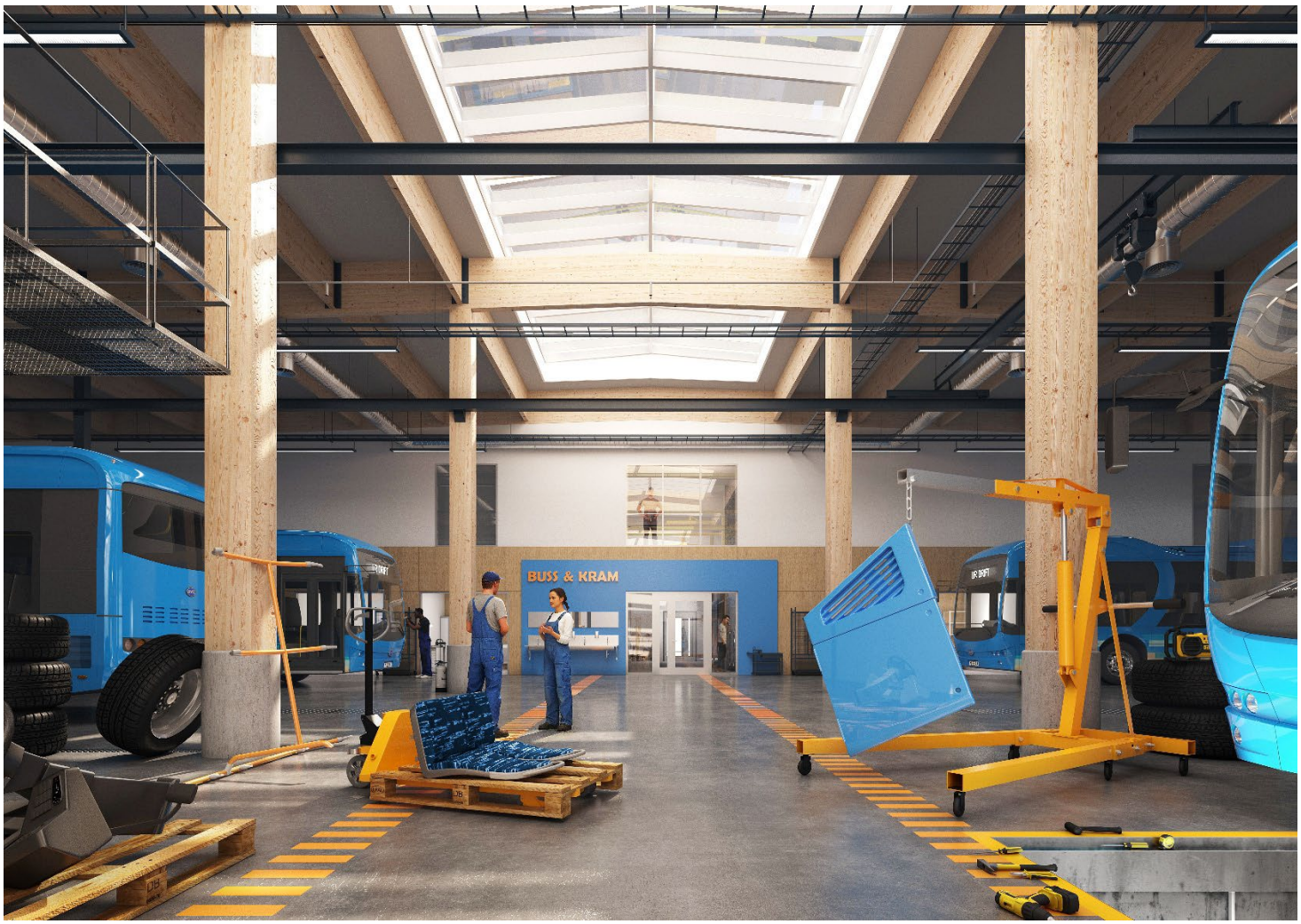
Region Halland



FÖRSTUDIE

Utförd av RK Ekonomi, Regionfastigheter

07426 Förstudie gällande ny bussdepå i Halmstad för Hallandstrafiken

oktober 2025

Region Halland

Deltagarförteckning

Ansvarig:	Marcus Vennersten, Fastighetsförvaltare, Regionfastigheter
Övriga deltagare:	Sören Holm, Projektledare Regionfastigheter Nathalie Hedenström, Miljöingenjör Hållbarhet, Regionfastigheter Magnus Ek, Projektledare, CA-consult Martin Fjärdhammar, Trafikutvecklare, Hallandstrafiken Charlie Drab, Trafikutvecklare, Hallandstrafiken Dan Johansson, Elingenjör, Regionfastigheter Andreas Elmgren, VVS-ingenjör, Regionfastigheter Kinn Antonsson, Robusthetsstrateg, Regionfastigheter Cecilia Leman, Brandingenjör, Regionfastigheter Nils Krus, Arkitekt, White arkitekter Michelle Bengtsson, Arkitekt, White arkitekter Maja Henoch, Landskapsarkitekt, White arkitekter Lena Harries, Landskapsarkitekt, White arkitekter Jonas Andersson, Byggnadskonstruktör, Sweco Peter Wiberg, VVS-ingenjör, Norconsult Mattias Andersson, VVS, Norconsult Johan Svensson, Sprinkler, Norconsult Olof Andersson, El, Ramböll Johan Axelsson, Kalkylator, CA-consult Anders Wiemo, Brandingenjör, FSD Niclas Movitz Rydhé, Brandingenjör, FSD Ingela Oscarsson, Energiingenjör, Regionfastigheter

Region Halland

Förstudie

Hitta i dokumentet

Sammanfattning
Uppdrag och avgränsningar
Bakgrund
Verksamhetsbeskrivning
Förslag
Bedömning
Ekonomi
Tidplan
Bilaga
Uppdaterat från föregående version

Sammanfattning

Hallandstrafiken har givit Regionsfastigheter uppdraget att utreda möjligheterna att hitta mark med en area om 40.000–50.000 m² som möjliggör byggnation av en ny bussdepå samt, initialt, uppställning av 90 bussar som med fortsatt resandeutveckling kan ökas till 120. Bussdepån skall innehålla ytor för administration, personalytor, verkstäder, tvätt- och städhallar samt laddplatser för el-bussar.

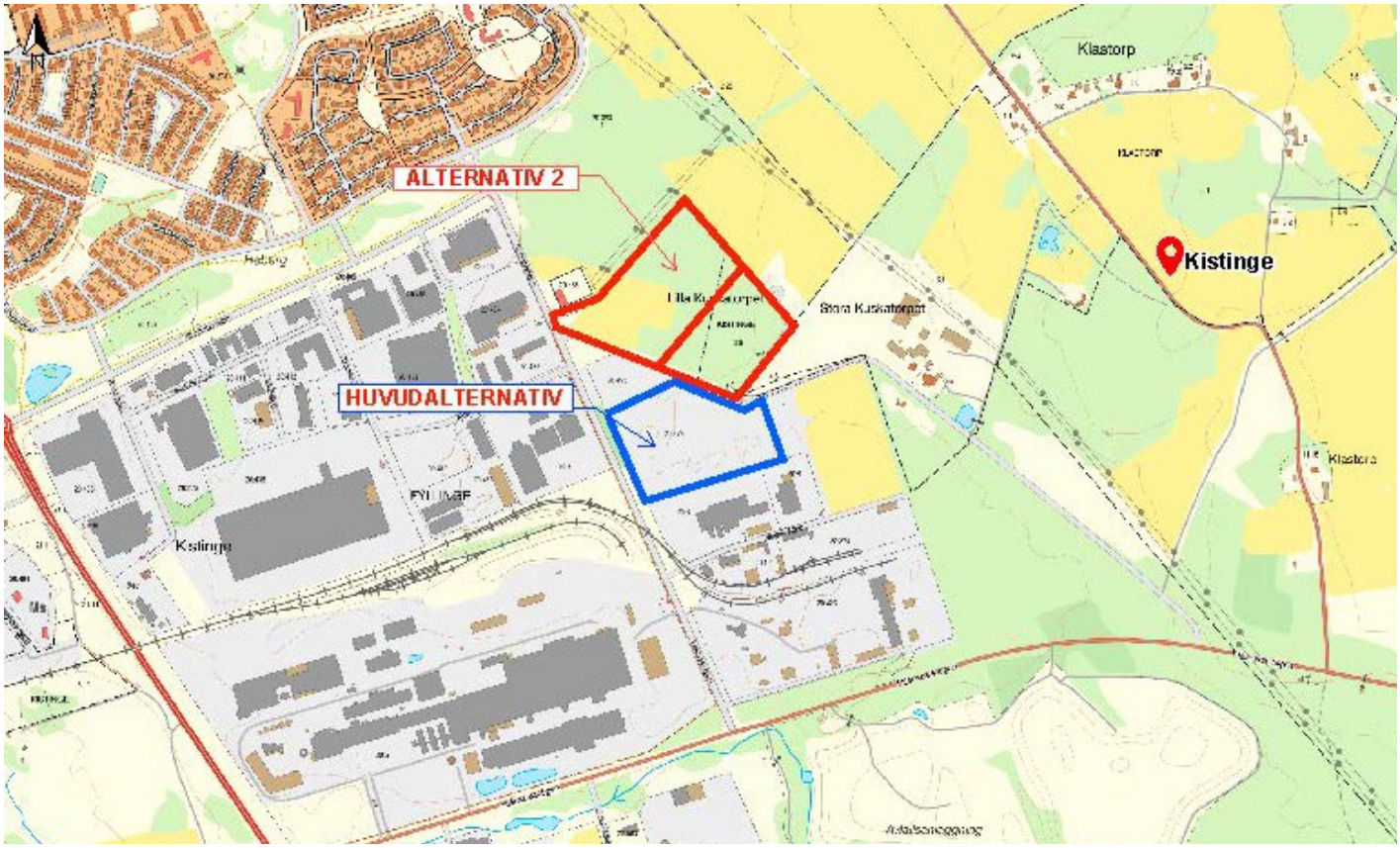
Innan arbetet med förstudien har en omfattande lokaliseringsstudie (bilaga 1.1) utförts inom Halmstad, där olika fastigheter har utvärderats vilket har lett oss fram till två alternativ på fastigheterna Fyllinge 20:475 (privatägd fastighet) nedan kallad Huvudalternativ samt Fyllinge 20:393 (kommunägd fastighet) nedan kallad Alternativ 2. Båda fastigheterna uppfyller kravet om ett ytbehov på cirka 50.000 m².

Huvudalternativet är en detaljplanelagd fastighet i privat ägo. Denna fastighet har även möjligheten att uppfylla den del av förstudieuppdraget som avser att utreda hyresalternativ där annan aktör bygger och Regionen hyr.

Alternativ 2 är en kommunal fastighet utan detaljplan där planbesked för syftet har sökts under våren 2025. Beräknad tid för planprocessen är 2–3 år med start hösten 2025 med beslut om depån.

Huvudalternativet förordas på grund av stora tidsvinster som kommer av den färdiga detaljplanen. Vi minimerar risker med förseningar och har enklare planering och kostnadsberäkning avseende markentreprenad. Vi förordar även en avsiktsförklaring gällande förvärv av fastigheten efter att beslut är fattat.

På kort sikt är hyresalternativet fördelaktigt men på lång sikt ej ekonomiskt försvarbart, samt att regionen ej har rådighet över Bussdepån (se även bilaga 6.1 Riskanalys hyra/köpa). Alternativ 2 kan vara intressant som reservalternativ eller som en möjlighet för annan verksamhet inom Regionen och därför är fortlöpande kommunikation med kommunen avseende planprocessen är fortsatt nödvändig.



Figur 1: Karta placeringar Huvudalternativ (blå markering) och Alternativ 2 (röd markering)

Uppdrag och avgränsningar

Regionstyrelsen har 2024-11-05 gett Regionfastigheter i uppdrag att ta fram en förstudie gällande en ny bussdepå för Hallandstrafiken. Idag är bussdepån i privat ägo och hyrs av upphandlat trafikbolag (Nobina) och är placerad relativt centralt i Halmstad utmed Stationsvägen (del av Halmstad 2:28).

En lokaliseringsstudie har legat till grund för valet av två alternativ: Huvudalternativ och Alternativ 2.

I uppdraget har ingått att säkerställa att alternativen rymmer en fullvärdig depå med personal- och administrationsbyggnad samt uppställningsramper, verkstäder, tvätt- och städhallar och ladd- och tankningsmöjligheter för max 120 bussar (fullt utbyggd). Trafiken på depån är utrymmeskrävande då flertalet av bussarna är uppemot 19 m långa. För att säkerställa en trygg och säker arbetsmiljö ger detta i sin tur stora rangerytor. Då många av förarna är beroende av att kunna ta sig till och från sin arbetsplats innan och efter kollektivtrafiken är igång (av naturliga skäl) kommer ett större antal personalparkeringar (c:a 100 platser) behövas. Bägge alternativen bedöms lösa uppdraget.

Region Halland

Bakgrund

Hallandstrafiken ingår sedan 2023-01-01 i Region Halland. Hallandstrafikens huvudansvar är att tillgodose hallänningarnas resebehov med kollektiva färdmedel inom länet men även till våra grannlän. Hallandstrafiken har identifierat behovet av att säkra det strategiska lokalbehovet, likt bussdepåer för kollektivtrafiken, för att långsiktigt kunna erbjuda kollektivtrafik för hallänningarna. Hallandstrafiken är ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken vilken bedrivs genom upphandlad entreprenör. Hallandstrafiken regionbusstrafiken (huvudlinjerna) i Halland. Innevarande trafikavtal löper ut 2030 och ska upphandlas under 2028–2029. Sammantaget omfattar denna trafik cirka 150 bussar fördelat på de fem trafikområdena; Halmstad, Varberg, Falkenberg, Laholm och Hyltebruk. Av dessa 150 bussar är c:a 85 stationerade i södra Halland.

Hallandstrafiken har idag trafikavtal med Nobina AB avseende stadsbusstrafiken och regiontrafiken och Nobina har i nuläget tillgång till en bussdepå i Halmstad genom ett hyresavtal med en privat fastighetsägare. Hallandstrafiken har ingen relation till fastigheten som inhyser dagens bussdepå. Trafiken är igång från kl 04:30 när första bussarna rullar ut till sista bussen kommer in vid kl 01 på natten. På helgerna är öppettiderna annorlunda men depån är bemannad 24 timmar per dygn. Området runt depån består av äldre lokstallar som under senaste decenniet har ändrat verksamhetsinriktning och genomgått en omvandling till kontor och mindre verksamheter. Utanför depån pågår planprogramsarbete med Stationsstaden och Tullkammarkajen som kommer att ändra områdets karaktär med fler bostäder och kontor.

Stadstrafiken har länge haft en positiv utveckling mer fler resenärer. Efterfrågan på resor är högt och förväntas öka framöver i takt med att fler människor ställer om sina resor till klimatsmart alternativ samt att Halmstad och Halland fortsatt har en hög inflyttningstakt. För att möjliggöra detta finns det behov av längre fordon (ledbussar) samt även kunna hantera fler fordon.

Även tekniken springer framåt med en ökad elektrifiering av bussflottan vilket ställer krav på ändamålsenliga lokaler för underhåll och god arbetsmiljö för personalen. Utrustningen på el-bussar är förlagd på taket och delar av befintlig depå har en låg takhöjd. En fortsatt elektrifiering förutsätter mer ändamålsenliga underhållslokaler. Laddning av bussar sker primärt nattetid, men även stödladdning förekommer. Fördelningen av eldrivna bussar kontra förbränningsmotor vid tillkommande trafikavtal antas vara att 50 av 90 bussar ska vara eldrivna. På sikt ska samtliga platser kunna möjliggöra eldrift eller vätgas.

Tillsammans bidrar detta till att vi har nått kapacitetstaket i befintlig depå och för att kunna ta nästa steg med fler och längre bussar på linjerna för att möta efterfrågan finns behov av ny bussdepå.

Nuvarande bussdepå har begränsningar i hur långa och höga fordon den kan ta emot och området där depån är lokaliserad planeras att utvecklas i annan riktning än idag. Nuvarande depå har utmaningar då tekniken i fordonen blivit alltmer komplex vilket

nuvarande lokaler inte fullt ut kan tillse. Utan en depå, av regionen tillhandahållen riskerar kostnaderna att öka för busstrafiken då en välfungerande depå är en förutsättning för att kunna genomföra uppdraget med att nå fastställda mål för kollektivtrafiken i regionen. Samtliga kringliggande regioner (Skåne, Kronoberg, Jönköping, Västra Götaland) har valt att bygga egna depåer för att kunna erbjuda likvärdiga och konkurrensneutrala förutsättningar i anbudsskedet. Om ny depå inte byggs finns risk för ökade kostnader med försämrad service för kollektivtrafiken.

Även arbetsmiljö riskerar att påverkas negativt då det saknas incitament till att göra långsiktiga investeringar i ändamålsenliga lokaler för personalen och enbart kortsiktiga underhållsarbeten genomförs. Med ändamålsenlig välfungerade lokaler ökar attraktionskraften för yrket och möjligheter att rekrytera.

Verksamhetsbeskrivning

Verksamheten bedöms som samhällskritisk då kollektivtrafiken måste kunna upprätthållas alla årets dagar, dygnet runt. Den primära funktionen är att säkerställa att busstrafiken fungerar, vilket kräver tillgång till drivmedel samt en fungerande trafikledning. Vid längre störningar är det även nödvändigt att verkstaden kan upprätthålla serviceintervaller för fordonen. Ambitionsnivån för hur stor del av trafiken som ska upprätthållas vid kris eller krig är ännu inte fastställd. Ett antagande från HLT är att cirka hälften av trafiken bör kunna upprätthållas. Drivmedelsbehovet är inte linjärt, då olika typer av brist (el, diesel, RME, HVO) påverkar förbrukningen olika. Över tid kan även ojämn belastning på fordonen skapa behov av reservdelar, då vissa fordon kommer att köras mer än andra. Historiskt har kollektivtrafiken inte varit prioriterad av myndigheter, vilket kan påverka framtida prioriteringar eller komma att ändras.

Övergripande lokalbehov

Ytbehov 40.000–50.000m², ska medge uppställning för runt 90 bussar initialt och möjlighet att kunna utöka till 120 bussar. Inom området krävs även en större byggnad för att hantera trafikledning/administration, verkstad och daglig rengöring. Byggnadens totalarea (BTA) uppskattas till c:a 5.500–6.000 m². Enligt ungefärlig beräkning kommer 350–400 personer att ha sin arbetsplats på fastigheten. Det kommer dock inte att vara mer än 50–60 personer där samtidigt.

Intressentförteckning

Hallandstrafiken, Trafikföretag, Regionfastigheter, Teknik och Fastighet, Projekteringsorganisation, Markentreprenör, Byggentreprenör

Ytor

Vid jämförelse med befintliga depåer kan det antas att krav på tomtens yta om c:a 50.000 m² är tillräckligt för aktuellt antal bussar. BTA huvudbyggnad (verkstäder, tvätt- och städhallar och personal- och administrationsytor kräver c:a 5.800–6.000m². Därtill kommer komplementbyggnader som till exempel nät- och energilagringsstationer samt skärmtak för uppställningsramper.

Region Halland

Logistik och flöden

En bussdepå har tidvis täta trafikflöden på utomhusytorna framför allt då bussar går ut på morgonen och kommer in på sen eftermiddag/kväll. Detta ställer stora krav på att det finns tydliga regler och markeringar för hur trafik och personal rör sig på depån. Det ska också vara lätt för externa besökare såsom till exempel servicepersonal, hantverkare och leverantörer att hitta och göra rätt.

Förslag

Huvudalternativ

Bebyggelse och markanvändning

Huvudalternativet är en privatägd fastighet: Fyllinge 20:475 också kallad Stenvinkeln. Denna fastighet är redan detaljplanelagd som J-område (industri) med byggnadshöjd max 14 m. Detta gör fastigheten lämplig för en bussdepå.

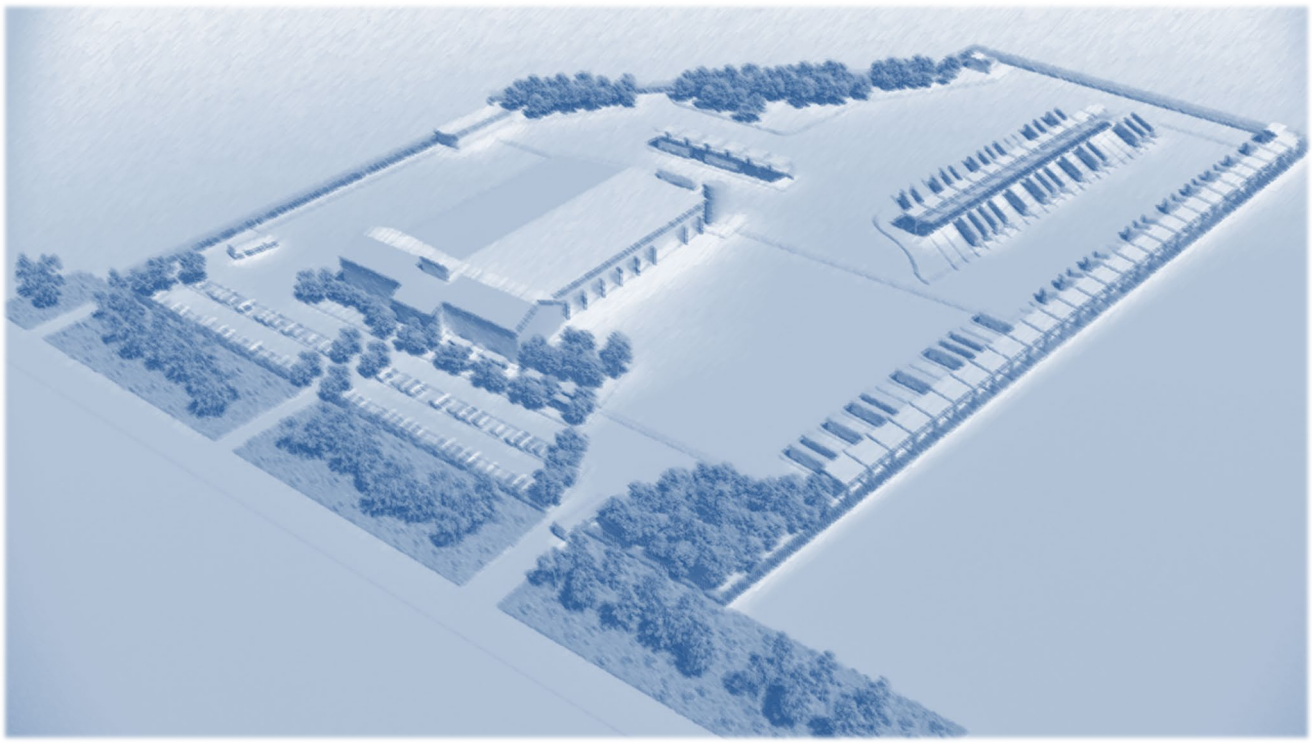
Fastigheten är idag obebyggd och används för upplag av diverse material och fordon. Ytan består till största del av grus och sand. I västra delen finns en grönyta och det finns lite bevuxna materialhögar mitt på tomten. Fastigheten gränsar mot lokalgatan i norr och mot Kistingevägen i väster via en grönremsa i kommunal ägo.

En bussdepå består av stora ytor med uppställningsramper för bussar och hårdgjorda rangerytor som behöver vara väl tilltagna för att depån ska upplevas säker. Bussarnas uppställningsramper är täckta av ett längsgående skärmtak som ger väderskydd både för förare och främre del av fordonet.

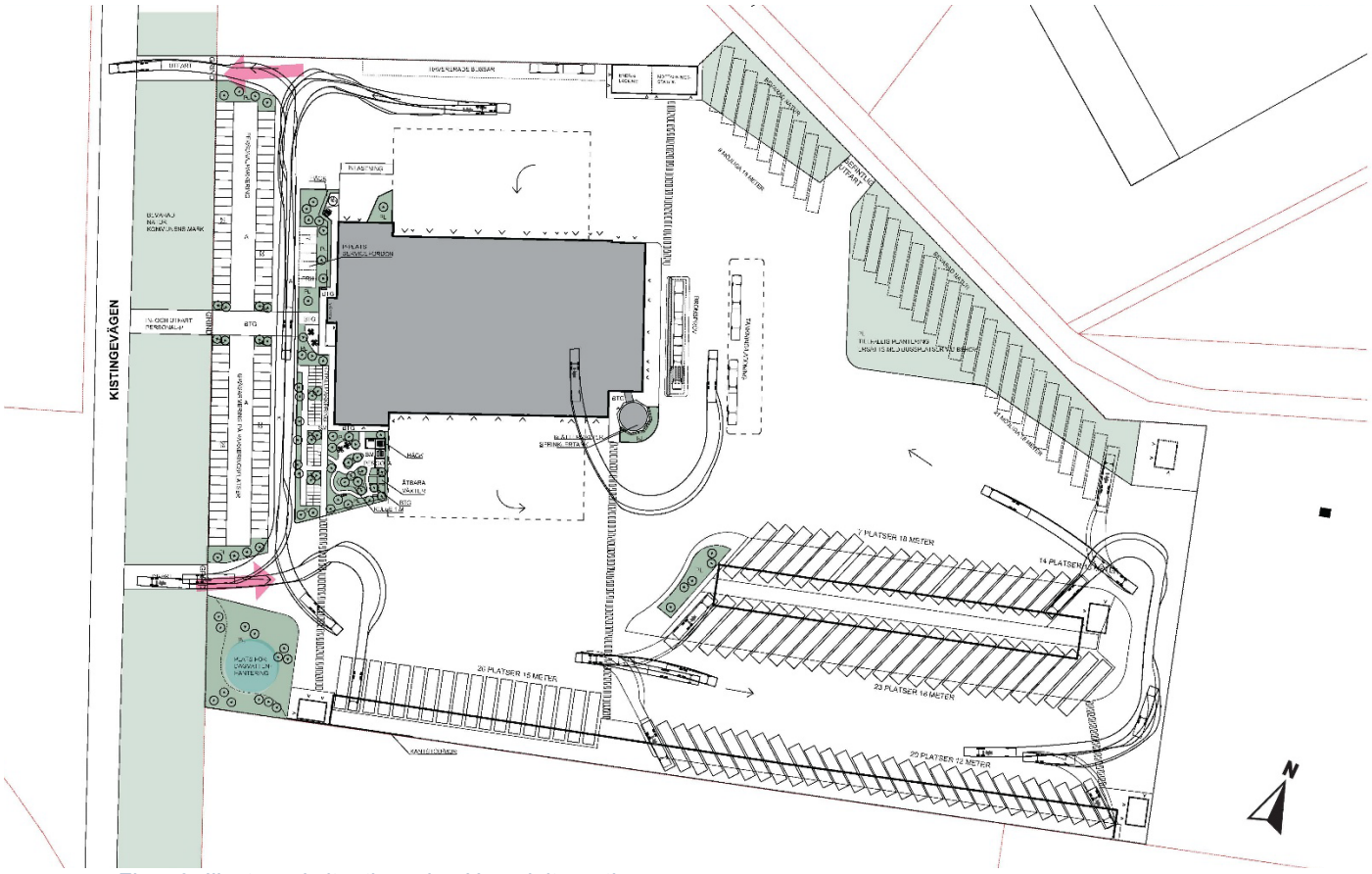
Det är viktigt för personalen att känna sig stolta över sin arbetsplats. Byggnader och skärmtak kommer att ges en omsorgsfull utformning med hållbara material. Gestaltningen hämtar sin inspiration ifrån den rurala omgivningen.

Depåbyggnaden ligger med kortsidan vänd mot Kistingegatan. Denna del av byggnaden innehåller entréfunktioner, personalutrymmen och administrativa lokaler som kan skymtas av förbipasserande genom den gröna remsan utmed Kistingevägen. Förstudien föreslår att dessa fasader muras med återvunnet tegel och förses med ett sadeltak som kläs med profilerad plåt av återvunnen metall. Mot denna del dockas en stor verkstadshall med ett flertal verkstadsskepp som ska serva och underhålla fordonsflottan. Verkstädernas fasader har ytskikt av profilerad återvunnen stålplåt och portar med generös glasning. Det pappklädda taket över verkstäderna förses med solceller. I en separat byggnad i västra hörnet finns en mottagnings- och energilagringsbyggnad som lagrar energin från solcellerna. Batterilagringen är främst för depåbyggnadens behov och endast i begränsad omfattning för laddning av bussar.

En bussdepå har behov av stora sammanhängande och hårdgjorda ytor. I förslaget redovisas nya gröna ytor med träd som kan etableras i bland annat depåns nordvästra gräns mot lokalgatan, mot Kistingevägen och i ”öar” vid uppställningsramperna. I några av grönytorna finns uteplatser för personalen att pausa i.



Figur 2: Volymstudie Huvudalternativ



Figur 3: Illustrerad situationsplan Huvudalternativ

Region Halland

Geoteknik
I förstudiefasen har okulär syn av området utförts. Geoteknisk undersökning utföres inför detaljprojekteringsfas.

Grundvattennivåer är okända. Området är sannolikt dränerat med vattennivå reglerat till någon meters djup. Dagvattenhantering och dränering för byggnader och hårdgjorda utreds.

Område för byggnation utgörs idag av befintligt industriområde, ytan består av avjämnad grusplan med fyllnadshögar och enstaka bergklackar. Där sanering av förorenad mark skett genom urschaktning och återfyllning kontrolleras att återfyllnings uppvisar erforderlig komprimering. Enligt SGU kartunderlag framgår att jordarter huvudsakligen består av ytligt berg, morän och svallsediment grus. Bärförmåga bedöms som god. Skattat jorddjup inom området varierar från 0-10 m. Genomsläpplighet medelhög till hög.

Grundläggning
Val av grundläggningsmetod har baserats på resultat och erfarenhet från tidigare utförda geotekniska utredningar i anslutande områden. Grundläggning sker på hel kantförstyvad bottenplatta med separata fundament för administrationsdel. För verkstadsdel sker grundläggning med friliggande plintfundament för pelare och längsgående sulor för väggar. Golv i verkstadsdel av friliggande betongplatta som gjuts mot prefabricerad betongsockel. Grundläggning sker på naturligt lagrad mark alternativt komprimerad återfyllning utan grundförstärkning. Grundplattor och golv gjutes på kapillärbrytande och dränerande skikt av makadam med geotextil mot schaktbotten respektive komprimerad återfyllning. Husgrundsdränering ska anordnas.

Bärverk byggnadsstomme
Byggnadsstomme i administrationsdel utförs i stål och betong och i trä och betong i verkstadsdel. Administrationsdel med pelarstomme och integrerade bjälklagsbalkar i stål. Bjälklag utgörs av prefabricerade förspända betongelement med avjämningsmassa. Stomsystem i verkstadsdel utgörs av pelare, takbalkar och åsar i limträ respektive med prefabricerade betongelement för delar med tvätthall och teknikskeppet.

Stomstabilitet erhålls genom skivverkan i betongbjälklag samt med stag i limträtak. Stomstabiliserande väggar i betong vid tvätthall, trapphus och hisschakt, i övrigt sker stabilisering av väggar med stag alternativt strävor.

Stomme skärmtak utgörs av stålramar.

Klimatskiljande byggnadsdelar
Takkonstruktion utföres med uppstolpad trätakstol med isolering på vindsbjälklag i administrationsdel samt med massivtak med underlag av träullitelement respektive betongelement med isolering i verkstadsdel. Taktäckning av tätskiktsmatta. Tak skall förberedas för installation av solcellspaneler. Takavvattning skall vara utvändig. Ytterväggar utföres som utfackningsväggar med träregelstomme. Prefabricerade

betongväggar förekommer i delar med tvätthall. Fasadbeklädnad av ½-stens skalmur av återbrukat tegel i administrationsdel samt med sinuskorrugerad plåt med inslag av tegel (vid teknikskeppet), ovan betongsockel i verkstadsdel.

Teknisk försörjning

Vad gäller tekniska krav finns inga särskilda behov av robusta installationer utöver vad utrustningen kräver för att fungera. Trafikledningen behöver dock kunna fungera även vid kortare elavbrott, vilket kan innebära behov av avbrottsfri kraft (UPS). Vissa delar av administrationen kan också omfattas av detta behov. Ett robust vattenförsörjningssystem behöver studeras noggrant i kommande skede.

VVS

Invändiga tappvattensystem
Kallvattenservice dras in till byggnadens undercentral på plan 2 där vattenmätaren placeras. Stick med avstängningsventil för sprinkler och processvatten utföres.
Beredning av tappvarmvatten sker via fjärrvärmecentral, separat värmeväxlare för beredning av tappvarmvatten till kontor installeras.
Försörjningssystem för tappvatten, inom delar för administration, förlägga dolt ovan undertak samt i vägg. I övriga delar blir försörjningssystemet synligt.
Tappvatteninstallationer skall uppfylla krav på skyddsmoduler enligt
SS EN 1717.
Porslinsvaror, blandare, utslagsbackar, nöd- och ansiktsduschar etc. installeras och ansluts i omfattning enligt bilagor.

Spillvattensystem
Invändiga normalavloppsystem
Spillvattensystem för normalavlopp förläggs som ett självfallssystem och ansluts till yttre ledningar vid husliv.
Försörjningssystem för spillvatten förläggs dolt.
Golvbrunnar, vattenklosetter, tvättställ, etc ska vara i normalt utförande samt installeras och anslutas i omfattning enligt bilagor.
Avloppsluftare ventileras genom yttertak.

Kylvattensystem
System för komfortkyla installeras och förser luftbehandlingsanläggning till de administrativa delarna med kyla.
Kylvatten produceras i ett vätskekylaggregat med naturligt köldmedia som har GWP≤3, tex koldioxid eller propan.
Överskottsvärme från kylmaskinen ska återvinnas för att göra tappvarmvatten.
Rörsystem förläggs i huvudsak synligt inom teknikutrymme.

Värmevattensystem
Fjv-serviser dras in till byggnadens undercentral på plan 2 där huvudavstängningsventiler och mätsträcka placeras. Anläggningen delas upp med shuntgrupper för de olika byggnadsdelarna, de olika systemtemperaturerna samt för

varje ventilationsaggregat. Försörjningssystem för värme, inom delar för administration, förlägga dolt ovan undertak, i övriga delar blir försörjningssystemet synligt.

Radiatorsystem.
Administrativa delar samt mindre utrymmen värme upp via radiator/konvektor.

Luftvärmesystem
Verkstads-, städ- och tvätthall värms via ventilationssystemet och luftburen värme.

Ridåvärmesystem.
För respektive port installeras ridåvärme i forma av förstärkt ventilation med efterbehandling så att kallras från stängda portar minimeras.
Vid öppen port, ska port i motstående fasad styras/förreglas, så att korsdrag och utkylning av verkstad, tvätt- och städhall undviks.

Markvärmesystem
Utanför tvätthallen läggs markvärme så att påfrysning av is på marken förhindras.

Luftbehandlingssystem
Kontor: Luftbehandlingssystem med till- och frånluft, värmeåtervinning via roterande värmeväxlare samt värme och kyla. Ventilationsaggregat placeras i teknikrum på plan 2. Anläggningen betjänar kontorsdelar och utformas som ett omblandande VAV-system. Ute- och avluft via huv på yttertak.

Verkstad: Luftbehandlingssystem med till- och frånluft, värmeåtervinning via roterande värmeväxlare samt värme och återluftsdel. Ventilationsaggregat placeras i teknikrum på plan 2. Anläggningen betjänar Verkstadshallen och utformas som ett omblandande VAV-system där uppvärmning av lokalerna sker via luft. Ute- och avluft via huv på yttertak.

Städ- resp tvätthall: Luftbehandlingssystem med till- och frånluft, värmeåtervinning via batteri-värmeväxlare samt värme och återluftsdel. Ventilationsaggregat placeras i teknikrum på plan 2. Anläggningen betjänar Städ- resp Tvätthall och utformas som ett omblandande VAV-system där uppvärmning av lokalerna sker via luft. Ute- och avluft via huv på yttertak.

Lackverkstad: Luftbehandlingssystem med till- och frånluft, värmeåtervinning via batteri-värmeväxlare samt värme. Ventilationsaggregat placeras i teknikrum på plan 2. Anläggningen betjänar lackrum/box och utformas/anpassas efter hyresgästens verksamhetsutrustning för sprutmålning/lackering. Ute- och avluft via huv på yttertak.

Utrymme för oljor, kemikalier, batterier samt driftrum: Separata system med ute- och frånluft för att ventilera bort värmelaster, farliga ämnen samt odörer.

Sprinklersystem
Inom verkstadsbyggnaden planeras ett sprinklersystem som utformas i enlighet med kraven i SBF 120:8. Efter genomförd riskutredning har anläggningen klassats i

riskklass HHP2, vilket innebär en dimensionerande vattentäthet på 10 mm/min, en verkningsyta om 260 m² samt en vattentillförsel med varaktighet på 90 minuter. Kontorsdelar, omklädningsrum samt teknikutrymmen utförs med riskklass OH1.

Som vattenkälla används en utvändig nedgrävd cistern, vilken via en rörtunnel ansluts till verkstadens sprinklerpumpcentral. I pumpcentralen installeras två pumpar – en el-pump samt en dieselpump som reserv. Här placeras även övrig kringutrustning som krävs för systemets funktion och drift.

Den preliminärt erforderliga volymen för cisternen uppskattas till cirka 330 m³ men kan behöva justeras efter fortsatt detaljstudie, samordning med andra installationer och val av slutlig pumpkapacitet, vilket kan medföra att cisternvolymen ökas. En brandvattenutredning ska utföras i samråd med räddningstjänsten för att bedöma behovet av släckvatten vid uppställningsplatser. Vid behov kan cisternen även dimensioneras för att tillgodose räddningstjänstens vattenförsörjning.

Yttre VA

Dag- spill- och dricksvatten ansluts till befintliga servisavsättningar på det kommunala nätet i Kistingevägen. Vattenledningen ansluts till byggnadens undercentral samt till den utvändiga sprinklercisternen. I detaljprojekteringsskedet utreds om kapacitet finns för extra brandpost(-er) och eventuell direktmatning av sprinklersystemet (via cisternen). Spillvattenledningen ansluts direkt till byggnadens normalavloppssystem och till processavloppssystemet via oljeavskiljare.

Fastighetens befintliga dagvattenflöde är 28 l/s och efter exploatering (vid ett 10-årsregn med 10 minuters varaktighet och klimatfaktor 1,25) 1.029 l/s. Detta ger en erforderlig fördröjningsvolym om 1.267 m³ Dagvattnet föreslås fördröjas i en öppen damm som vintertid kan användas som snöupplag. Dammens utlopp stryps till motsvarande befintligt flöde. Utloppet förses med ventil för att vid eventuell brand förhindra att släckvatten kontaminerar det kommunala dagvattennätet.

Fastighetens takavvattning föreslås kopplas via en tank för att möjliggöra användning av dagvatten i tvätthallen.

El-, Tele- och Transportsystem

Allmänt

Plats för fordonsladdning anordnas för 60 bussar, (förberett för upp till 90 bussar), vilket omfattar 30st fordonsladdare. Vi räknar med ca 50kW laddeffekt per buss, detta ger preliminärt anslutningseffekt på ca 5MW. För fossildrivna bussar installeras 400V 16A uttag för värmare, vid 40 platser.

El- och telesystemen kännetecknas av robusthet och hållbara lösningar, samt att säkerställa minimerad energianvändning. Solceller installeras på tak för att täcka behov i byggnad, ej bussladdning i första hand. Anläggning förses med batterier för energilagring. Byggnaden förses med stationär reservkraftsdiesel 400V ca 400A för att

försörja verkstads och administrativ del, samt utrustning föra att tex tanka bussar med HVO Anläggning förses med UPS för IT / WIFI mm.

Gränsdragning
Bussfordonsladdare inkl kablage levereras och inkopplas av trafikföretaget. Vi räknar med tomrörskanalisation för möjlighet att ansluta Lagerbyggnad till reservkraft, om tomtlägen så medger.

Vi räknar med enbart förberedelse med betongkulvert, reserverad plats för stolpfundament samt plats i ställverk.

Miljöbetingelser
Elektrisk utrustning installeras så risken för elektromagnetiska fält minimeras och ska vara fria från PVC, PCB och tungmetaller, dessutom anpassad för rådande förhållande gällande IP och IK-klass.

Kanalisation
Kanalisationssystemet är gemensamt för el-, tele- och styrinstallationer, med separata telerännor.

På respektive plan anordnas kanalisation primärt i form av kabelstegar. Inom kontor anordnas fönsterbänkskanaler, i övrigt eftersträvas infälld installation i möjligaste mån. I verkstadsdel/tvätt förläggas rör i bottenplatta till specifika installationer, tex fordonslyftar och gropar. Utrymmen för ställverk och transformatorer förses med installationsgolv. Förstärkta kabelrör av typ SRS förläggs under trafikerade ytor. Som förberedelse för kablage installeras prefabricerade kabelkanaler mellan nätstationer till respektive laddplats.

Kraft
Nätägare är HEM. Kraftsystemet byggs upp med en kundägd mottagningsstation för 10kV, samt nätstationer placerade invid uppställning för bussar. Dessa förses med transformatorer, erforderlig styrutrustning samt ställverk med utgående grupper för bla fordonsladdare och huvudbyggnad. Elcentraler placeras inom elrum / elnischer på respektive plan. Uttag monteras och apparater ansluts enligt behov inom respektive verksamhet. Kraftförsörjning utförs även för apparatskåp för VVS och hiss mm.

Belysning
Belysningen ska bidra till en ergonomisk och bra arbetsmiljö, anpassas till olika arbetsuppgifter. All belysning är styrd, via närvaro, infallande ljus eller tidkanal. Utrymningsskyltar ska vara genomlysta med dioder förses med inbyggda batterier. Nödbelysning anordnas för takarbetsplatser samt smörjgropar. Belysning utomhus anordnas med dels fasadbelysning, dels med stolparmaturer samt belysning i skärmtak. Ytterbelysningen kompletteras med effektbelysning som förstärker byggnadens arkitektur samt landskapskaraktären. Styrning sker via tidkanal i DUC, men möjlighet till omkoppling av förlängda drifttider m.m.

Region Halland

Telesystem
Halmstads stadsnät har förberett de flesta fastigheter i området för anslutning till fibernät.

Fordonsladdare ska förberedas för datakommunikation med kanalisation för spridningsnät kat 6 eller optokablage mellan fordonsladdarna och datastativ i eller utanför nätstation, alternativ huvudbyggnad. Datauttag placeras så att full WIFI täckning tillgodoses. Kontorsarbetsplatser förses med datauttag. Inom byggnad tillskapas utrymmen för fastighetens samt för extern operatörs IT behov. För att kunna styra och kontrollera personflöde samt tillträde installeras passagesystem. Systemet integreras med inbrottslarmsystem och ska medge larmförbikoppling. Kortläsare installeras vid skalskyddsgränser, samt dörrar till IT utrymmen. Systemet omfattar även kortläsare vid utvändiga grindar till området.

I RWC installeras lokalt nödlarm med optisk signal utanför rum.

Spänningsutjämning
Jordning och potentialutjämning ska utföras så att såväl säkerhetskraven som funktionskraven för elinstallationen uppfylls. Krav enligt svensk standard SS 436 40 00.Markjordtag alt jordspett samt indragning av jordlina till huvudjordningsskena till nätstationer ska utföras. Centraler och apparatskåp skall vara försedda med transientskydd.

Transport
Transportsystem omfattar ny linhiss, med driv- och styrsystem placerat i manöverskåp på/vid karm på översta stannplan. Gropdjup ca 1.200 mm
Gällande preliminära mått och schaktöppningar se A-ritningar.

Brandskydd

Verksamheten som sker i byggnaden (trafikledning, verkstad, tvätt, städ etc.) har inte bedömts utgöra kritisk verksamhet av projektgruppen varpå byggnadens brandskydd projekteras mot myndighetskrav, de PTS-krav som blir gällande samt mot de ambitionsnivå Regionfastigheter beslutar om.

Utrymning av byggnaden sker via dörrar i fasad samt utrymningstrapphus. Byggnaden delas in i flera brandceller för att minska risken för brandspridning och därmed skapa en robusthet. Byggnadsstomme i trä sänker brandskyddsnivån men förtätad brandcellsindelning, installation av automatisk vattensprinkleranläggning samt automatiskt brandlarm ger ett brandskydd som uppfyller ställda myndighetskrav trots byggnadens storlek.

Byggnaden förses med brandcellsgränser men inga brandväggar vilket innebär att en storbrand skulle kunna totalförstöra byggnaden. Brandcellsgränserna hindrar ej utan fördröjer endast brandspridning. Skyddet för att förhindra omfattande brandspridning utgörs av den automatiska vattensprinkleranläggningen.

Region Halland

Solceller kommer att finnas på taket till byggnaden och brandskyddet anpassas utifrån detta med avseende på takmaterial, möjlighet till att bryta strömmen för att möjliggöra räddningsinsats etc.

Uppställningsplats för bussar förses inte med något särskilt brandskydd utan brandspridning mellan bussar kan ske. Fortsatt utredning kring detta ska ske i kommande projektering. Räddningstjänsten ges utökade möjligheter att göra släckinsats genom att sprinklertank förses med uttag för räddningstjänsten.

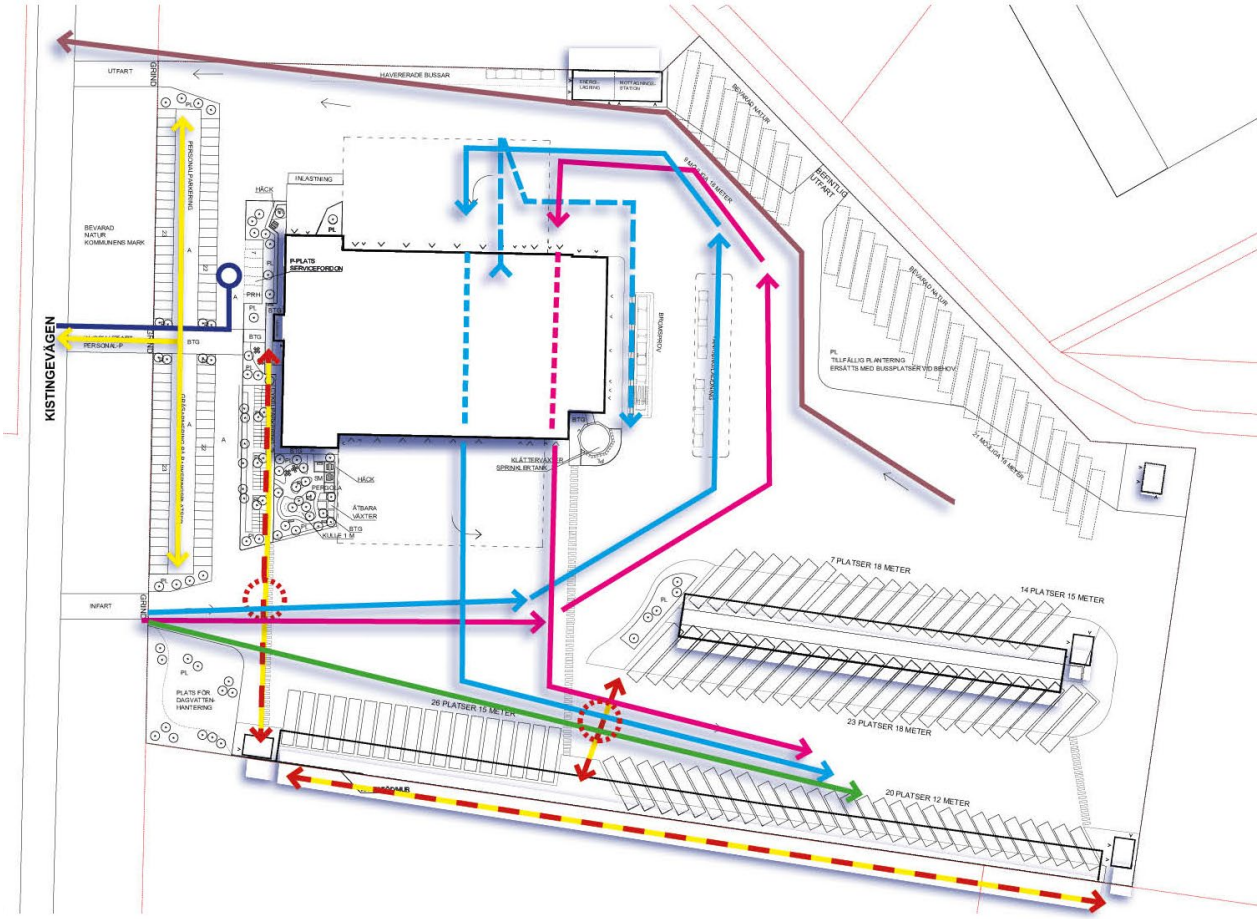
Samband och logistik

Separata in- och utfarter till bussdepån sker från/till Kistingevägen. Magasin framför grindarna, med plats för en buss, finns i grönremsan mellan fastigheten och vägen för att minska risken för köbildning på Kistingevägen. Mot lokalgatan i väster finns det möjlighet att ordna en reservutfart om det skulle ske någon incident som blockerar de andra utfarterna. Det skapar en god redundans.

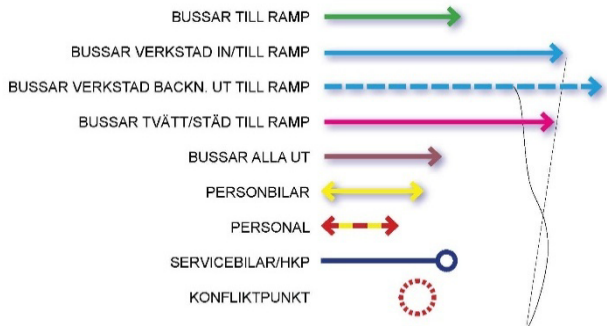
Personal, servicefordon och besökare angör depån i en separat in- och utfart från Kistingevägen mellan bussarnas dito. Större fordon med leveranser kommer att kunna använda bussgrindarna. Med denna lösning minimeras riskerna att flöden korsas inne på depån.

All personal, oavsett verksamhet, använder en gemensam entré till byggnaden. I entrén finns viktiga samordningsfunktioner som till exempel reception, trafikledning och förarhubb.

Verkstadspersonalen når verkstaden direkt från entrébyggnaden. Förarna går till respektive buss via tydligt markerade gångstråk och utmed de väderskyddade uppställningsramperna.



Figur 4: Illustration flöden Huvudalternativ



Figur 5: Förklaring flöden

Summering

Huvudalternativet är ett förslag som på alla vis tillgodoser behov och krav på en fullvärdig bussdepå med byggnader och trafikutrymmen. In- och utfarter mot Kistingevägen ger en god logistik och vid vidare detaljplanering av fastigheten (situationsplan) kan den ses som relativt flexibel. En reservutfart mot lokalgatan i nordväst kan enkelt anordnas.

Region Halland

Alternativ 2

Bebyggelse och markanvändning

Region Halland har ansökt om planbesked för kommunens fastighet Kistinge 3:6 (inkl Fyllinge 20:393) för att möjliggöra en placering av en ny bussdepå på denna eller del av.

Halmstad kommun rekommenderar regionen att etablera bussdepå i Kistinge genom sitt dokument Lokaliseringsstudie av ny bussdepå, daterad 2025-02-27.

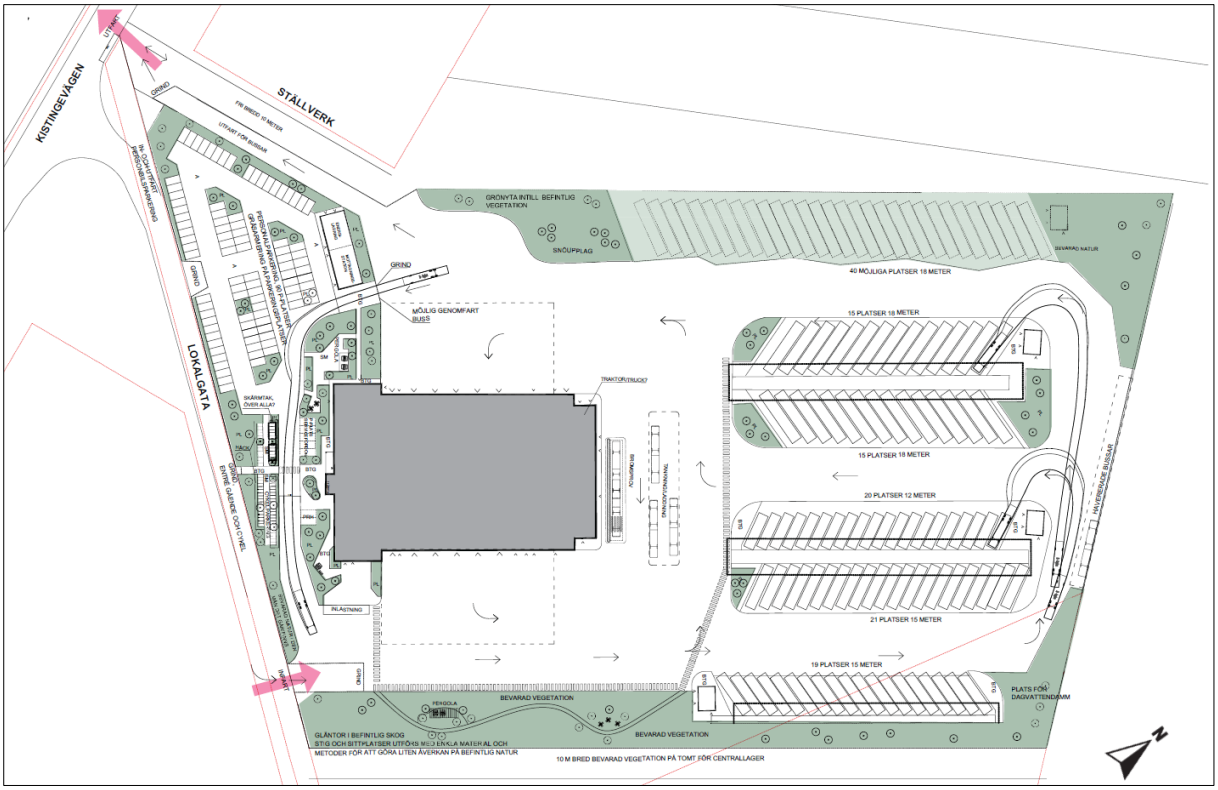
Fastigheten består idag av öppen åkermark och ett större bestånd av ädelskog, främst ek. I trädbeståndet finns också en del vattensamlingar. Strax norr om fastigheten passerar kraftledningar och ett tillhörande ställverk ligger utmed Kistingevägen i nordväst. Det har tidigare legat ett antal byggnader på och intill fastigheten. Terrängen är relativt platt och lutar något mot öster. Ytan ligger något lägre än lokalgatan. Tvärs igenom fastigheten ligger en delvis raserad stengärdesgård som troligtvis följer en äldre fastighetsindelning.

En bussdepå består av stora ytor med uppställningsramper för bussar och hårdgjorda rangerytor som behöver vara väl tilltagna för att depån ska upplevas säker. Bussarnas uppställningsramper är täckta av ett längsgående skärmtak som ger väderskydd både för förare och förarhytt.
Det är viktigt för personalen att känna sig stolta över sin arbetsplats. Byggnader och skärmtak kommer att ges en omsorgsfull utformning med hållbara material. Gestaltningen hämtar sin inspiration ifrån den rurala omgivningen.

Depåbyggnaden ligger med kortsidan vänd mot lokalgatan. Denna del av byggnaden innehåller entréfunktioner, personalutrymmen och administrativa lokaler. Denna del är det som förbipasserande ser. Förstudien föreslår att dessa fasader muras med återvunnet tegel och förses med ett sadeltak som kläs med profilerad plåt av återvunnen metall. Mot denna del dockas en stor verkstadshall med ett flertal verkstadsskepp som ska serva och underhålla fordonsflottan. Verkstädernas fasader har ytskikt av profilerad återvunnen stålplåt och portar med generös glasning. Det pappklädda taket över verkstäderna förses med solceller.

I en separat byggnad i västra hörnet finns en mottagnings- och energilagringsbyggnad som ser till att lagra energin som solcellerna genererar. Då kan energin användas till bland annat alla eldrivna bussar som laddar på natten.

En stor del av trädbeståndet behöver röjas eftersom en bussdepå har behov av stora sammanhängande och hårdgjorda ytor. I förslaget redovisas en grön korridor mellan de två delar som fastigheten föreslås indelas i. Här kan trädbeståndet bevaras och gärdesgården kan flyttas till denna nya indelning och ett dike kan etableras i samma linje. Nya grönytor med träd kan etableras i depåns nordvästra gräns och i ”öar” vid uppställningsramperna. I dessa gröna ytor finns uteplatser för personalen att pausa i.



Figur 6: Illustrerad situationsplan Alternativ 2

Geoteknik
I förstudiefasen har okulär syn av området utförts. Geoteknisk undersökning utföres inför detaljprojekteringsfas.

Grundvattennivåer är okända. Området är sannolikt dränerat med vattennivå reglerat till någon meters djup. Dagvattenhantering och dränering för byggnader och hårdgjorda utreds.

Område för byggnation utgörs idag av befintligt industriområde, ytan består av avjämnad grusplan med fyllnadshögar och enstaka bergklackar. Där sanering av förorenad mark skett genom urschaktning och återfyllning kontrolleras att återfyllnings uppvisar erforderlig komprimering.

Enligt SGU kartunderlag framgår att jordarter huvudsakligen består av ytligt berg, morän och svallsediment grus. Bärförmåga bedöms som god. Skattat jorddjup inom området varierar från 0-10 m. Genomsläpplighet medelhög till hög.

Grundläggning
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

Bärverk byggnadsstomme
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

Region Halland

Klimatskiljande byggnadsdelar
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

Teknisk försörjning

Robusthet teknisk försörjning beskrivs i Huvudalternativet.

VVS
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

Sprinklersystem
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

Yttre VA
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

El-, Tele- och Transportsystem
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

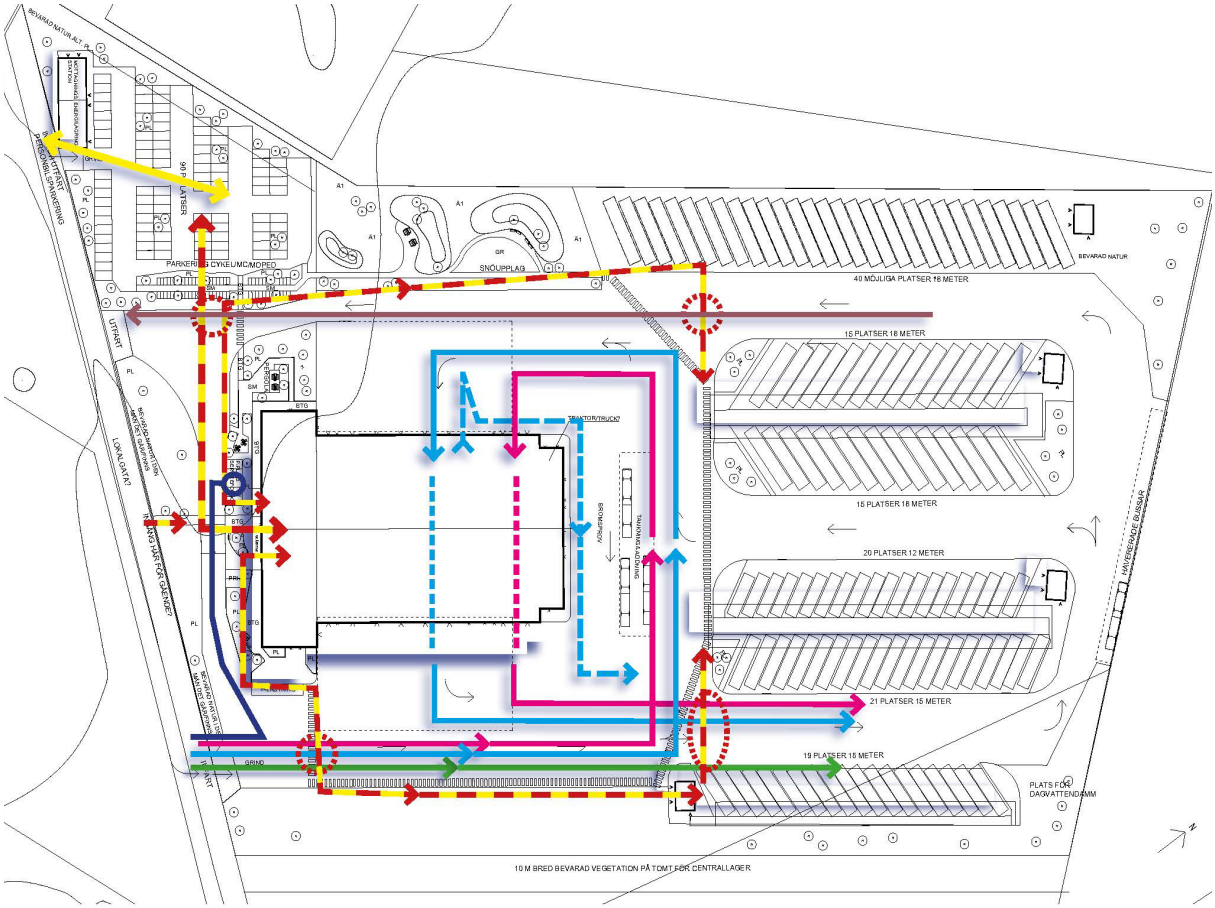
Brandskydd
I princip samma som beskrivs i Huvudalternativet.

Samband och logistik

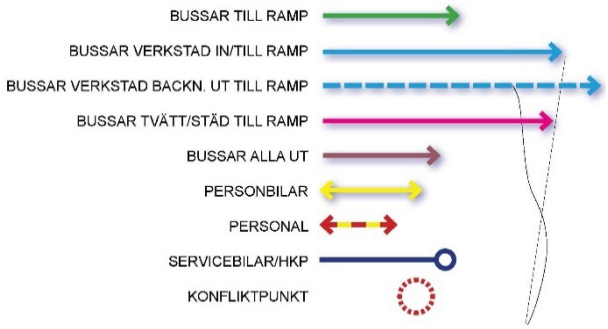
Infart till bussdepån sker från den mindre lokalgatan som förbinder Kistingevägen med Stjärnarpsvägen i öster. Ett magasin framför grinden, med plats för en buss, finns inom fastigheten för att minska risken för köbildning på lokalgatan. Utfarten från depån är separerad från infarten och mynnar på den större Kistingevägen. Utfarten har också ett magasin för en buss. Mellan depåns perimeterskydd och ställverket finns en angöringsväg, 10 m, för att nätägarens servicefordon ska komma åt ytorna runt ställverket.

Personal, servicefordon och besökare angör depån i en separat in- och utfart från lokalgatan mellan bussarnas in- och utfarter. Större fordon med leveranser kommer att kunna använda bussgrindarna. Med denna lösning minimeras riskerna att flöden korsas inne på depån.

All personal, oavsett verksamhet, använder en gemensam entré till byggnaden. I entrén finns viktiga samordningsfunktioner som till exempel reception, trafikledning och förarhubb. Verkstadspersonalen når verkstaden direkt från entrébyggnaden. Förarna går ut till respektive buss via tydligt markerade gångstråk och utmed de väderskyddade uppställningsramperna.



Figur 7: Illustration flöden Alternativ 2



Figur 8: Förklaring flöden

Summering

Alternativ 2 är ett förslag som på alla vis tillgodoser behov och krav på en fullvärdig bussdepå med byggnader och trafikutrymmen. Separata in- och utfarter ger en god logistik och säker arbetsmiljö. Vid vidare detaljplanering av fastigheten (situationsplan) kan den ses som relativt flexibel. Dock är detaljplaneprocessen en riskfaktor med avseende på tidsplanen. Huruvida en reservutfart kan anordnas behöver studeras noggrannare i nästa skede då fastighetsregleringen är tydligare

Region Halland

Bedömning

Möjligheter och konsekvenser

Huvudalternativ

De stora möjligheterna ligger i att det går att skapa en mycket god arbetsmiljö med fokus på logistik och en säker och god arbetsplats. Fastigheten kan ges en optimal utformning med plats även för en växande kollektivtrafik i regionen. Regionen får som ägare rådighet över fastigheten. Då fastigheten redan idag kan klassas som industritomt kommer naturvärden inte att påverkas utan i stället kan nya gröna ytor tillskapas. Möjlighet till en snabb fastighetsaffär gynnar den planerade tidplanen. De eventuella störningar som en bussdepå kan ge upphov till kommer troligtvis inte att vara större än befintlig verksamhet på fastigheten.

Alternativ 2

De stora möjligheterna ligger i att det går att skapa en mycket god arbetsmiljö med fokus på logistik och en säker och god arbetsplats. Fastigheten kan ges en optimal utformning med plats även för en växande kollektivtrafik i regionen. Detaljplaneläggningen ger regionen möjlighet att helt styra utformningen och ge en synergieffekt med intilliggande tomt som skulle kunna utnyttjas för regionens behov av ett nytt centrallager. Regionen får som ägare rådighet över fastigheten. En del naturvärden, som habitat, våtmark och ädellövträd, kommer att försvinna för att bereda plats för depån. Risk finns också att detaljplaneskedet av olika anledningar kan dra ut på tiden och sätta tidplanen ur spel. Tidplanen är avhängig av bland annat trafikupphandlingen.

Ekologisk hållbarhet inklusive miljömål

Huvudalternativ och Alternativ 2

Projektet av den framtida bussdepån i Halmstad har utformats med en uttalad inriktning mot ekologisk hållbarhet, i syfte att minska klimatpåverkan och främja en hållbar resursanvändning. Projektering ska ske enligt certifieringssystemet Miljöbyggnad 4.0 och uppnå sammanlagt betyg Silver.

I projektet utvärderas möjligheten att använda trä- eller hybridlösning för stommar i verkstadshallen, vilket ur ett livscykelperspektiv är fördelaktigt då materialet är förnybart, har låg klimatpåverkan och kräver mindre energi vid tillverkning. Det möjliggör även demonterbarhet och framtida återbruk samt ger en god inomhusmiljö. För byggnadens administrativa del planeras bjälklag i betong och möjligheten till att använda återvunnet tegel som fasadmaterial.

Solceller och solpaneler utreds för att försörja byggnadens behov. Gröna ytor ska integreras i den mån det går för att främja biologisk mångfald och säkerställa ekosystemtjänster, samt stödja en hållbar och hälsosam miljö. Skärmtak över bussramperna planeras med gröna tak, sedum eller biotoptak, för att hantera dagvatten

men också för att öka den biologiska mångfalden. Takavattning av huvudbyggnaden planeras för att nyttjas till busstvätt, vilket minskar behovet av dricksvatten.

God ljusmiljö är viktigt ur trygghetsaspekt men bör även ta hänsyn till energiåtgång, samt mörkergynnade djur och insekter. Belysningen bör därför till viss del vara rörelsestyrd med genomtänkt placering.

Projektet ska säkerställa resurseffektiva transporter och avfallshantering som minimerar utsläpp och möjliggör återvinning.

Social hållbarhet

Huvudalternativ och Alternativ 2

Ändamålsenliga och omsorgsfullt utformade lokaler skapar en god och trygg arbetsmiljö. Interaktionen mellan de olika verksamhetsgrupperna förstärks med den gemensamma entrén, de gemensamma personalutrymmena och den transparenta utformningen med glaspartier mellan verkstäder och personaldelar.

Möjligheten att enkelt kunna parkera både cykel och personbil innanför ett perimeterskydd är något som bidrar till en trygg arbetsplats. På fastigheten finns gröna ytor som tillgängliggörs och blir en rekreationsyta för personalen.

Implementering av konst i projektet enligt Region Hallands anvisningar (1% av entreprenadsumman) ska ske, i ett tidigt skede, i samklang med arkitektur och landskap. Konsten skapar tillhörighet, ger tillfälle till eftertanke och reflektion men ska även vara vacker och en del av den goda arbetsplatsen.

Ekonomi

Huvudalternativ

Endast huvudalternativet redovisas.

Internhyresregler tillämpas. Nedanstående belopp är angivna utifrån aktuell prissättning.

☒ Bedömd kostnad för utförande tas inom Regionfastigheters budget för Strategiska fastighetsinvesteringar och beräknas uppgå till:
Totalt 324 Mkr (utförande: 284 Mkr. Markköp 40 Mkr).

☒ Bedömd hyresförändring vid tillkommande eller avgående lokalyta tas inom verksamhetens budget och beräknas uppgå till:
Bedömd hyra inom verksamhetens budget beräknas, inklusive driftkostnader uppgå till c:a 16 Mkr, varav 50% kommer att anslagsfinansieras enligt gällande internhyresregler. Byggnadsyta (BTA) 6 000 m². Markyta ca 50 000 m².

☒ Bedömd tillkommande kostnad för utrustningsinvesteringar* vilket tas inom verksamhetens budget och beräknas uppgå till:
26 670 000 kr

*Med Utrustningsinvesteringar avses ex. inredning/möbler, MTH-utrustning, passagesystem, IT-system och kallelse-/patientsignalsystem.

I förstudien har alternativ till framtida förvaltningsform av bussdepån utretts. Sedan 2023-01-01 ingår Hallandstrafiken som en förvaltning inom Region Halland i syfte att bland annat kunna hantera kollektivtrafikfrågor strategiskt tillsammans med andra övergripande regionala utvecklingsfrågor. Tidigare var Hallandstrafiken ett helägt aktiebolag till Region Halland. Med anledning av ovan föreslås att bussdepån ska uppföras och ägas inom Region Hallands förvaltning. Det går inte heller att se andra ekonomiska fördelar med exempelvis hantering av moms, stämpelskatt eller inkomstskatt genom annan förvaltningsform. Region Halland har inte heller för avsikt att i andra större investeringar upprätta särskilda aktiebolag som förvaltningsform.

Tidplan

Tidplan huvudalternativ

Bedömd genomförande tid efter beslut i regionfullmäktig är 3,5 år.

Tidplan alternativ 2

Bedömd genomförande tid efter beslut i regionfullmäktig är 4,5 år*.

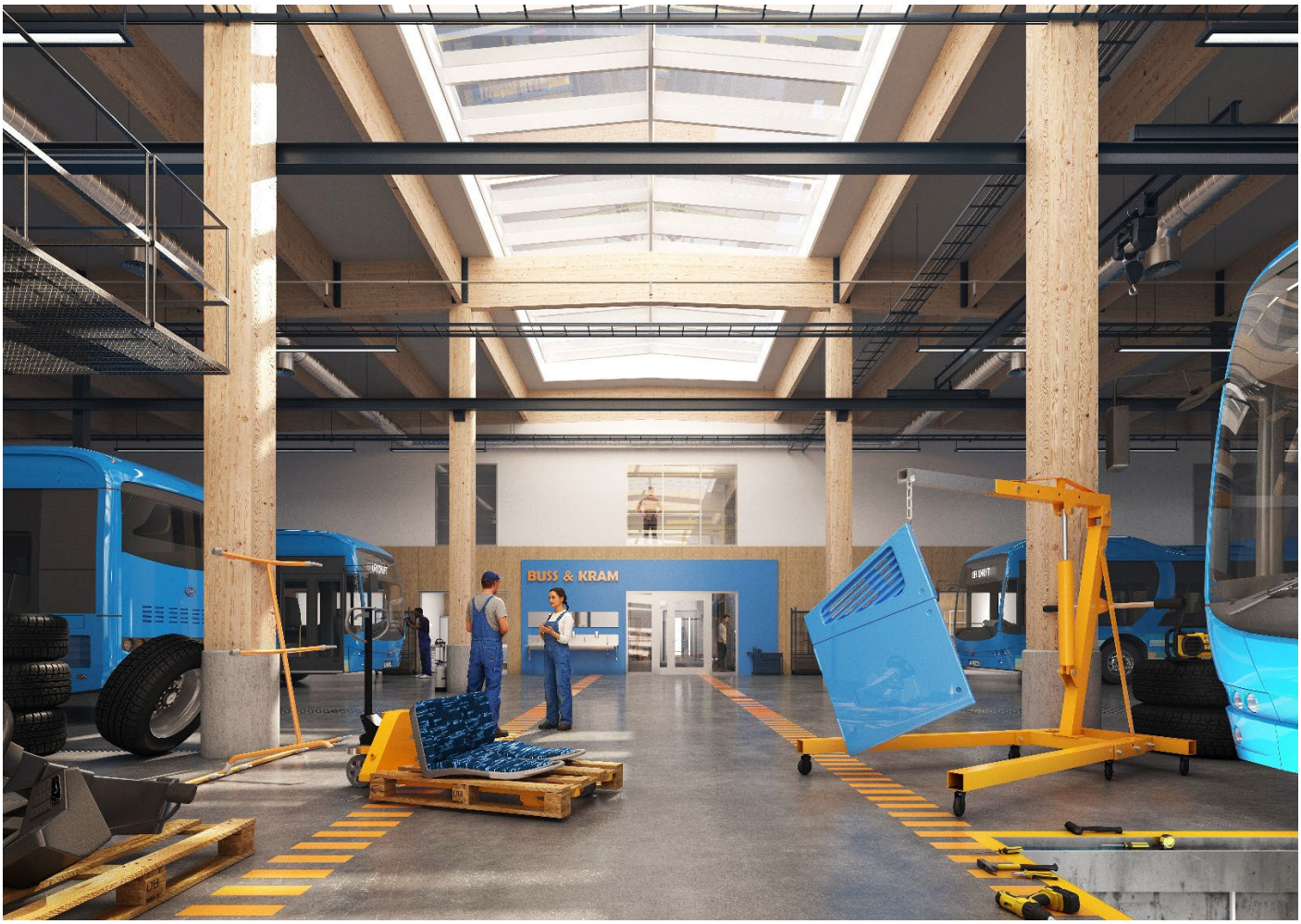
** Framtagande av ny detaljplan för kommunala tomten kan försena genomförandetiden.*

Bilagor

Bilaga 1.1	**LOKALISERINGSSTUDIE**
Bilaga 2.1	**ARKITEKT- OCH LANDSKAPSHANDLING**
Bilaga 3.1	**KONSTRUKTIONSRITNING**
Bilaga 4.1	**VVS-RITNINGAR**
Bilaga 5.1	**BRAND-PM**
Bilaga 6.1	**RISKANLYS HYRA/KÖPA**

BILAGA 1.1
Lokaliseringsstudie

oktober 2025



FÖRSTUDIE
Utförd av RK Ekonomi, Regionfastigheter

07426 Förstudie gällande ny bussdepå i Halmstad för Hallandstrafiken

oktober 2025

Region Halland

Hallandstrafiken

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland



LOKALISERINGSSTUDIE
NY BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKTNR 07426

2025-02-07

Ansvarig handläggare: Marcus Vennersten, förvaltare, Regionfastigheter

Övriga medverkande: Sören Holm, projektledare, Regionfastigheter
Gustav Sandkvist, Hallandstrafiken
Charlie Drab, Hallandstrafiken
Martin Fjärdhammar, Hallandstrafiken
Dan Johansson, ingenjör el, Regionfastigheter
Alexander Lilja Engström, fysisk säkerhet, Regionfastigheter
William Reiner, säkerhetsstrateg, Region Halland
Helena Vaide Tari, beredskapsstrateg, Region Halland
Magnus Ek, projektledare, CA-konsult
Lotta Sundell, arkitekt, White arkitekter
Viktor Melin, byggnadsingenjör, White arkitekter
Linda Sivertsson, byggnadsingenjör, White arkitekter
Nils Krus, arkitekt, White arkitekter
Michelle Bengtsson, arkitekt, White arkitekter

Innehåll

SAMMANFATTNING 4

UPPDRAG OCH AVGRÄNSNINGAR 5

BAKGRUND 5

PROCESS 5

FORTSATT ARBETE 6

BEDÖMNINGSMATRIS 7

AVFÄRDADE LOKALISERINGAR (EJ ANALYSERADE I MATRIS) 10

BEDÖMDA LOKALISERINGAR 11

a. Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 (bilaga 2) 11

b. Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28+ del av Ostkupan 3 (bilaga 3) 11

c. Fyllinge 20:475 (bilaga 4) 12

d. Kistinge 3:6 samt del av Fyllinge 20:393 (bilaga 5) 12

e. Del av Trönninge 2:27+ del av Fyllinge 20:393 (bilaga 6) 13

f. Fyllinge 20:454 ”Solar” (bilaga 7) 13

SAMMANSTÄLLNING AV TOMTANALYSER, VIKTAT RESULTAT 14

BILAGA 1 KARTA 15

BILAGA 2 BEF. BUSSDEPÅ, DEL AV HALMSTAD 2:28 16

BILAGA 3 BEF. BUSSDEPÅ, DEL AV HALMSTAD 2:28 + DEL AV OSTKUPAN 3 17

BILAGA 4 FYLLINGE 20:474 18

BILAGA 5 KISTINGE 3:6/ DEL AV FYLLINGE 20:393 19

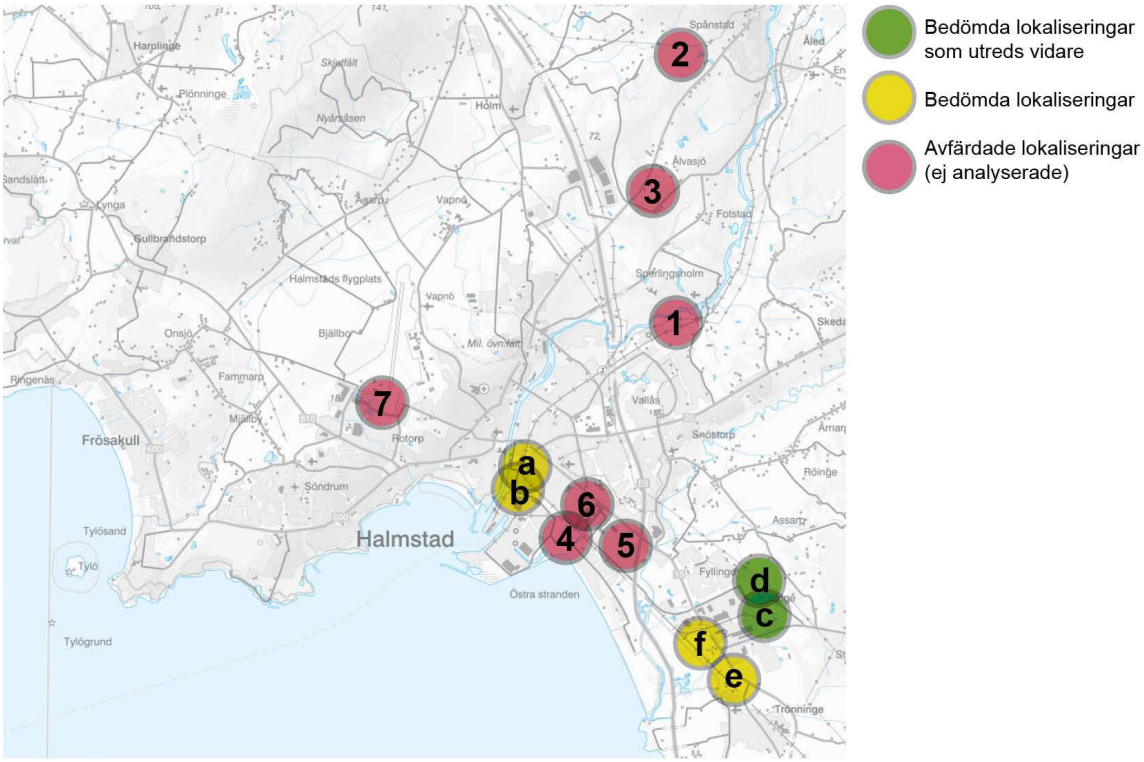
BILAGA 6 DEL AV TRÖNNINGE 2:27+ DEL AV FYLLINGE 20:393 20

BILAGA 7 FYLLINGE 20:454 ”SOLAR” 21

SAMMANFATTNING

Lokaliseringsstudiens syfte har varit att söka upp och analysera möjliga placeringar av ny bussdepå i Halmstad. De kriterier som identifierats som viktiga för en bussdepå åt Hallandstrafiken har ställts upp som en bedömnings/utvärderingsmatris, för att möjliggöra en bedömning av aktuella fastigheter i lokaliseringsstudien. Det har visat sig utmanande att hitta en lokalisering som uppfyller dessa kriterier och då framför allt kraven på storlek och läge i staden.

Totalt har 13 möjliga lokaliseringar/fastigheter identifierats. De fastigheter som efter en initial bedömning har visat sig intressanta nog att bedömas mer noggrant i framtagen matris redovisas i längre fram i rapporten, samt i bilagor. De avfärdade lokaliseringarna redovisas kortfattat i text på sidan 11, men är inte bedömda genom matrisen och saknar bilaga. Av de fastigheter som bedömts som intressanta och sedan bedömts med matrisen avses två utredas närmare inom en förstudie. De två lokaliseringar som bedöms bäst lämpade för förstudien är Fyllinge 20:475 och Kistinge 3:6/del av Fyllinge 20:393.



För större karta, se bilaga 1.

UPPDRAG OCH AVGRÄNSNINGAR

Till grund för lokaliseringsstudien ligger:
Beställning av lokalbehov från Hallandstrafiken, 2023-04-27.
Beslut om att genomföra förstudie inklusive lokaliseringsstudie gällande byggnation av ny bussdepå för Hallandstrafiken i Halmstad. 2024-11-05

Lokaliseringsstudien omfattar identifiering och bedömning av möjliga placeringar för byggnation av ny bussdepå för Hallandstrafiken i Halmstad.

Fortsatt arbete (förstudie) ska omfatta två möjliga alternativ, dels att Region Halland uppför, äger och förvaltar bussdepån, dels att Region Halland ingår ett hyresavtal med en extern hyresvärd. Hallandstrafiken behöver i båda fallen ha rådighet över lokalerna för att säkerställa en opartisk upphandling och en stabil tillgång till en fungerande bussdepå.

BAKGRUND

Hallandstrafiken ingår sedan 2023-01-01 i Region Halland. Hallandstrafikens huvudansvar är att tillgodose hallänningarnas resbehov med kollektiva färdmedel inom länet samt till grannlänen. För att långsiktigt kunna erbjuda kollektivtrafik för hallänningarna behöver det strategiska lokalbehovet i form av bussdepåer för kollektivtrafiken säkras. En ändamålsenlig och väl utformad depå bidrar till att öka attraktiviteten för bussföraryrket, som idag är ett bristyrke.
Lokaliseringsstudien behandlar endast bussdepå för stadsbusstrafiken i Halmstad, samt den regionbusstrafik som utgår från Halmstad. Byggnader och mark för den befintliga bussdepån är i privat ägo. Under de senaste åren har kontorsetableringar tillkommit på fastigheten där bussdepån finns. Fastigheten ligger i anslutning till den fördjupade översiktsplanen för Halmstads centrum (Centrumutvecklingsplan 2050) och gränsar till de planerade nya stadsdelarna Tullkammarkajen och Stationsstaden. De nya planerna gör marken attraktiv för fler typer av verksamhet än tidigare. Byggnaderna är i dåligt skick och bedöms inte vara lämpliga för ändamålet i framtiden.

Kollektivtrafiken i Halland har haft en positiv utveckling se senaste åren och bedöms fortsätta öka som en del i den gröna omställningen. Den nya bussdepån ska därför medge en utökning av antal bussar, vilket inte ryms inom befintlig etablering. Val av drivmedel är en faktor som kan påverka vald lokalisering. I nuläget används eldrift för bussar i stadstrafik och HVO/RME för regionbussar, men även andra drivmedel, som exempelvis gas, kan vara aktuella när den nya bussdepån tas i bruk. Kontinuerlig omvärldsbevakning pågår inför framtida trafikavtal.

Upphandling av ny trafikentreprenör påbörjas under 2025 och behöver vara avslutad så att skifte kan ske halvårsskiftet 2030. Den nya bussdepån behöver stå färdig senast Q4 2029, så att tid finns för trafikentreprenören att göra anpassningar.

PROCESS

Under sökandet efter lämplig lokalisering har både privatägda och kommunala fastigheter varit aktuella.

Halmstads kommun har varit ett stöd under processen. Dialog med tjänstemän har pågått fortlöpande, med deltagare från översiktsplaneringsenheten och mark- och exploateringsenheten. De har pekat ut möjliga kommunala fastigheter samt varit behjälpliga med att tolka tidsåtgång för olika planprocesser.

Fastighetsmäklare (Croisette och Industrifastigheter) har engagerats i sökandet efter privata fastigheter och för att förmedla kontakt med fastighetsägarna. Såväl fastigheter som ligger ute till försäljning och fastigheter som inte är ute på marknaden har analyserats.

För att förstå planeringsprocessen inför nybyggnad av en bussdepå har studiebesök genomförts på två externa nybyggda bussdepåer, Jönköping och Växjö. Studiebesöken och dialogerna med ansvariga på plats har visat på vikten av en tydlig gränsdragning mellan fastighetsägare och trafikföretag. Besöken har också gett värdefull förståelse för den påverkan som tekniska och praktiska lösningar har för val av placering. Placeringen och infrastrukturen kring de nya depåerna påverkas också av val av drivmedel. Jönköping är byggd för en blandning av gas, el och diesel medan Växjö är planerad för 100% eldrift, vilket ger olika förutsättningar vid val av lokalisering. Studiebesök har också genomförts vid nuvarande bussdepån i Halmstad för att de en bättre bild av nuläget. Ytterligare studiebesök kan komma att bli aktuella inom förstudieuppdraget.

Ett utkast till lokalförteckning har tagits fram av arkitekt i samarbete med Hallandstrafiken för ökad förståelse för flöden och ytbehov. Lokalförteckningen bearbetas vidare i förstudien.

En bedömningsmatris har tagits fram med syfte att kunna jämföra olika lokaliseringar utifrån uppställda kriterier, se nedan. Till grund för matrisens kriterier ligger bedömningar från Hallandstrafiken och erfarenheter från tidigare uppförda bussdepåer, inklusive studiebesöken. Även mer generella kriterier för etablering har beaktats, som tex fysisk planering och hållbarhetsaspekter.

Bedömning av de olika lokaliseringarna har gjorts i samarbete mellan representanter för Hallandstrafiken, Regionfastigheter och arkitekt för att få ett brett perspektiv och täcka in alla delar av kriterierna. De uppslag som bedömts vara möjliga för etablering av ny bussdepå inom rimliga gränser ekonomi/tid har analyserats med hjälp av matrisen.

En riskanalys med syfte att bedöma risker för att Regionfastigheter äger respektive hyr den framtida bussdepån har genomförts. Frågan hanteras vidare i förstudien.

FORTSATT ARBETE

Beslut om att genomföra förstudie gällande byggnation av ny bussdepå för Hallandstrafiken i Halmstad är fattat. Förstudien inleds då lokaliseringsstudien är avslutad och ska visa på två möjliga alternativ där det ena innebär att Region Halland själva bygger en bussdepå och det andra att Region Halland ingår ett hyresavtal där en extern hyresvärd uppför samt hyr ut en bussdepå till Region Halland. Dessa alternativ ska presenteras både utförandemässigt samt ekonomiskt.

BEDÖMNINGSMATRIS

En bedömningsmatris har tagits fram med syfte att kunna jämföra olika lokaliseringar utifrån uppställda kriterier. Resultatet återfinns under respektive bedömd lokalisering nedan. Hela matrisen ligger i bilagorna för de bedömda fastigheterna.
Matrisen är uppdelad i fyra områden. Slutresultatet viktas enligt följande: Tid (30%), Ekonomi (30%), Tomt (20%), Hållbarhet (20%).
När ett kriterium bedöms som 0/noll (ej möjligt) ger det utslag på hela delområdet och innebär att bygget av en bussdepå på fastigheten bedöms omöjligt.
Exempel nedan visar bedömning av befintlig bussdepå.

Tid

Under denna rubrik bedöms möjligheterna för färdigställande senast Q4 2029. Hänsyn tas till bla planprocess och risk för överklagan.

Tid (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
H	*Tid*	Färdigställandetid	*Möjlighet klarställande Q4 2029*	Ja, med god marginal	Ja, men med liten marginal	Ja, men utan marginal	Osannolikt	Nej
		Status planarbete	*Hur påverkar eventuell planprocess tidplan för projektet?*	Detaljplan som medger verksamheten finns	Detaljplan påbörjad, verksamheten planeras tillåtas	Detaljplan finns inte, men översiktsplan tillåter verksamheten	Detaljplan finns inte, och översiktsplan tillåter inte verksamheten	Verksamheten medges ej, ändring osannolik
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	*Finns intressenter i närheten som kan tänkas överklaga? Hur påverkas/påverkar dessa? Jordbruksmark? Bostäder? Försvarsmakten? Industri? Skola?*	Lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas positivt av verksamheter i området. Minimal risk för överklagan	Mestadels lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas av verksamheter i området. Liten risk för överklagan	Delvis olämplig placering för bussdepå, etablering påverkas av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	Olämplig placering för bussdepå, påverkas negativt av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	X

Ekonomi

Under denna rubrik bedöms kostnaderna för inköp och byggnation samt driftskostnad. Uppställda kriterier är bla anskaffningskostnad, eventuella kostnader för rivning, sanering och markåtgärder. Driftskostnaden avser kostnader för tomkörning (dvs körning utan passagerare mellan t ex ändhållplats och depå) och innefattar avstånd till resecentrum samt närmaste ändhållplats för stadsbusslinje.

Ekonomi (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
R	*Etableringskostnad*	Inköpspris fastighet	*Kostnad för anskaffning av fastighet.*	Fastighet till salu till lågt pris	Fastighet till salu till rimligt pris	Fastighet till salu till högt pris	Fastighet till salu, men orimligt högt pris	Fastighet inte till salu
		Befintlig byggnation	*Befintlig byggnad/ byggnader finns på fastigheten. Återanvändning, renovering. Kostnader för rivning, återbruk av delar och material*	Inga befintliga byggnader/ byggnader som användas med små förändringar	Byggnader i gott skick och ändamåls-enliga för åter-användning	Byggnader delvis i skick för återanvändning/ rivningsarbeten i mindre omfattning	Byggnader ej lämpade för återbruk/ omfattande rivnings-arbeten krävs	X
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	*Geotekniska förutsättningar, topografi, saneringsbehov, vattenskydd. Vilka markåtgärder behövs för att förbereda platsen för bussdepå? Behövs sprängning/ omfördelning massor? Arkeologiska fynd?*	Mycket lämpliga förut-sättningar för etablering. Enkel mark-projektering	Mark kan tas i bruk utan större insats	Kostsamma begränsningar för etablering	Mycket kostsamma begränsningar för etablering	Förut-sättningarna bedöms omöjliggöra bussdepå på fastigheten
R	*Driftskostnad*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i tid.	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	*Kostnad för drivmedel och slitage.*	Under 3 km	3-5 km	5-8 km	Över 8-12 km	Avstånd överstiger 12 km

Tomt
Under denna rubrik bedöms tomtens förutsättningar för byggnation, t ex form och storlek, förutsättningar enligt eventuell detaljplan samt infrastruktur, dvs anslutningar till vägnätet samt försörjning i form av el- och gasanslutning.

Tomt (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
		Fastighetens form och storlek	*Hur stor är fastigheten i kvm? Hur är fastighetens geometri, ange gärna ca-mått för fastighetens sidor. Helst rektangulär form.*	Lämplig form och storlek för bussdepå	Form och storlek fungerar för bussdepå	Form ELLER storlek fungerar bra för bussdepå	Inte optimal form eller storlek, men går att etablera bussdepå	Olämplig form eller storlek för bussdepå
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	*Om befintlig DP, hur lämplig är fastigheten för bussdepå? verksamhet, höjd, prickad mark*	Enligt DP lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen inte lämplig för bussdepå, eller DP saknas. Mindre avvikelse	Enligt DP inte lämplig för bussdepå. Större avvikelse.	Detaljplan medger ej verksamheten
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	*Innefattar eller angränsar fastighet till vattendrag, bostäder eller annan verksamhet som kräver speciallösning?*	Angränsar inte till känslig miljö /verksamhet	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, rimlig nivå av anpassningar behövs	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, utredning behövs	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen olämplig	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen omöjlig
		Strandskydd / vattenskyddsområde	*Vattenskyddsområde? Strandskydd?*	Vatten-/ Strandskydd begränsar inte byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt obetydligt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt betydligt	Ej möjligt
		Dagvattenhantering	*Vilka möjligheter finns att ta hand om dagvatten på platsen?*	Befintlig hantering för dagvatten finns att ansluta mot	Dagvatten kan enkelt hanteras inom tomt	Medelstora insatser krävs för att hantera dagvatten inom tomt	Omfattande insatser för att hantera dagvatten krävs.	Dagvatten-situation olösbar
A	*Infrastruktur*	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	*Hur många vägar angränsar tomten mot? Vilken typ av trafik? Behövs avtal med andra föratt kunna köra via annan fastighet? Cirkulationsplats?*	Angränsar till vägnät i flera riktningar med flera möjligheter till in-/utfart	Angränsar till vägnät med möjlighet till in-/utfart	Begränsad möjlighet till in-/utfart	Saknar möjlighet till separat in- och /utfart utan betydande åtgärd	Saknar möjlighet till in-/utfart
		Elanslutning högspänning	*Vilka möjligheter finns för anslutning till högspänning? Helst redundans, 2 kopplingar.*	Möjlighet till anslutning högspänning med redundans	God möjlighet till anslutning högspänning	Möjlighet till anslutning högspänning	Begränsad möjlighet till anslutning högspänning	Ingen möjlighet till anslutning
		Gaskoppling	*Vilka möjligheter finns för anslutning till gas?*	Befintlig gaskoppling	God möjlighet till gaskoppling	Möjlighet till gaskoppling	Begränsad möjlighet till gaskoppling	Ingen möjlighet till anslutning

Hållbarhet

Under denna rubrik redovisas bedömd påverkan på naturvärden i området samt arbetsmiljö och möjlighet till hållbart resande för de anställda.

Hållbarhet (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	*Hurdana är möjligheterna till att främja ekologisk mångfald och öka lokala naturvärden?*	Etablering av bussdepå inverkar positivt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar minimalt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar något på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Risk att etablering av bussdepå inverkar negativt på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå förödande på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	*Vilka busslinjer finns i närheten?*	Befintliga busslinjer med hållplats i anslutning till platsen	Befintliga busslinjer där hållplats kan anläggas i anslutning till platsen	Busslinje behöver förlängas för att nå platsen	Ny busslinje behövs för att nå platsen	X
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	*Vilken möjlighet finns till att cykla till platsen?*	Bra befintliga cykelvägar till/ inom området	Cykelvägar till/ inom området finns men behöver förbättras	Cykelvägar till/ inom området behöver kompletteras	Platsen ligger utanför rimligt avstånd för cykel som transport-medel	X
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	*Plats för cykelparkering under tak, P-platser med el-laddning*	Bra utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	OK utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Begränsat utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Minimalt utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	X
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus (vila/ sittplats/ tystnad/ grönska)		Mycket goda förutsättningar för rekreation utomhus	OK förutsättningar för rekreation utomhus	Mindre bra förutsättningar för rekreation utomhus	Dåliga förutsättningar för rekreation utomhus	X
		God arbetsmiljö luft och ljud	*Ljudmiljö? Buller? Luftkvalitet = radon/ avgaser/ brandrök Ljudmiljö = orientering mht buller*	Mycket god arbetsmiljö utan inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	God arbetsmiljö, men risk för inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	OK arbetsmiljö, viss inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	Dålig arbetsmiljö pga radon/ avgaser/ brandrök/ buller	X
		Trygg/inkluderande plats	*Är platsen enslig? Är området överblickbart? Finns det överblickbarhet/ social närvaro/ blandade funktioner (obekväma arbetstider)?*	Trygg plats med god överblick-barhet, blandade verksamheter i området	Med mindre insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Med större insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Otrygg plats, ej överblickbar	X

AVFÄRDADE LOKALISERINGAR (EJ ANALYSERADE I MATRIS)

1. Värmekällan, Kristinehed
Ägare: Halmstads kommun
Bra lokalisering sett till avstånd till resecentrum. Tillfart över HEMs verksamhet utmanande att anordna. Kraftledningstråk passerar över tomten, vilket behöver hanterats. Lokalisering nära Nissan, vilket innebär påverkan av strandskydd som gör en etablering direkt olämplig.
Ligger på jordbruksmark som inte är utpekad som verksamhetsmark, vilket förlänger och försvårar processen.

2. Älvasjö, del av V8 (framtida verksamhetsområde 8)
Ägare: privat
Planläggning av området är påbörjad (tidigt skede), men eventuell dagvattenproblematik och arkeologi försvårar och försenar planarbetet.
Ligger långt från Resecentrum, vilket innebär alltför kostsam tomkörning.

3. Fotstad 22:1
Ägare: privat
Ligger långt från Resecentrum, vilket innebär alltför kostsam tomkörning. Befintligt vattenskyddsområde kommer utökas och tillgänglig yta är inte tillräcklig.

4. Ögat
Ägare: Halmstads kommun
Mycket bra belägen avståndsmässigt. Stor risk för översvämning. Översiktsplan utpekar området som natur samt infrastruktur, vilket inte tillåter etablering av bussdepå.

5. Flänsen 8
Ägare: flera/privat
Mycket bra belägen avståndsmässigt. Försäljning ej aktuell utan ersättningslokaler för befintlig verksamhet i ungefär samma läge, vilket inte är möjligt att säkra.

6. Fogden 6
Ägare: privat
Mycket bra belägen avståndsmässigt. Största delen av fastigheten bebyggd, vilket innebär en kostsam och tidskrävande process. Fastigheten ej till salu.

7. Flygstaden
Lokaliseringar inom Flygstaden har avfärdats eftersom inga lämpliga tomter hittas. Elförsörjning till laddning av bussar är inte möjlig pga rådande effektbrist.

BEDÖMDA LOKALISERINGAR

a. Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 (bilaga 2)

Beskrivning

Ägare: Corem AB
Byggnader av varierande ålder och skick, bedöms inte vara användbara för ny bussdepå. Närheten till järnvägen innebär en begränsning.
Fastigheten ligger inte ute till försäljning. Corem uppger att de inte är intresserade av att sälja endast en del av sitt bestånd i Halmstad, men kan tänka sig att sälja helheten, vilket i praktiken innebär att tomten inte går att köpa.

Belägenhet

Avståndsmässigt mycket bra belägen. Gränsar till kommunens utvecklingsområden Stationsstaden, Tullkammarkajen samt nya bron över Nissan, vilken kan försvåra framkomligheten.
Avstånd från resecentrum: 2,0 km (via Strandgatan)
Avstånd från resecentrum: 5 minuter
Avstånd från ändhållplats: Resecentrum 2,0 km (Hamnen 2,2 km)

Stadsplanering

Detaljplan: Äldre stadsplaner med ändringar, 1380K-P92 (1941), 1380K-P287 (del av tomt) (1954),
Områdesbeteckning del av Halmstad 2:28 TJ (järnvägsändamål) Byggnadshöjd saknas, 2 våningar angivet.
Exploateringstal saknas.
Ligger inom utredningsområdet för Centrumutvecklingsplan 2025.

Bedömning

Resultat av tomtanalys: 0.00

b. Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28+ del av Ostkupan 3 (bilaga 3)

Beskrivning

Ägare: Corem AB
Byggnader av varierande ålder och skick, bedöms inte vara användbara för ny bussdepå.
Närheten till järnvägen innebär en begränsning.
På Ostkupan finns byggnader som inte bedöms kunna användas.
Fastigheterna ligger inte ute till försäljning. Corem uppger att de inte är intresserade av att sälja endast en del av sitt bestånd i Halmstad, men kan tänka sig att sälja helheten, vilket i praktiken innebär att tomten inte går att köpa.

Belägenhet

Avståndsmässigt mycket bra belägen. Gränsar till kommunens utvecklingsområden Stationsstaden, Tullkammarkajen samt nya bron över Nissan, vilken kan försvåra framkomligheten.
Avstånd från resecentrum: 2,0 km (via Strandgatan)
Avstånd från resecentrum: 5 minuter
Avstånd från ändhållplats: Resecentrum 2,0 km (Hamnen 2,2 km)

Stadsplanering
Detaljplan: Äldre stadsplaner med ändringar, 1380K-P92 (1941), 1380K-P287 (del av tomt) (1954), 1380K-P456 (Ostkupan) (1968)
Områdesbeteckning del av Halmstad 2:28 TJ (järnvägsändamål) Byggnadshöjd saknas, 2 våningar angivet.
Exploateringstal saknas.
Områdesbeteckning Ostkupan Js (industriändamål) Byggnadshöjd 11m.
Exploateringstal saknas.
Ligger inom utredningsområdet för Centrumutvecklingsplan 2025.

Bedömning
Resultat av tomtanalys: 0.00
Förväntat krånglig process med byggnader på båda tomterna samt järnvägsspår över gränsen.

c. Fyllinge 20:475 (bilaga 4)

Beskrivning
Ägare: Fastighetsaktiebolaget Stenwinkeln
Plan tomt, inga byggnader. Även om den inte är ute till försäljning kan ägaren tänka sig att sälja. Uppger sig har fått bud av annan intressent. Möjlighet finns att nuvarande verksamhet har tillgång till hela tomten på kortare sikt och kanske en del av tomten även på längre sikt (innan bussdepån är fullt utbyggd). Bränder på Stena recyclings anläggning kan ses som en risk, främst för dålig luft.

Belägenhet
Avståndsmässigt bra belägen. Inom industriområde.
Avstånd från resecentrum: 6,8km (via Laholmsvägen)
Avstånd från resecentrum: 12 minuter
Avstånd från ändhållplats: Fyllinge 1.3 km

Stadsplanering
Detaljplan: 1380K-P571 (1975)
Områdesbeteckning: Js (Område för storindustriändamål)
Byggnadshöjd 14.0 m
Exploateringstal saknas.

Bedömning
Resultat av tomtanalys: 3.46

d. Kistinge 3:6 samt del av Fyllinge 20:393 (bilaga 5)

Beskrivning
Ägare: Halmstads kommun
I nuläget inte till salu och inte planlagd, men dialog med kommunen pågår om prioriterad behandling inom ramen för samhällsnyttig verksamhet, vilket skulle påverka bedömningen under rubriken Tid i matrisen.

Då fastigheten inte är avstyckad finns möjlighet till optimal form och storlek. Plan tomt, inga byggnader.
Mindre kraftledning går över tänkt område, måste omhändertas. Bränder på Stena recyclings anläggning kan ses som en risk, främst för dålig luft.

Belägenhet
Avståndsmässigt bra belägen. Inom V3, gränsande till industriområde.
Avstånd från resecentrum: 6,8km (via Laholmsvägen)
Avstånd från resecentrum: 12 minuter
Avstånd från ändhållplats: Fyllinge 1,3 km

Stadsplanering
Detaljplan saknas. Ingår i kommunens V3 (verksamhetsmark).

Bedömning
Resultat av tomtanalys: 3.11.

e. Del av Trönninge 2:27+ del av Fyllinge 20:393 (bilaga 6)

Beskrivning
Ägare: två delar privatägda, en del kommunal.
Dialog med kommunen krävs. Ovanligt komplicerat planärende enligt tjänsteman på kommunen. Järnvägsväxel ligger på en del av ytan, kan inte flyttas. Tomten inte planlagd. Ev räddningsstation, placeras troligen öster om vägen. Skyddsavstånd mellan järnväg och ny byggnad. Eventuellt svår tillfartsituation dagtid, mycket lantbruksfordon etc.

Belägenhet
Avståndsmässigt ok belägen. Inom V5.
Avstånd från resecentrum: 7,2 km (via Laholmsvägen)
Avstånd från resecentrum: 12 minuter
Avstånd från ändhållplats: Fyllinge 1,3 km

Stadsplanering
Detaljplan saknas. Ingår i kommunens V5 (verksamhetsmark).

Bedömning
Resultat av tomtanalys: 2.27

f. Fyllinge 20:454 ”Solar” (bilaga 7)

Beskrivning
Ägare: Solar AB.
Tomtareal: ca 54 750 kvm. Fastigheten är bebyggd till stor del (lager, logistik samt personaldelar för Solar) och rivning av stora delar behöver göras för att inrymma logistik och parkerade bussar. Byggnaderna är för stora och inte helt lämpade för nytt ändamål som bussdepå. En översiktlig utredning har gjorts för bussdepå i kombination med centrallager, se längst bak i bilagan.
Fastigheten är till salu. Ingen optimal lösning finns i relation till priset för fastigheten, trots att lokaliseringen har flera andra fördelar.

Belägenhet
Avstånd från resecentrum: 5,6 km (via Laholmsvägen och väg 15)
Avstånd från resecentrum: 10 minuter
Avstånd från ändhållplats: Fyllinge 1.6 km

Stadsplanering
Detaljplan 1380K-P983 (2003) samt 1380K-E197 (2005)
Områdesbeteckning J E (Industri och lager med skyddsavstånd 200m, Transformatorstation tillåts.
Byggnadshöjd 10.0 m
Exploateringstal max 55% av fastighetsarean. Verksamhetens karaktär ska vara förenlig med närheten till Natura 2000-område samt Fyllinge bostadsområde. Bestämmelser avseende områdets höga grundvattennivåer.

Bedömning
Resultat av tomtanalys: 2.89

SAMMANSTÄLLNING AV TOMTANALYSER, VIKTAT RESULTAT

Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28	**0,00**
Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28+del av Ostkupan 3	**0,00**
Fyllinge 20:475	**3,46**
Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393	**3,11**
Del av Trönninge 2:27+del av Fyllinge 20:393	**2,27**
Fyllinge 20:454 "Solar"	**2,89**

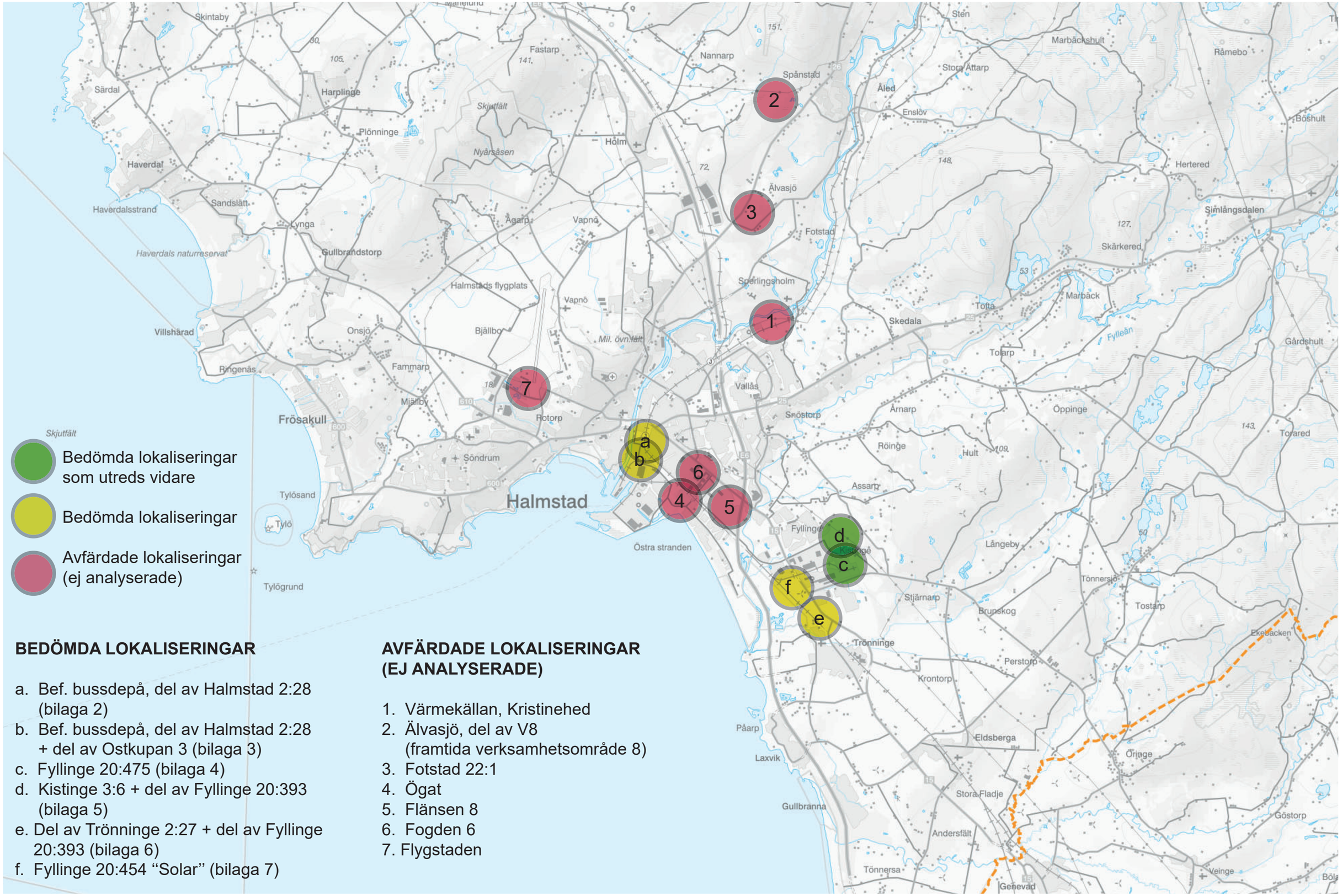
Ej möjligt	0
Ej lämplig	1
Möjlig	2
Lämplig	3
Väl lämpad	4

BILAGA 1

07426 NY BUSSDEPÅ FÖR HALLANDSTRAFIKEN

Karta

Uppdragsnummer White: 3116580100
Datum: 2025-02-07
UL: Lotta Sundell



BEDÖMDA LOKALISERINGAR

a. Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 (bilaga 2)
b. Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3 (bilaga 3)
c. Fyllinge 20:475 (bilaga 4)
d. Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393 (bilaga 5)
e. Del av Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393 (bilaga 6)
f. Fyllinge 20:454 ‘‘Solar’’ (bilaga 7)

AVFÄRDADE LOKALISERINGAR (EJ ANALYSERADE)

1. Värmekällan, Kristinehed
2. Älvasjö, del av V8 (framtida verksamhetsområde 8)
3. Fotstad 22:1
4. Ögat
5. Flänsen 8
6. Fogden 6
7. Flygstaden

BILAGA 2

07426 NY BUSSDEPÅ FÖR HALLANDSTRAFIKEN

Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28

Uppdragsnummer White: 3116580100
Datum: 2025-02-07
Storlek: A3
UL: Lotta Sundell

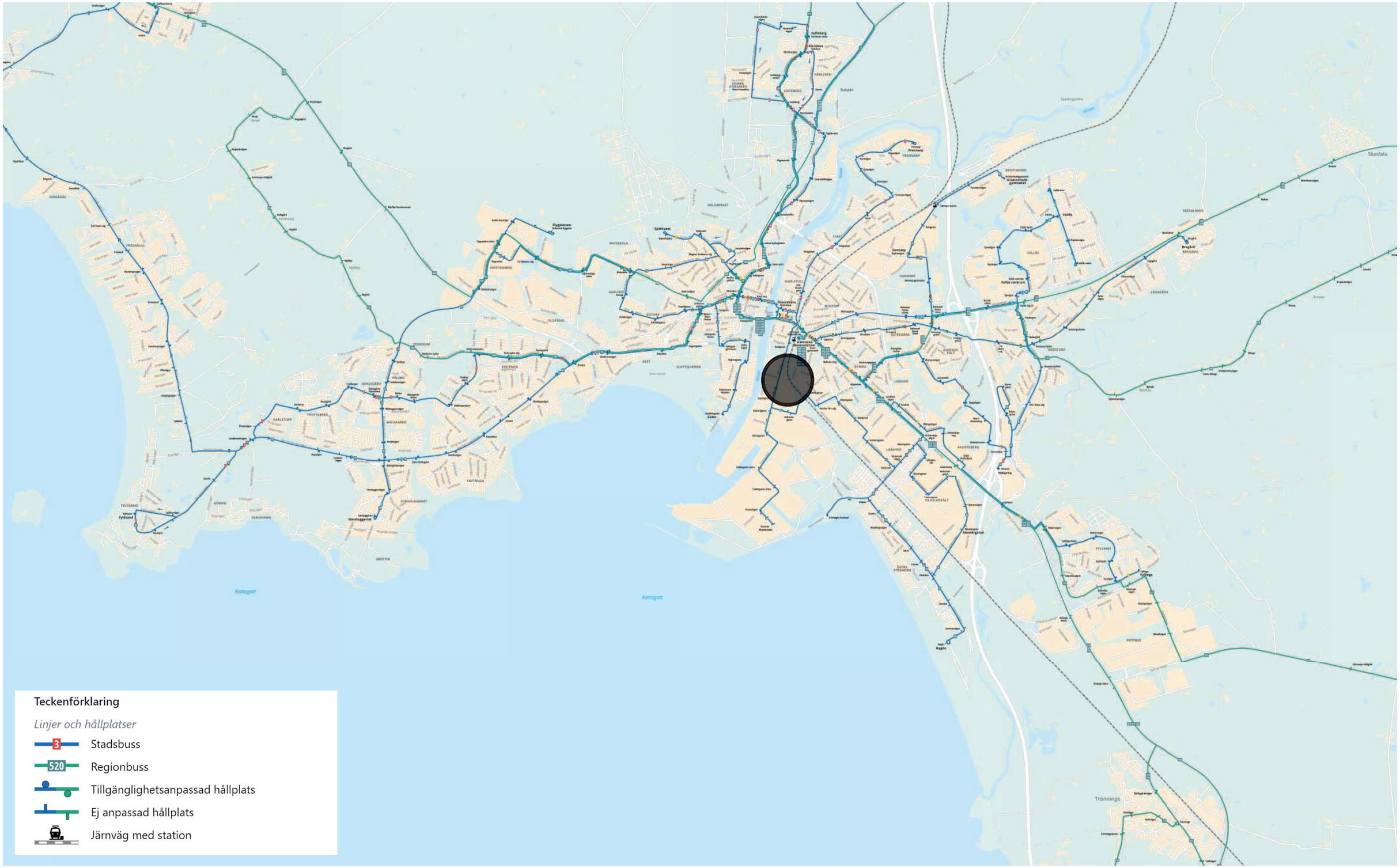
Hallandstrafiken

Region Halland

white

RELATION TILL STADEN
BUSSTRAFIK

BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28



ÖVERBLICK AV MÖJLIG FASTIGHET

BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28



BEFINTLIG SITUATION
BYGGNAD OCH TOMT

BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28

1





2

3

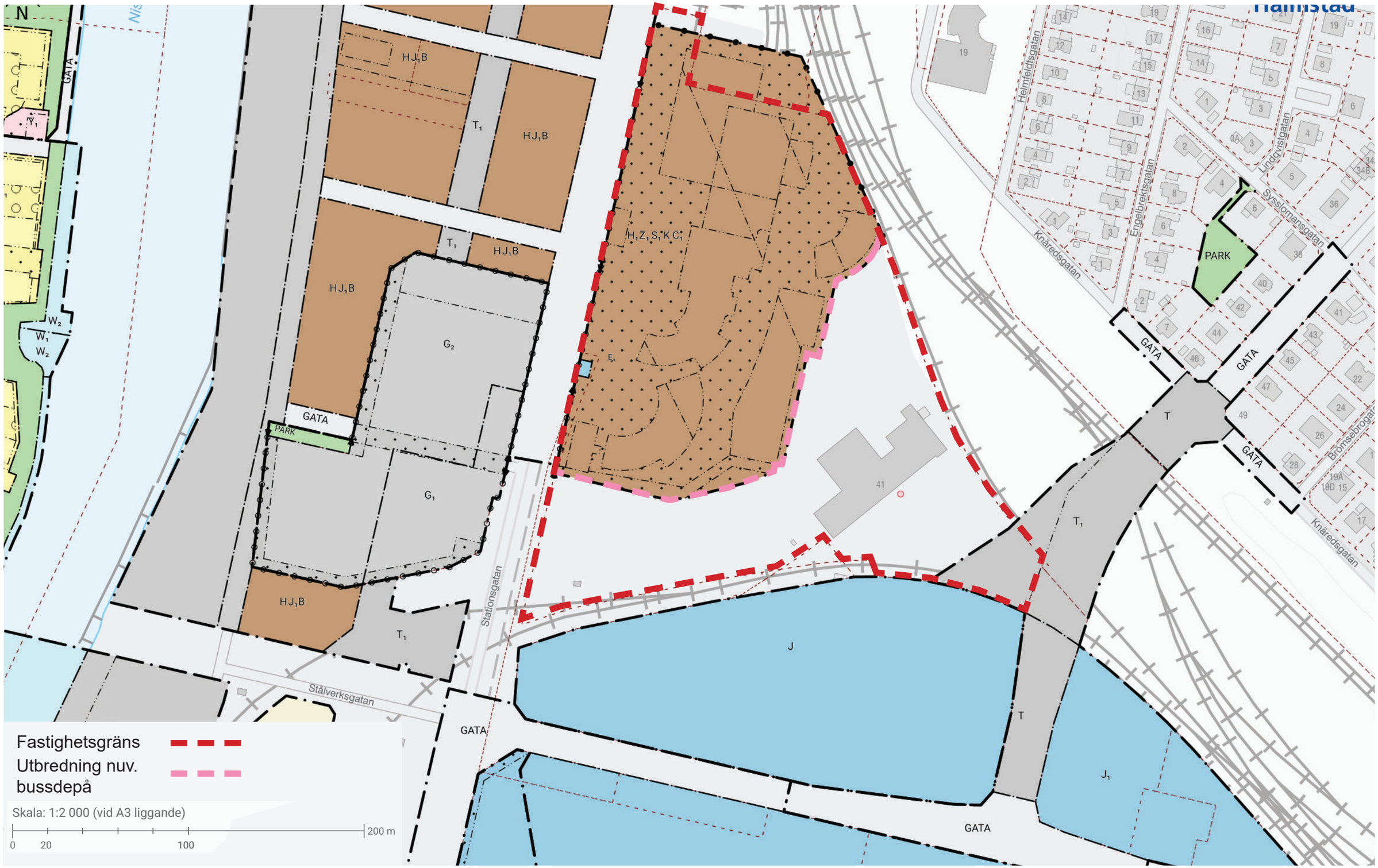




4

ÖVERBLICK AV FASTIGHET

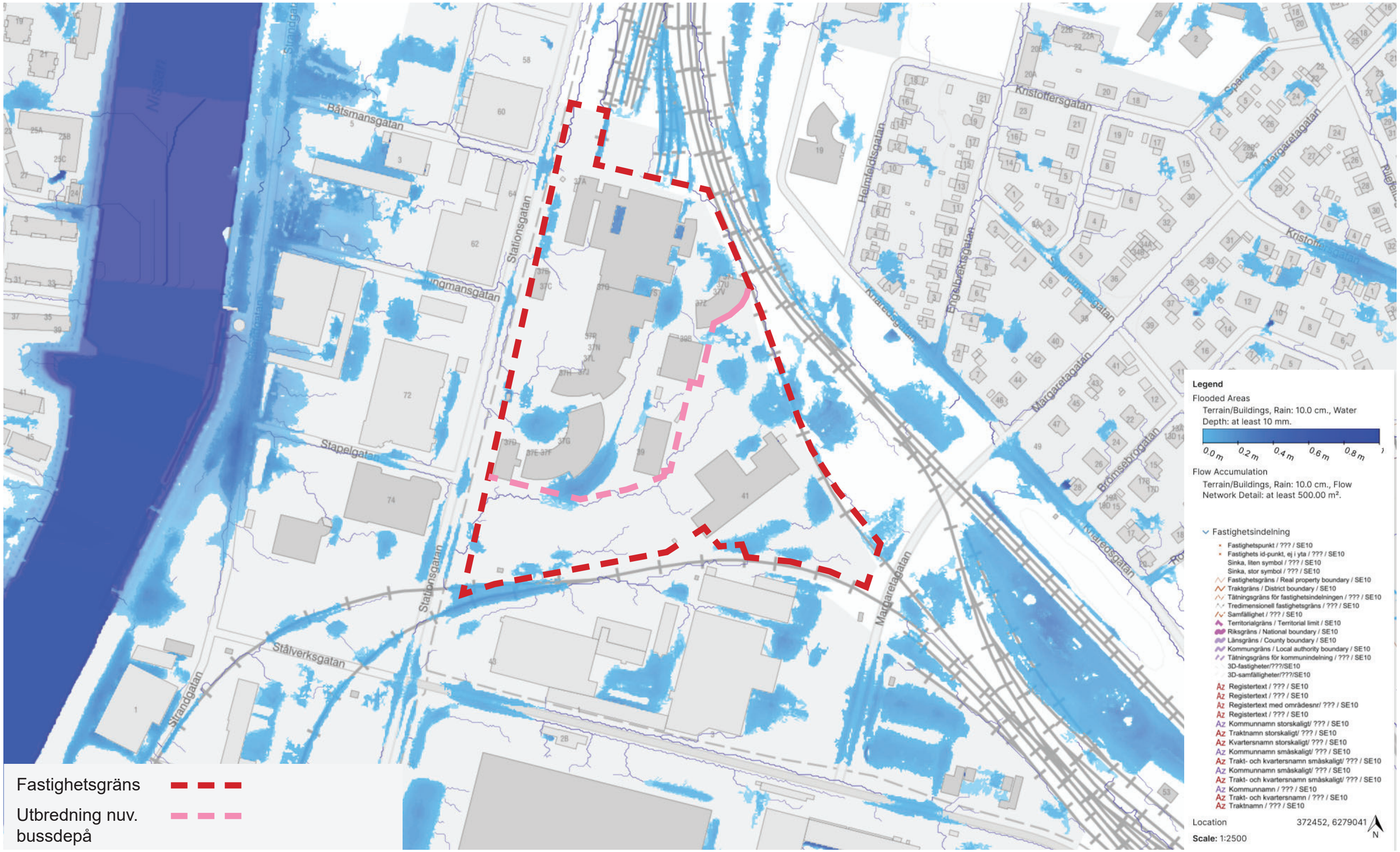
BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28



UTDRAG UR SCALGO
EN FÖRSTA INBLICK ÖVER VAD SOM HÄNDER VID SKYFALL

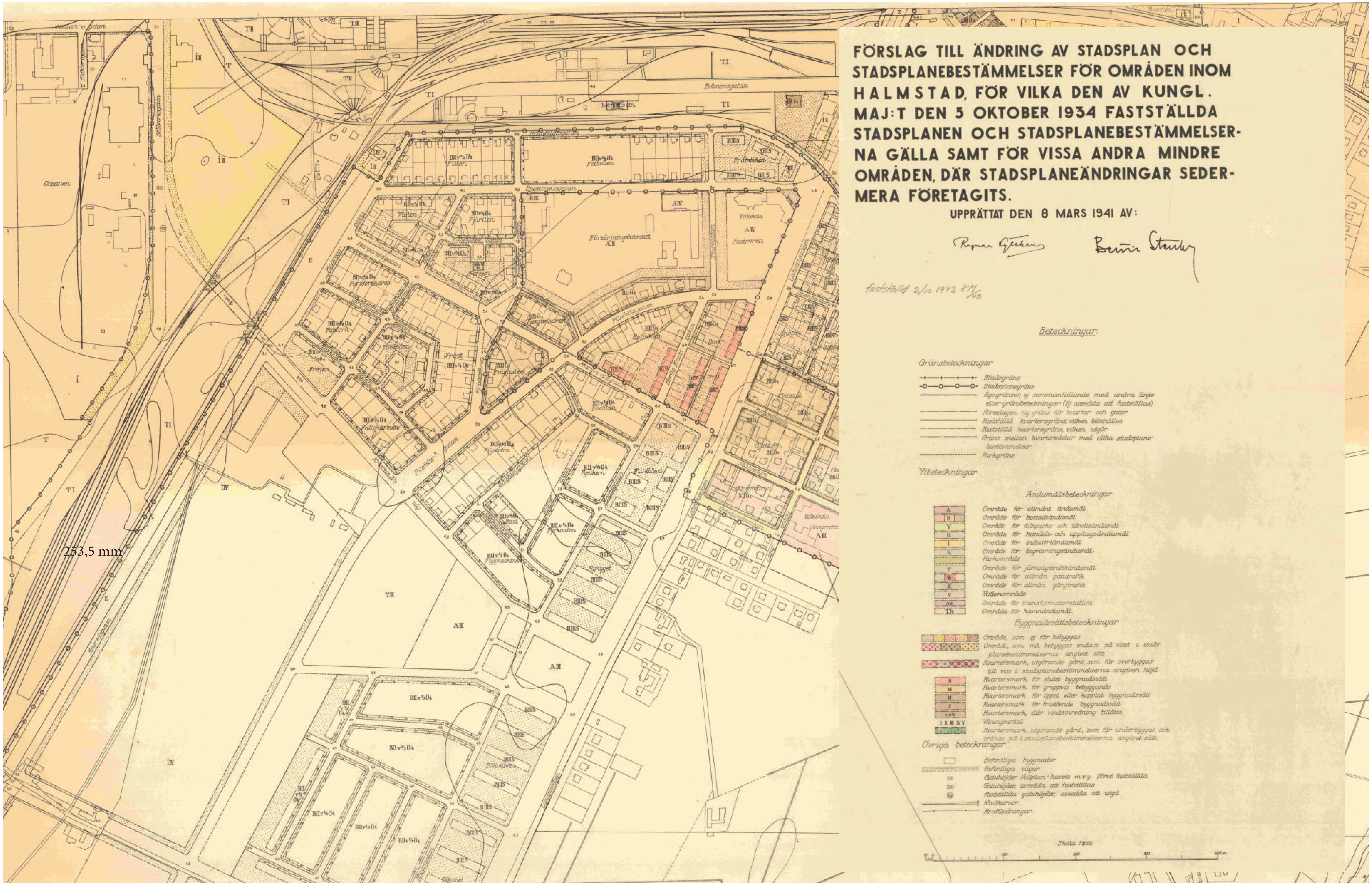
BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28

Simulering med 100mm regn (motsvarar grovt räknat ett sk hundraårsregn):



STADSPLANEKARTA, 1380K-P92

BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28



FÖRSLAG TILL ÄNDRING
OCH UTVIDGNING AV
STADSPLANEN FÖR

OMRÅDE VID STÅLVERKSGATAN I HALMSTAD

UPPGJORT I JULI 1954

STADSPLANEKARTA

Halmstad den 2 juli 1954
Holger Rönbom
stadsplanearkitekt

Reviderat
Halmstad den 24 augusti 1954
Holger Rönbom

Reviderat
Halmstad den 1 mars 1955
Holger Rönbom

STADSPLANEKONTORET
HALMSTAD
STADSPL. No. 367/7

Tillhör Stadsfullmäktiges i Halmstad
protokoll den 26 maj 1955 § 183; betygar
I tjänsten:

Tillhör Kungl. Majts beslut
den 15 juli 1958
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
Ex officio:

Beteckningar:

A. Gränsbeteckningar:
- Linje beldgen 3 meter utanför det område, som försetgel avser.
- Bdllande områdesgräns
- Bdllande områdesgräns, avsedd att utgd.
- Områdesgräns.
- Beskämmelsegräns
- Annan gräns ej avsedd att fastslds.

B. Områdesbeteckningar:

Allmän plats
- Gata
- Park eller plantering.

Byggnadskvarter.
- Område för industriändamål.
- Område för handels- och uppldgsändamål.

Specialområden

Trafikområden
- Område för hamnändamål.
- Område för trafikändamål.
- Område för järnvägsändamål.

Säkerhetsområden
- Högspänningsledning
- Transformatorstation

C. Övriga beteckningar:
- Mark, som icke får bebyggas
- Mark tillgänglig för allmän gatutrafik.
- +0,0 Bdllande gatuhöjd
- (+0,0) Bdllande gatuhöjd, avsedd att utgd.
- +0,0 Gatuhöjd
- Byggnadshöjd

- Befintlig tågagräns
- Befintlig byggnad
- Befintligt järnvägsspår

Skala 1:2000

Grundkarten uppgjord i juni 1954
Mätningsman

Jungmansgatan · Kv. Orgeln · Kv. Oliven · Stapelgatan · Kv. Obelisken · Kv. Obelisken · Stålverksgatan · Stationsgatan · Hallandsgatan · Kv. Fliten · Kv. Fiolen · Kv. Fotsen · Kv. Fridet · Margaretagatan · Kv. Fornfarskaren · Lindragatan · Kv. Faktorn · Kv. Fällskärmen · Kristian IV:s väg · Kv. Filaren · Lindragatan · Stålverksgatan · Kv. Oceanen · Sommarvägen · Lars Erikssonsgatan · Nissan · Holmsbukten

Utredningsområde



Kv. Ostkupan

Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning.

Riktlinjer för utveckling

Området bör utredas för omvandling från störande verksamheter till stadsbebyggelse. På grund av närhet till störande verksamheter med risk och buller både i hamnen och mot järnvägen bedöms det lämpligt med kontor och lättare verksamheter. Lämplighet för andra störningskänsliga verksamheter såsom bostäder behöver utredas.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området är till större delen privatägt och en omvandling förutsätter samplanering med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Omvandling av området kräver en samplanering med ny bro och gata på söder samt klimatanpassningsåtgärder i området.

Omvandling av området kräver samplanering av ny tunnel under järnvägen vid Margaretagatan.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt förorenade områden krävs utredning och riskbedömning. Där markförorening konstaterats ställs krav på de sanerings- eller skyddsåtgärder som behövs för att marken ska anses vara lämplig för ändamålet och för att förebygga olägenheter för människors hälsa eller miljön. Åtgärderna kan i vissa fall kopplas till bestämmelser med villkor för lovgivning eller startbesked.

TOMTANALYS
DEL 1

BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28

Tid (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
H	*Tid*	Färdigställandetid	*Möjlighet klarställande Q4 2029*	Ja, med god marginal	Ja, men med liten marginal	Ja, men utan marginal	Osannolikt	Nej
		Status planarbete	*Hur påverkar eventuell planprocess tidplan för projektet?*	Detaljplan som medger verksamheten finns	Detaljplan påbörjad, verksamheten planeras tillåtas	Detaljplan finns inte, men översiktsplan tillåter verksamheten	Detaljplan finns inte, och översiktsplan tillåter inte verksamheten	Verksamheten medges ej, ändring osannolik
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	*Finns intressenter i närheten som kan tänkas överklaga? Hur påverkas/påverkar dessa? Jordbruksmark? Bostäder? Försvarsmakten? Industri? Skola?*	Lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas positivt av verksamheter i området. Minimal risk för överklagan	Mestadels lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas av verksamheter i området. Liten risk för överklagan	Delvis olämplig placering för bussdepå, etablering påverkas av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	Olämplig placering för bussdepå, påverkas negativt av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	X

Ekonomi (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
R	*Etableringskostnad*	Inköpspris fastighet	*Kostnad för anskaffning av fastighet.*	Fastighet till salu till lågt pris	Fastighet till salu till rimligt pris	Fastighet till salu till högt pris	Fastighet till salu, men orimligt högt pris	Fastighet inte till salu
		Befintlig byggnation	*Befintlig byggnad/ byggnader finns på fastigheten. Återanvändning, renovering. Kostnader för rivning, återbruk av delar och material*	Inga befintliga byggnader/ byggnader som användas med små förändringar	Byggnader i gott skick och ändamåls-enliga för åter-användning	Byggnader delvis i skick för återanvändning/ rivningsarbeten i mindre omfattning	Byggnader ej lämpade för återbruk/ omfattande rivnings-arbeten krävs	X
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	*Geotekniska förutsättningar, topografi, saneringsbehov, vattenskydd. Vilka markåtgärder behövs för att förbereda platsen för bussdepå? Behövs sprängning/ omfördelning massor? Arkeologiska fynd?*	Mycket lämpliga förut-sättningar för etablering. Enkel mark-projektering	Mark kan tas i bruk utan större insats	Kostsamma begränsningar för etablering	Mycket kostsamma begränsningar för etablering	Förut-sättningarna bedöms omöjliggöra bussdepå på fastigheten
R	*Driftskostnad*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i tid.	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	*Kostnad för drivmedel och slitage.*	Under 3 km	3-5 km	5-8 km	Över 8-12 km	Avstånd överstiger 12 km

Tomt (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
A	*Infrastruktur*	Fastighetens form och storlek	*Hur stor är fastigheten i kvm? Hur är fastighetens geometri, ange gärna ca-mått för fastighetens sidor. Helst rektangulär form.*	Lämplig form och storlek för bussdepå	Form och storlek fungerar för bussdepå	Form ELLER storlek fungerar bra för bussdepå	Inte optimal form eller storlek, men går att etablera bussdepå	Olämplig form eller storlek för bussdepå
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	*Om befintlig DP, hur lämplig är fastigheten för bussdepå? verksamhet, höjd, prickad mark*	Enligt DP lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen inte lämplig för bussdepå, eller DP saknas. Mindre avvikelse	Enligt DP inte lämplig för bussdepå. Större avvikelse.	Detaljplan medger ej verksamheten
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	*Innefattar eller angränsar fastighet till vattendrag, bostäder eller annan verksamhet som kräver speciallösning?*	Angränsar inte till känslig miljö /verksamhet	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, rimlig nivå av anpassningar behövs	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, utredning behövs	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen olämplig	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen omöjlig
		Strandskydd / vattenskyddsområde	*Vattenskyddsområde? Strandskydd?*	Vatten-/ Strandskydd begränsar inte byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt obetydligt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt betydligt	Ej möjligt
		Dagvattenhantering	*Vilka möjligheter finns att ta hand om dagvatten på platsen?*	Befintlig hantering för dagvatten finns att ansluta mot	Dagvatten kan enkelt hanteras inom tomt	Medelstora insatser krävs för att hantera dagvatten inom tomt	Omfattande insatser för att hantera dagvatten krävs.	Dagvatten-situation olösbar
		In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	*Hur många vägar angränsar tomten mot? Vilken typ av trafik? Behövs avtal med andra föratt kunna köra via annan fastighet? Cirkulationsplats?*	Angränsar till vägnät i flera riktningar med flera möjligheter till in-/utfart	Angränsar till vägnät med möjlighet till in-/utfart	Begränsad möjlighet till in-/utfart	Saknar möjlighet till separat in- och /utfart utan betydande åtgärd	Saknar möjlighet till in-/utfart
		Elanslutning högspänning	*Vilka möjligheter finns för anslutning till högspänning? Helst redundans, 2 kopplingar.*	Möjlighet till anslutning högspänning med redundans	God möjlighet till anslutning högspänning	Möjlighet till anslutning högspänning	Begränsad möjlighet till anslutning högspänning	Ingen möjlighet till anslutning
		Gaskoppling	*Vilka möjligheter finns för anslutning till gas?*	Befintlig gaskoppling	God möjlighet till gaskoppling	Möjlighet till gaskoppling	Begränsad möjlighet till gaskoppling	Ingen möjlighet till anslutning

TOMTANALYS
DEL 2

BILAGA 2: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28

Hållbarhet (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	*Hurdana är möjligheterna till att främja ekologisk mångfald och öka lokala naturvärden?*	Etablering av bussdepå inverkar positivt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar minimalt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar något på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Risk att etablering av bussdepå inverkar negativt på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå förödande på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	*Vilka busslinjer finns i närheten?*	Befintliga busslinjer med hållplats i anslutning till platsen	Befintliga busslinjer där hållplats kan anläggas i anslutning till platsen	Busslinje behöver förlängas för att nå platsen	Ny busslinje behövs för att nå platsen	X
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	*Vilken möjlighet finns till att cykla till platsen?*	Bra befintliga cykelvägar till/ inom området	Cykelvägar till/ inom området finns men behöver förbättras	Cykelvägar till/ inom området behöver kompletteras	Platsen ligger utanför rimligt avstånd för cykel som transport-medel	X
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	*Plats för cykelparkering under tak, P-platser med el-laddning*	Bra utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	OK utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Begränsat utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Minimalt utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	X
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus (vila/ sittplats/ tystnad/ grönska)		Mycket goda förutsättningar för rekreation utomhus	OK förutsättningar för rekreation utomhus	Mindre bra förutsättningar för rekreation utomhus	Dåliga förutsättningar för rekreation utomhus	X
		God arbetsmiljö luft och ljud	*Ljudmiljö? Buller? Luftkvalitet = radon/ avgaser/ brandrök Ljudmiljö = orientering mht buller*	Mycket god arbetsmiljö utan inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	God arbetsmiljö, men risk för inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	OK arbetsmiljö, viss inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	Dålig arbetsmiljö pga radon/ avgaser/ brandrök/ buller	X
		Trygg/inkluderande plats	*Är platsen enslig? Är området överblickbart? Finns det överblickbarhet/ social närvaro/ blandade funktioner (obekväma arbetstider)?*	Trygg plats med god överblick-barhet, blandade verksamheter i området	Med mindre insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Med större insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Otrygg plats, ej överblickbar	X

=

Tid (viktas 30%)			
H	*Tid*	Färdigställandetid	**0**
		Status planarbete	**2**
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	**3**
			0,00
Ekonomi (viktas 30%)			
R	*Etablering*	Inköpspris fastighet	**0**
		Befintlig byggnation	**1**
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	**1**
R	*Drift*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	**3**
		Avstånd till Resecentrum i tid.	**4**
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	**4**
			0,00
Tomt (viktas 20%)			
A	*Läge och geometri*	Fastighetens form och storlek	**0**
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	**2**
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	**3**
		Strandskydd / vattenskyddsområde	**3**
		Dagvattenhantering	**4**
	Infrastruktur	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	**3**
		Elanslutning högspänning	**3**
		Gaskoppling	**4**
			0,00
Hållbarhet (viktas 20%)			
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	**3**
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	**3**
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	**4**
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	**3**
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus	**3**
		God arbetsmiljö luft och ljud	**2**
		Trygg/inkluderande plats	**3**
			3,00

Viktat resultat	**0,00**

Ej möjligt	0
Ej lämplig	1
Möjlig	2
Lämplig	3
Väl lämpad	4

BILAGA 3

07426 NY BUSSDEPÅ FÖR HALLANDSTRAFIKEN

Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan

Uppdragsnummer White: 3116580100
Datum: 2025-02-07
Storlek: A3
UL: Lotta Sundell

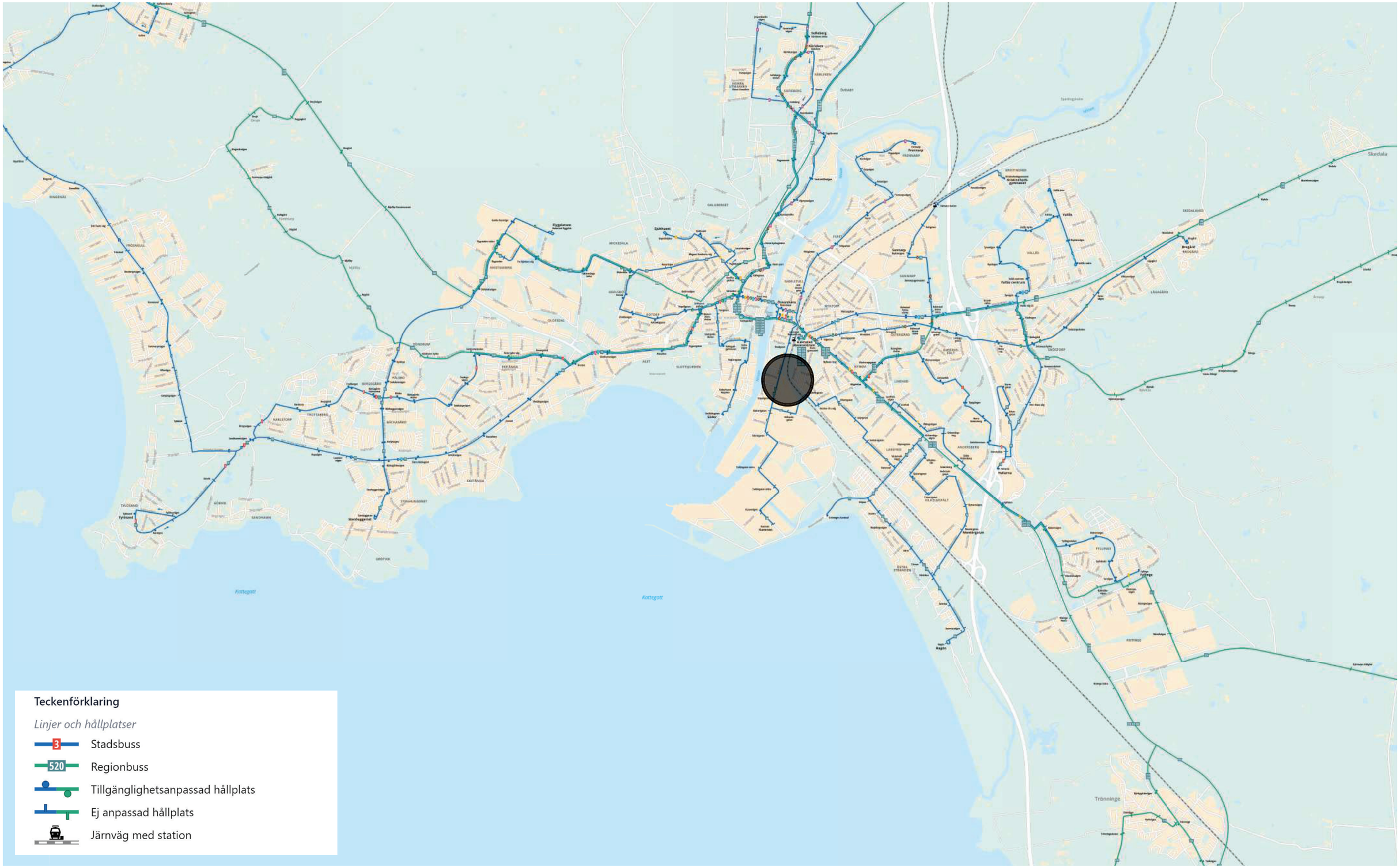
Hallandstrafiken

Region Halland

white

RELATION TILL STADEN
BUSSTRAFIK

BILAGA 3: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3



ÖVERBLICK AV MÖJLIG FASTIGHET

BILAGA 3: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3



BEFINTLIG SITUATION
BYGGNAD OCH TOMT

BILAGA 3: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3

1



2



3



4



5

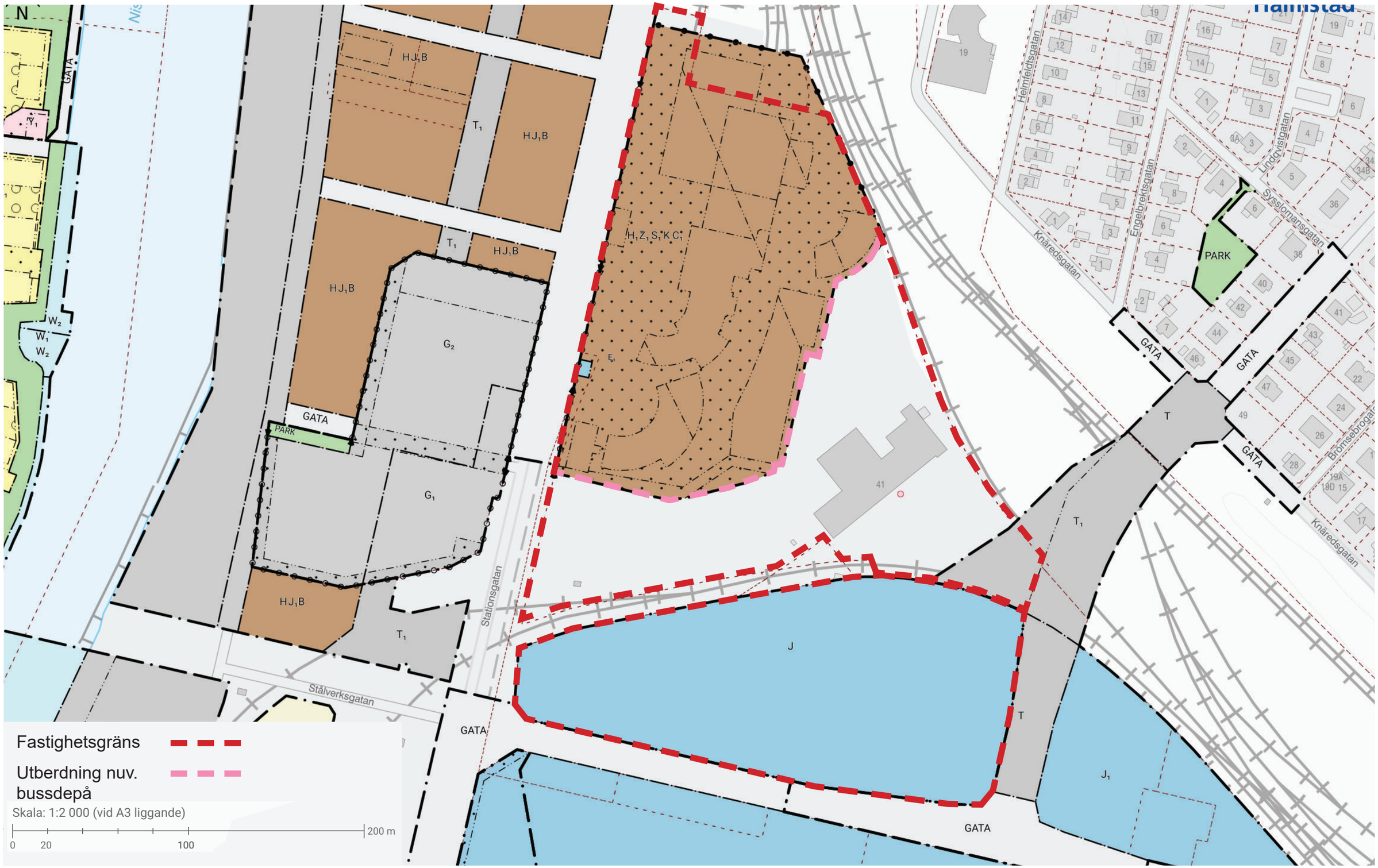


6



ÖVERBLICK AV FASTIGHET

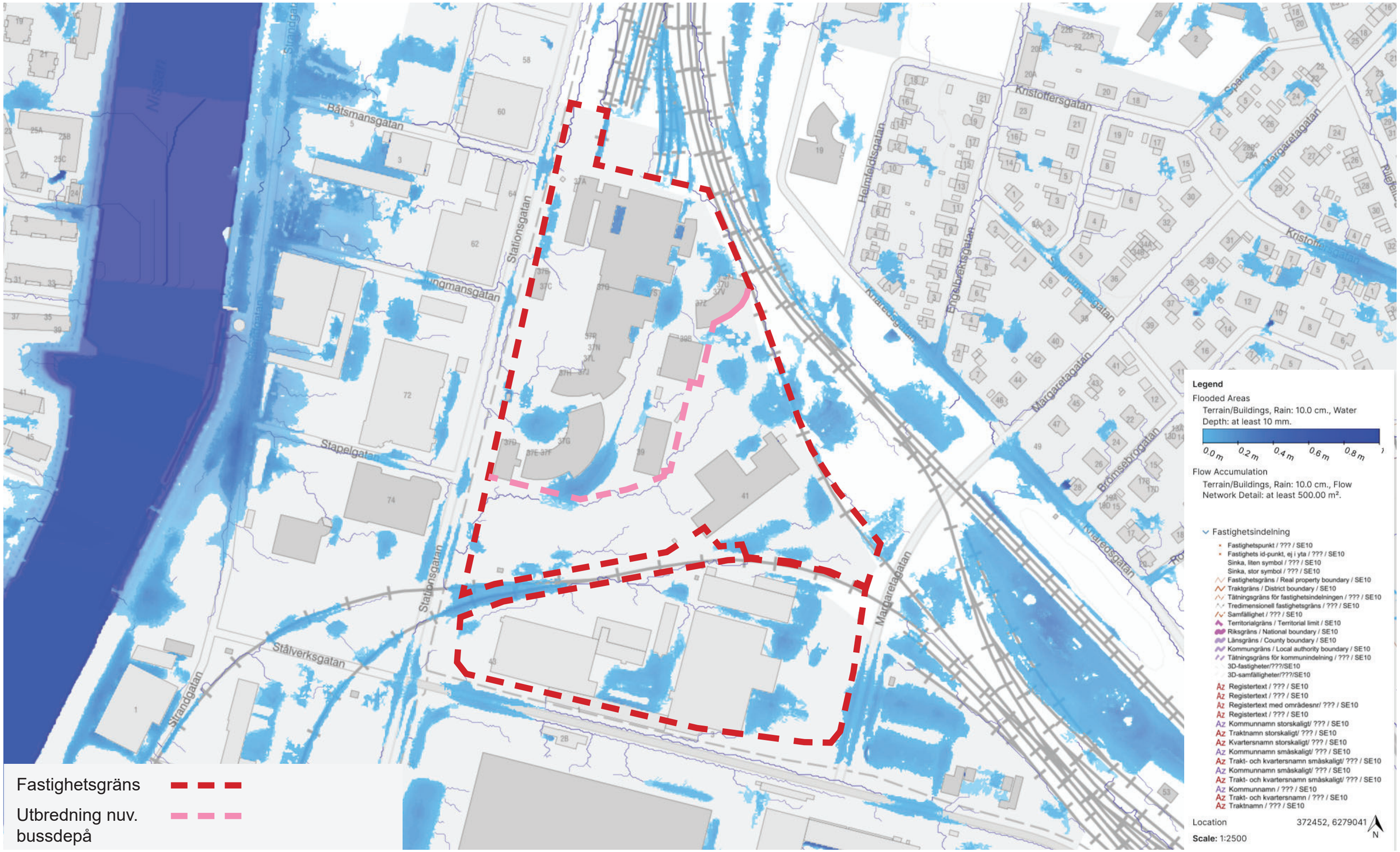
BILAGA 3: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3

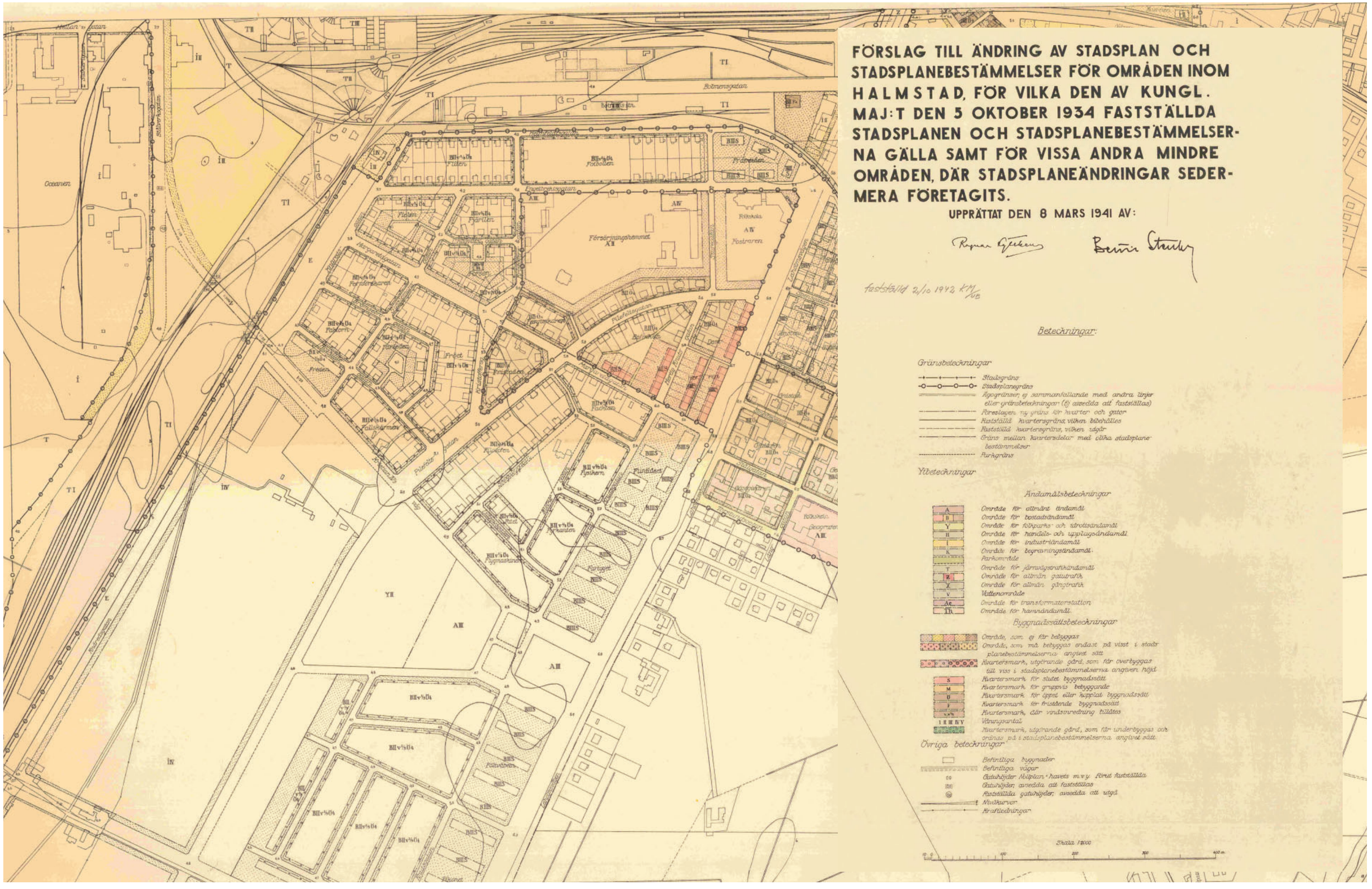


UTDRAG UR SCALGO
EN FÖRSTA INBLICK ÖVER VAD SOM HÄNDER VID SKYFALL

BILAGA 3: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3

Simulering med 100mm regn (motsvarar grovt räknat ett sk hundraårsregn):




FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLAN OCH STADSPLANEBESTÄMMELSER FÖR OMRÅDEN INOM HALMSTAD, FÖR VILKA DEN AV KUNGL. MAJ:T DEN 5 OKTOBER 1934 FASTSTÄLLDA STADSPLANEN OCH STADSPLANEBESTÄMMELSERNA GÄLLA SAMT FÖR VISSA ANDRA MINDRE OMRÅDEN, DÄR STADSPLANEÄNDRINGAR SEDERMERA FÖRETAGITS.
UPPRÄTTAT DEN 8 MARS 1941 AV:
fastställd 2/10 1942 K.M./UB
Beteckningar:
Gränsbeteckningar
Stadsgräns
Stadsplanegräns
Ägogränser, ej sammanfallande med andra linjer eller gränsbeteckningar (ej avsedda att fastställas)
Föreslagen ny gräns för kvarter och gator
Fastställd kvartersgräns, vilken bibehålles
Fastställd kvartersgräns, vilken utgår
Gräns mellan kvartersdelar med olika stadsplanebestämmelser
Parkgräns
Ytbeteckningar
Ändamålsbeteckningar
Område för allmänt ändamål
Område för bostadsändamål
Område för folkparks- och trädgårdsändamål
Område för handels- och upplagsändamål
Område för industriändamål
Område för begravningsändamål
Parkområde
Område för järnvägstrafikändamål
Område för allmän gatutrafik
Område för allmän gångtrafik
Vattenområde
Område för transformatorstation
Område för hamnändamål
Byggnadssättsbeteckningar
Område, som ej får bebyggas
Område, som må bebyggas endast på visst i stadsplanebestämmelserna angivet sätt
Kvartersmark, utgörande gård, som får överbyggas till viss i stadsplanebestämmelserna angiven höjd
Kvartersmark för slutet byggnadssätt
Kvartersmark för gruppvis bebyggande
Kvartersmark för öppet eller halvöppet byggnadssätt
Kvartersmark för fristående byggnadssätt
Kvartersmark, där vindsinredning tillåtes
Våningsantal
Kvartersmark, utgörande gård, som får underbyggas och gränsa på i stadsplanebestämmelserna angivet sätt.
Övriga beteckningar
Befintliga byggnader
Befintliga vägar
Gatuhöjder: Höjdplan, havets m.v.y. Förut fastställda
Gatuhöjder, avsedda att fastställas
Fastställda gatuhöjder, avsedda att utgå
Nivåkurvor
Kraftledningar
Skala 1:2000
0 100 200 300 400 m.

FÖRSLAG TILL ÄNDRING
OCH UTVIDGNING AV
STADSPLANEN FÖR

OMRÅDE VID STÅLVERKSGATAN I HALMSTAD

UPPGJORT I JULI 1954

STADSPLANEKARTA

Halmstad den 2 juli 1954
Holger Rönbom
stadsplanearkitekt

Reviderat
Halmstad den 24 augusti 1954
Holger Rönbom

Reviderat
Halmstad den 1 mars 1955
Holger Rönbom

STADSPLANEKONTORET
HALMSTAD
STADSPL. No. 367/7

Tillhör Stadsfullmäktiges i Halmstad
protokoll den 26 maj 1955 § 183; betygar
I tjänsten:

Tillhör Kungl. Majts beslut
den 15 juli 1958
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
Ex officio:

Grundkartan uppgjord i juni 1954
Mätningsman

Beteckningar:

A. Gränsbeteckningar:
- Linje beldgen 3 meter utanför det område, som försetgel avser.
- Bdllande områdesgräns
- Bdllande områdesgräns, avsedd att utgd.
- Områdesgräns.
- Besldmmelsegräns
- Annan gräns ej avsedd att fastslds.

B. Områdesbeteckningar:
- Allmän plats
  - Gata
  - Park eller plantering.
- Byggnadskvarter.
  - Js — Område för industriändamdl.
  - HU — Område för handels- och uppldgsändamdl.
- Specialområden
- Trafikområden
  - Th — Område för hamnändamdl.
  - Område för trafikändamdl.
  - Område för järnvägsändamdl.
- Säkerhetsområden
  - El — Hdgspänningsledning
  - Js — Transformatorstation
- C. Övriga beteckningar:
  - Mark, som icke får bebyggas
  - Z — Mark tillgänglig för allmän gatutrafik.
  - +0,0 — Bdllande gatuhöjd
  - (+0,0) — Bdllande gatuhöjd, avsedd att utgd.
  - +0,0 — Gatuhöjd
  - 4,5 — Byggnadshöjd
- Befintlig ägogräns
- Befintlig byggnad
- Befintligt järnvägsspår

0 10 30 100 150 200 M
Skala 1:2000

287

Jungmansgatan · Kv. Orgeln · Kv. Oliven · Stapelgatan · Kv. Obeliskerna · Kv. Obelisken · Nissan · Stålverksgatan · Stationsgatan · Hallandsgatan · Stations-gatan · Hallandsgatan · Ga Marknads-gatan · Kv. Fliten · Kv. Fiolen · Kv. Fotsen · Kv. Fridet · Margaretagatan · Kv. Fornfarskaren · Lindragatan · Kv. Faktorn · Kv. Fällskärmen · Kristian IV:s väg · Kv. Filaren · Kv. Oceanen · Lindragatan · Stålverksgatan · Sommarvägen · Lars Erikavägen · Laholmsbukten

TI G1-21-68.

Tillhör BYGGNADSNÄMNDENS I Halmstad beslut den 7/1 9 1968 § 224
Ex officio

STADSARKITEKTKONTORET
HALMSTAD
STADSPLAN NR. 456/3

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN FÖR KVARTERET OSTKUPAN I HALMSTAD

UPPGJORT I AUGUSTI 1968

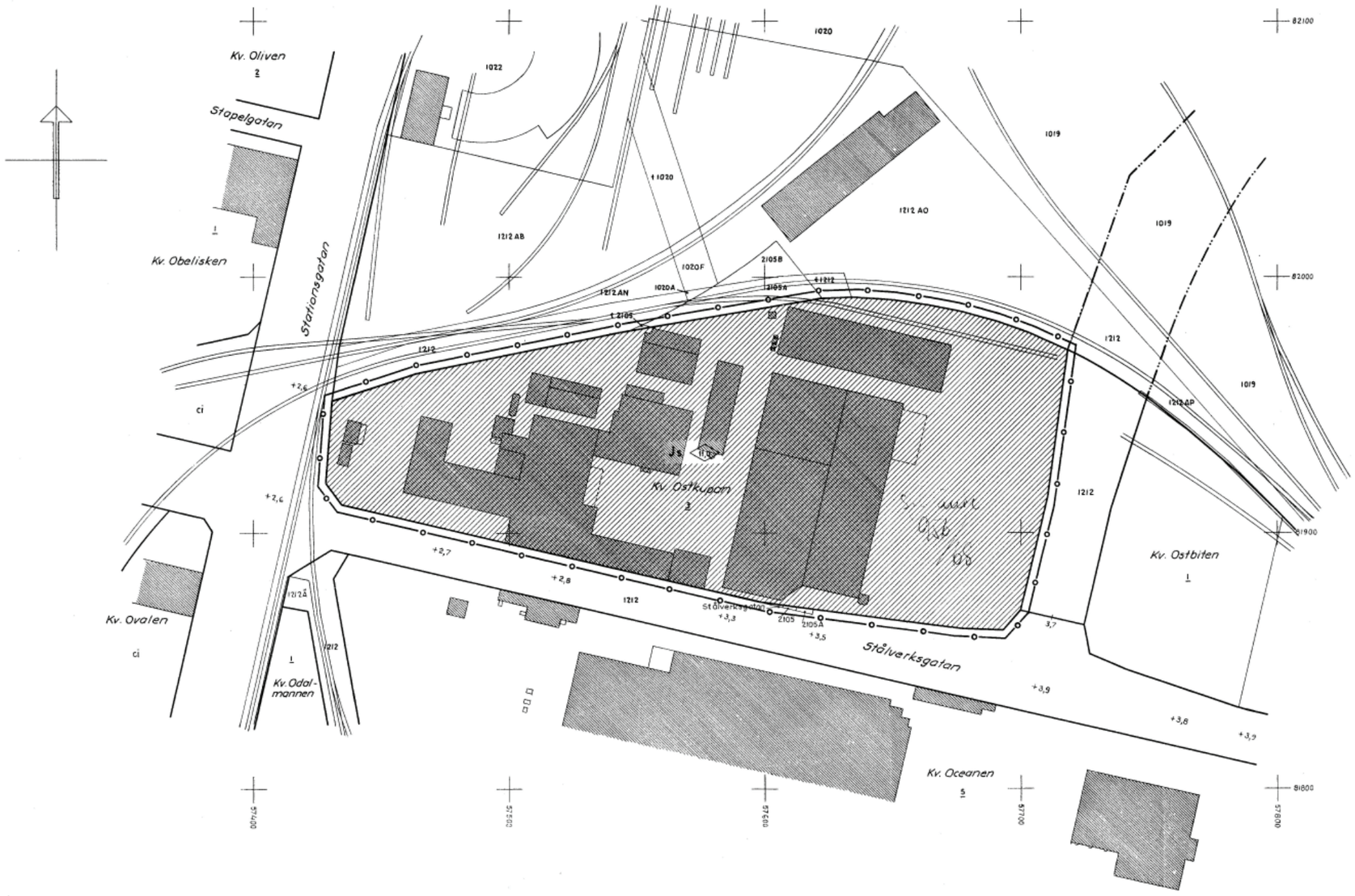
STADSPLANEKARTA

Halmstad den 6 augusti 1968.

Göran Carlsson,
planarkitekt

År 1969 den 19 februari blev detta förslag till stadsplaneändring av länsstyrelsen fastställt genom beslut, som jämlikt 150 § byggnadslagen omedelbart vunnit laga kraft; betygar Halmstad 19/2 landskansliet som ovan.
På tjänstens vägnar:
Stig Linnéström

Beteckningar:
A. Gränsbeteckningar:
Linje belägen 3 meter utanför det område som förslaget avser.
Gällande områdesgräns.
B. Områdesbeteckningar:
Byggnadskvarter.
Område för industriändamål.
C. Övriga beteckningar:
0,6 Byggnadshöjd.
Fastighetsgräns.
Befintlig byggnad.



Grundkartan upprättad i augusti 1968
Walter Hellqvist
mätningsman

10 0 50 100 m
Skala 1:1000

456

Utredningsområde



Kv. Ostkupan

Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning.

Riktlinjer för utveckling

Området bör utredas för omvandling från störande verksamheter till stadsbebyggelse. På grund av närhet till störande verksamheter med risk och buller både i hamnen och mot järnvägen bedöms det lämpligt med kontor och lättare verksamheter. Lämplighet för andra störningskänsliga verksamheter såsom bostäder behöver utredas.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området är till större delen privatägt och en omvandling förutsätter samplanering med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Omvandling av området kräver en samplanering med ny bro och gata på söder samt klimatanpassningsåtgärder i området.

Omvandling av området kräver samplanering av ny tunnel under järnvägen vid Margaretagatan.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt förorenade områden krävs utredning och riskbedömning. Där markförorening konstaterats ställs krav på de sanerings- eller skyddsåtgärder som behövs för att marken ska anses vara lämplig för ändamålet och för att förebygga olägenheter för människors hälsa eller miljön. Åtgärderna kan i vissa fall kopplas till bestämmelser med villkor för lovgivning eller startbesked.

TOMTANALYS
DEL 1

BILAGA 3: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3

Tid (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
H	*Tid*	Färdigställandetid	*Möjlighet klarställande Q4 2029*	Ja, med god marginal	Ja, men med liten marginal	Ja, men utan marginal	Osannolikt	Nej
		Status planarbete	*Hur påverkar eventuell planprocess tidplan för projektet?*	Detaljplan som medger verksamheten finns	Detaljplan påbörjad, verksamheten planeras tillåtas	Detaljplan finns inte, men översiktsplan tillåter verksamheten	Detaljplan finns inte, och översiktsplan tillåter inte verksamheten	Verksamheten medges ej, ändring osannolik
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	*Finns intressenter i närheten som kan tänkas överklaga? Hur påverkas/påverkar dessa? Jordbruksmark? Bostäder? Försvarsmakten? Industri? Skola?*	Lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas positivt av verksamheter i området. Minimal risk för överklagan	Mestadels lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas av verksamheter i området. Liten risk för överklagan	Delvis olämplig placering för bussdepå, etablering påverkas av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	Olämplig placering för bussdepå, påverkas negativt av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	X

Ekonomi (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
R	*Etableringskostnad*	Inköpspris fastighet	*Kostnad för anskaffning av fastighet.*	Fastighet till salu till lågt pris	Fastighet till salu till rimligt pris	Fastighet till salu till högt pris	Fastighet till salu, men orimligt högt pris	Fastighet inte till salu
		Befintlig byggnation	*Befintlig byggnad/ byggnader finns på fastigheten. Återanvändning, renovering. Kostnader för rivning, återbruk av delar och material*	Inga befintliga byggnader/ byggnader som användas med små förändringar	Byggnader i gott skick och ändamåls-enliga för åter-användning	Byggnader delvis i skick för återanvändning/ rivningsarbeten i mindre omfattning	Byggnader ej lämpade för återbruk/ omfattande rivnings-arbeten krävs	X
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	*Geotekniska förutsättningar, topografi, saneringsbehov, vattenskydd. Vilka markåtgärder behövs för att förbereda platsen för bussdepå? Behövs sprängning/ omfördelning massor? Arkeologiska fynd?*	Mycket lämpliga förut-sättningar för etablering. Enkel mark-projektering	Mark kan tas i bruk utan större insats	Kostsamma begränsningar för etablering	Mycket kostsamma begränsningar för etablering	Förut-sättningarna bedöms omöjliggöra bussdepå på fastigheten
R	*Driftskostnad*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i tid.	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	*Kostnad för drivmedel och slitage.*	Under 3 km	3-5 km	5-8 km	Över 8-12 km	Avstånd överstiger 12 km

Tomt (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
		Fastighetens form och storlek	*Hur stor är fastigheten i kvm? Hur är fastighetens geometri, ange gärna ca-mått för fastighetens sidor. Helst rektangulär form.*	Lämplig form och storlek för bussdepå	Form och storlek fungerar för bussdepå	Form ELLER storlek fungerar bra för bussdepå	Inte optimal form eller storlek, men går att etablera bussdepå	Olämplig form eller storlek för bussdepå
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	*Om befintlig DP, hur lämplig är fastigheten för bussdepå? verksamhet, höjd, prickad mark*	Enligt DP lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen inte lämplig för bussdepå, eller DP saknas. Mindre avvikelse	Enligt DP inte lämplig för bussdepå. Större avvikelse.	Detaljplan medger ej verksamheten
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	*Innefattar eller angränsar fastighet till vattendrag, bostäder eller annan verksamhet som kräver speciallösning?*	Angränsar inte till känslig miljö /verksamhet	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, rimlig nivå av anpassningar behövs	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, utredning behövs	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen olämplig	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen omöjlig
		Strandskydd / vattenskyddsområde	*Vattenskyddsområde? Strandskydd?*	Vatten-/ Strandskydd begränsar inte byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt obetydligt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt betydligt	Ej möjligt
		Dagvattenhantering	*Vilka möjligheter finns att ta hand om dagvatten på platsen?*	Befintlig hantering för dagvatten finns att ansluta mot	Dagvatten kan enkelt hanteras inom tomt	Medelstora insatser krävs för att hantera dagvatten inom tomt	Omfattande insatser för att hantera dagvatten krävs.	Dagvatten-situation olösbar
A	*Infrastruktur*	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	*Hur många vägar angränsar tomten mot? Vilken typ av trafik? Behövs avtal med andra föratt kunna köra via annan fastighet? Cirkulationsplats?*	Angränsar till vägnät i flera riktningar med flera möjligheter till in-/utfart	Angränsar till vägnät med möjlighet till in-/utfart	Begränsad möjlighet till in-/utfart	Saknar möjlighet till separat in- och /utfart utan betydande åtgärd	Saknar möjlighet till in-/utfart
		Elanslutning högspänning	*Vilka möjligheter finns för anslutning till högspänning? Helst redundans, 2 kopplingar.*	Möjlighet till anslutning högspänning med redundans	God möjlighet till anslutning högspänning	Möjlighet till anslutning högspänning	Begränsad möjlighet till anslutning högspänning	Ingen möjlighet till anslutning
		Gaskoppling	*Vilka möjligheter finns för anslutning till gas?*	Befintlig gaskoppling	God möjlighet till gaskoppling	Möjlighet till gaskoppling	Begränsad möjlighet till gaskoppling	Ingen möjlighet till anslutning

TOMTANALYS
DEL 2

BILAGA 3: Bef. bussdepå, del av Halmstad 2:28 + del av Ostkupan 3

Hållbarhet (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	*Hurdana är möjligheterna till att främja ekologisk mångfald och öka lokala naturvärden?*	Etablering av bussdepå inverkar positivt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar minimalt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar något på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Risk att etablering av bussdepå inverkar negativt på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå förödande på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	*Vilka busslinjer finns i närheten?*	Befintliga busslinjer med hållplats i anslutning till platsen	Befintliga busslinjer där hållplats kan anläggas i anslutning till platsen	Busslinje behöver förlängas för att nå platsen	Ny busslinje behövs för att nå platsen	X
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	*Vilken möjlighet finns till att cykla till platsen?*	Bra befintliga cykelvägar till/ inom området	Cykelvägar till/ inom området finns men behöver förbättras	Cykelvägar till/ inom området behöver kompletteras	Platsen ligger utanför rimligt avstånd för cykel som transport-medel	X
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	*Plats för cykelparkering under tak, P-platser med el-laddning*	Bra utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	OK utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Begränsat utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Minimalt utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	X
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus (vila/ sittplats/ tystnad/ grönska)		Mycket goda förutsättningar för rekreation utomhus	OK förutsättningar för rekreation utomhus	Mindre bra förutsättningar för rekreation utomhus	Dåliga förutsättningar för rekreation utomhus	X
		God arbetsmiljö luft och ljud	*Ljudmiljö? Buller? Luftkvalitet = radon/ avgaser/ brandrök Ljudmiljö = orientering mht buller*	Mycket god arbetsmiljö utan inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	God arbetsmiljö, men risk för inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	OK arbetsmiljö, viss inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	Dålig arbetsmiljö pga radon/ avgaser/ brandrök/ buller	X
		Trygg/inkluderande plats	*Är platsen enslig? Är området överblickbart? Finns det överblickbarhet/ social närvaro/ blandade funktioner (obekväma arbetstider)?*	Trygg plats med god överblick-barhet, blandade verksamheter i området	Med mindre insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Med större insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Otrygg plats, ej överblickbar	X

Tid (viktas 30%)			
H	*Tid*	Färdigställandetid	1
		Status planarbete	2
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	3
			2,00
Ekonomi (viktas 30%)			
R	*Etablering*	Inköpspris fastighet	0
		Befintlig byggnation	1
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	1
R	*Drift*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	3
		Avstånd till Resecentrum i tid.	4
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	4
			0,00
Tomt (viktas 20%)			
A	*Läge och geometri*	Fastighetens form och storlek	3
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	2
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	3
		Strandskydd / vattenskyddsområde	3
		Dagvattenhantering	4
	Infrastruktur	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	4
		Elanslutning högspänning	3
		Gaskoppling	4
			3,25
Hållbarhet (viktas 20%)			
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	3
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	3
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	4
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	4
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus	3
		God arbetsmiljö luft och ljud	2
		Trygg/inkluderande plats	3
			3,14

Viktat resultat	0,00

Ej möjligt	0
Ej lämplig	1
Möjlig	2
Lämplig	3
Väl lämpad	4

BILAGA 4

07426 NY BUSSDEPÅ FÖR HALLANDSTRAFIKEN

Fyllinge 20:475

Uppdragsnummer White: 3116580100
Datum: 2025-02-07
Storlek: A3
UL: Lotta Sundell

Hallandstrafiken

Region Halland

white

RELATION TILL STADEN
BUSSTRAFIK

BILAGA 4: Fyllinge 20:475



ÖVERBLICK AV FASTIGHET

BILAGA 4: Fyllinge 20:475



Skala 1:2 000 (vid A3 liggande)

Tänk på att [illegible] är inte juridiskt gällande.

ÖVERBLICK AV FASTIGHET

BILAGA 4: Fyllinge 20:475



1082-2405-75

FÖRSLAG TILL ÄNDRING OCH UTVIDGNING
AV STADSPLANEN FÖR
KISTINGE (OMRÅDE NORR OM BILFRAGMENTERING)
SNÖSTORP
HALMSTAD
UPPGJORT I JUNI 1975
STADSPLANEKARTA

Halmstad den 4 juni 1975
Holger Pålsson
stadsarkitekt

stadsplaneingenjör

Reviderat
Halmstad den 13 augusti 1975
Holger Pålsson

STADSARKITEKTKONTORET
HALMSTAD
STADSPLAN NR. 571/1....

ELDSBERGA SOCKEN

GRÄNS FÖR OMRÅDE SOM AV LÄNSSTYRELSEN UNDANTAGITS FRÅN FASTSTÄLLELSE

Beteckningar

A. Gränsbeteckningar
- Linje belägen 3 meter utanför det område som förslaget avser.
- Gällande områdesgräns.
- Gällande områdesgräns avsedd att utgå.
- Områdesgräns.
- Bestämmelsegräns.
- Gränslinje ej avsedd att fastställas.
- Förbud mot utfart.

B. Områdesbeteckningar
- Allmän plats
- Gata.
- Park eller plantering.
- Byggnadskvarter
- Es Område för transformatorstation.
- Js Område för storindustriändamål.
- Specialområde
- T Område för järnvägsändamål

C. Övriga beteckningar
- Mark som icke får bebyggas.
- U Mark tillgänglig för underjordiska ledningar.
- + 00 Gällande gatuhöjd.
- + 00 Gatuhöjd.
- 00 Byggnadshöjd.

1976-08-31 Utan detta förslag till stadsplan av länsstyrelsen fastställt genom beslut, som vunnit laga kraft, undantages att från fastställelsen undantages det område som angivits med röd gränslinje i bestyrar
Halmstad 1976-11-18
Gunnar Wingo

Tillhör Kommunfullmäktiges i Halmstad protokoll den 25 april 1978 § 209.
Justeras:

Grundkarten upprättad i juni 1975
genom utdrag av kommunens primärkartverk

bitr stadsingenjör

10 0 50 100 m
Skala 1:1000

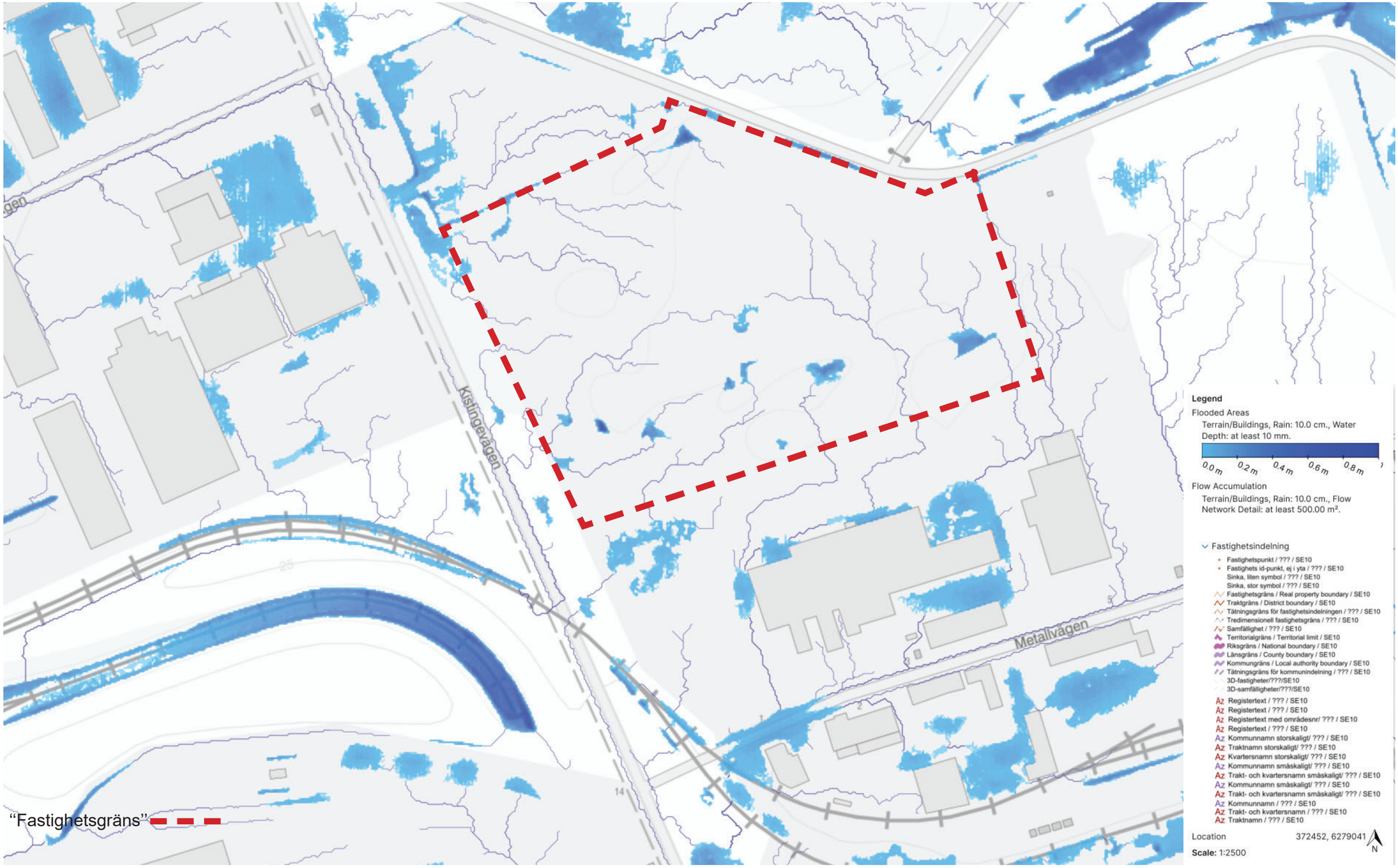
"Fastighetsgräns"

571 SNÖ

UTDRAG UR SCALGO
EN FÖRSTA INBLICK ÖVER VAD SOM HÄNDER VID SKYFALL

BILAGA 4: Fyllinge 20:475

Simulering med 100mm regn (motsvarar grovt räknat ett sk hundraårsregn):



"Fastighetsgräns"

TOMTANALYS
DEL 1

BILAGA 4: Fyllinge 20:475

Tid (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
H	*Tid*	Färdigställandetid	*Möjlighet klarställande Q4 2029*	Ja, med god marginal	Ja, men med liten marginal	Ja, men utan marginal	Osannolikt	Nej
		Status planarbete	*Hur påverkar eventuell planprocess tidplan för projektet?*	Detaljplan som medger verksamheten finns	Detaljplan påbörjad, verksamheten planeras tillåtas	Detaljplan finns inte, men översiktsplan tillåter verksamheten	Detaljplan finns inte, och översiktsplan tillåter inte verksamheten	Verksamheten medges ej, ändring osannolik
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	*Finns intressenter i närheten som kan tänkas överklaga? Hur påverkas/påverkar dessa? Jordbruksmark? Bostäder? Försvarsmakten? Industri? Skola?*	Lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas positivt av verksamheter i området. Minimal risk för överklagan	Mestadels lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas av verksamheter i området. Liten risk för överklagan	Delvis olämplig placering för bussdepå, etablering påverkas av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	Olämplig placering för bussdepå, påverkas negativt av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	X

Ekonomi (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
R	*Etableringskostnad*	Inköpspris fastighet	*Kostnad för anskaffning av fastighet.*	Fastighet till salu till lågt pris	Fastighet till salu till rimligt pris	Fastighet till salu till högt pris	Fastighet till salu, men orimligt högt pris	Fastighet inte till salu
		Befintlig byggnation	*Befintlig byggnad/ byggnader finns på fastigheten. Återanvändning, renovering. Kostnader för rivning, återbruk av delar och material*	Inga befintliga byggnader/ byggnader som användas med små förändringar	Byggnader i gott skick och ändamåls-enliga för åter-användning	Byggnader delvis i skick för återanvändning/ rivningsarbeten i mindre omfattning	Byggnader ej lämpade för återbruk/ omfattande rivnings-arbeten krävs	X
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	*Geotekniska förutsättningar, topografi, saneringsbehov, vattenskydd. Vilka markåtgärder behövs för att förbereda platsen för bussdepå? Behövs sprängning/ omfördelning massor? Arkeologiska fynd?*	Mycket lämpliga förutsättningar för etablering. Enkel mark-projektering	Mark kan tas i bruk utan större insats	Kostsamma begränsningar för etablering	Mycket kostsamma begränsningar för etablering	Förut-sättningarna bedöms omöjliggöra bussdepå på fastigheten
R	*Driftskostnad*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i tid.	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	*Kostnad för drivmedel och slitage.*	Under 3 km	3-5 km	5-8 km	8- 12 km	Avstånd överstiger 12 km

Tomt (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
		Fastighetens form och storlek	*Hur stor är fastigheten i kvm? Hur är fastighetens geometri, ange gärna ca-mått för fastighetens sidor. Helst rektangulär form.*	Lämplig form och storlek för bussdepå	Form och storlek fungerar för bussdepå	Form ELLER storlek fungerar bra för bussdepå	Inte optimal form eller storlek, men går att etablera bussdepå	Olämplig form eller storlek för bussdepå
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	*Om befintlig DP, hur lämplig är fastigheten för bussdepå? verksamhet, höjd, prickad mark*	Enligt DP lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen inte lämplig för bussdepå, eller DP saknas. Mindre avvikelse	Enligt DP inte lämplig för bussdepå. Större avvikelse.	Detaljplan medger ej verksamheten
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	*Innefattar eller angränsar fastighet till vattendrag, bostäder eller annan verksamhet som kräver speciallösning?*	Angränsar inte till känslig miljö /verksamhet	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, rimlig nivå av anpassningar behövs	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, utredning behövs	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen olämplig	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen omöjlig
		Strandskydd / vattenskyddsområde	*Vattenskyddsområde? Strandskydd?*	Vatten-/ Strandskydd begränsar inte byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt obetydligt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt betydligt	Ej möjligt
		Dagvattenhantering	*Vilka möjligheter finns att ta hand om dagvatten på platsen?*	Befintlig hantering för dagvatten finns att ansluta mot	Dagvatten kan enkelt hanteras inom tomt	Medelstora insatser krävs för att hantera dagvatten inom tomt	Omfattande insatser för att hantera dagvatten krävs.	Dagvatten-situation olösbar
A	*Infrastruktur*	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	*Hur många vägar angränsar tomten mot? Vilken typ av trafik? Behövs avtal med andra föratt kunna köra via annan fastighet? Cirkulationsplats?*	Angränsar till vägnät i flera riktningar med flera möjligheter till in-/utfart	Angränsar till vägnät med möjlighet till in-/utfart	Begränsad möjlighet till in-/utfart	Saknar möjlighet till separat in- och /utfart utan betydande åtgärd	Saknar möjlighet till in-/utfart
		Elanslutning högspänning	*Vilka möjligheter finns för anslutning till högspänning? Helst redundans, 2 kopplingar.*	Möjlighet till anslutning högspänning med redundans	God möjlighet till anslutning högspänning	Möjlighet till anslutning högspänning	Begränsad möjlighet till anslutning högspänning	Ingen möjlighet till anslutning
		Gaskoppling	*Vilka möjligheter finns för anslutning till gas?*	Befintlig gaskoppling	God möjlighet till gaskoppling	Möjlighet till gaskoppling	Begränsad möjlighet till gaskoppling	Ingen möjlighet till anslutning

Hållbarhet (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	*Hurdana är möjligheterna till att främja ekologisk mångfald och öka lokala naturvärden?*	Etablering av bussdepå inverkar positivt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar minimalt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar något på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Risk att etablering av bussdepå inverkar negativt på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå förödande på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	*Vilka busslinjer finns i närheten?*	Befintliga busslinjer med hållplats i anslutning till platsen	Befintliga busslinjer där hållplats kan anläggas i anslutning till platsen	Busslinje behöver förlängas för att nå platsen	Ny busslinje behövs för att nå platsen	X
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	*Vilken möjlighet finns till att cykla till platsen?*	Bra befintliga cykelvägar till/ inom området	Cykelvägar till/ inom området finns men behöver förbättras	Cykelvägar till/ inom området behöver kompletteras	Platsen ligger utanför rimligt avstånd för cykel som transport-medel	X
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	*Plats för cykelparkering under tak, P-platser med el-laddning*	Bra utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	OK utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Begränsat utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Minimalt utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	X
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus (vila/ sittplats/ tystnad/ grönska)		Mycket goda förutsättningar för rekreation utomhus	OK förutsättningar för rekreation utomhus	Mindre bra förutsättningar för rekreation utomhus	Dåliga förutsättningar för rekreation utomhus	X
		God arbetsmiljö luft och ljud	*Ljudmiljö? Buller? Luftkvalitet = radon/ avgaser/ brandrök Ljudmiljö = orientering mht buller*	Mycket god arbetsmiljö utan inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	God arbetsmiljö, men risk för inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	OK arbetsmiljö, viss inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	Dålig arbetsmiljö pga radon/ avgaser/ brandrök/ buller	X
		Trygg/inkluderande plats	*Är platsen enslig? Är området överblickbart? Finns det överblickbarhet/ social närvaro/ blandade funktioner (obekväma arbetstider)?*	Trygg plats med god överblick-barhet, blandade verksamheter i området	Med mindre insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Med större insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Otrygg plats, ej överblickbar	X

Tid			
H	*Tid*	Färdigställandetid	**4**
		Status planarbete	**4**
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	**4**
			4,00
Ekonomi			
R	*Etablering*	Inköpspris fastighet	**3**
		Befintlig byggnation	**4**
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	**4**
R	*Drift*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	**4**
		Avstånd till Resecentrum i tid.	**2**
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	**2**
			3,17
Tomt			
A	*Läge och geometri*	Fastighetens form och storlek	**4**
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Utgår om detaljplan saknas.)	**4**
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	**4**
		Strandskydd / vattenskyddsområde	**4**
		Dagvattenhantering	**3**
	Infrastruktur	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	**3**
		Elanslutning högspänning	**3**
		Gaskoppling	**3**
			3,50
Hållbarhet			
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	**4**
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	**4**
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	**4**
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	**4**
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus	**3**
		God arbetsmiljö luft och ljud	**2**
		Trygg/inkluderande plats	**3**
			3,43

Genomsnitt	**3,52**

Ej möjligt	0
Ej lämplig	1
Ej optimal	2
Möjlig	3
Lämplig	4

BILAGA 5

07426 NY BUSSDEPÅ FÖR HALLANDSTRAFIKEN

Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393

Uppdragsnummer White: 3116580100
Datum: 2025-02-07
Storlek: A3
UL: Lotta Sundell

Hallandstrafiken

Region Halland

white

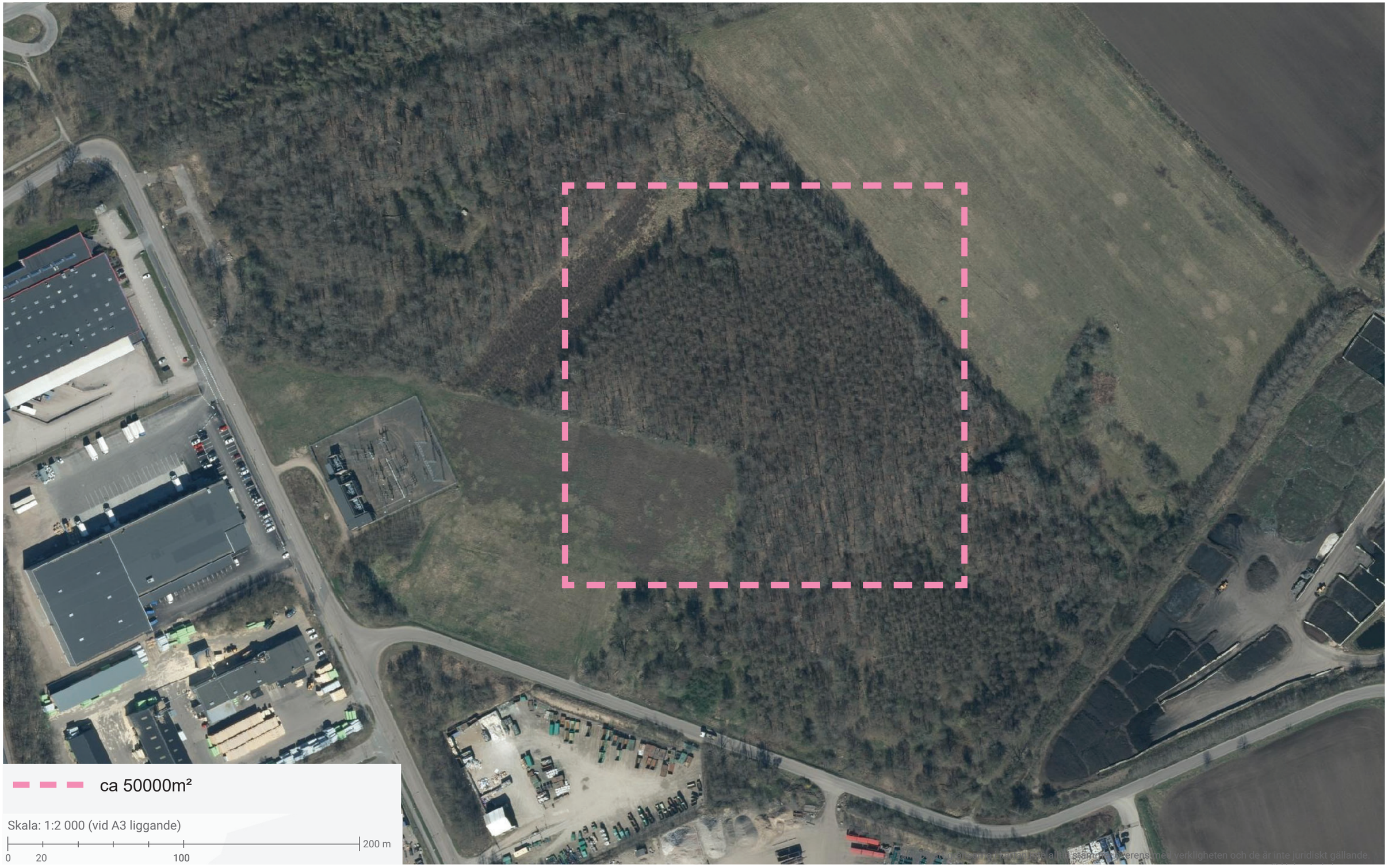
RELATION TILL STADEN
BUSSTRAFIK

BILAGA 5: Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393



ÖVERBLICK AV MÖJLIG FASTIGHET

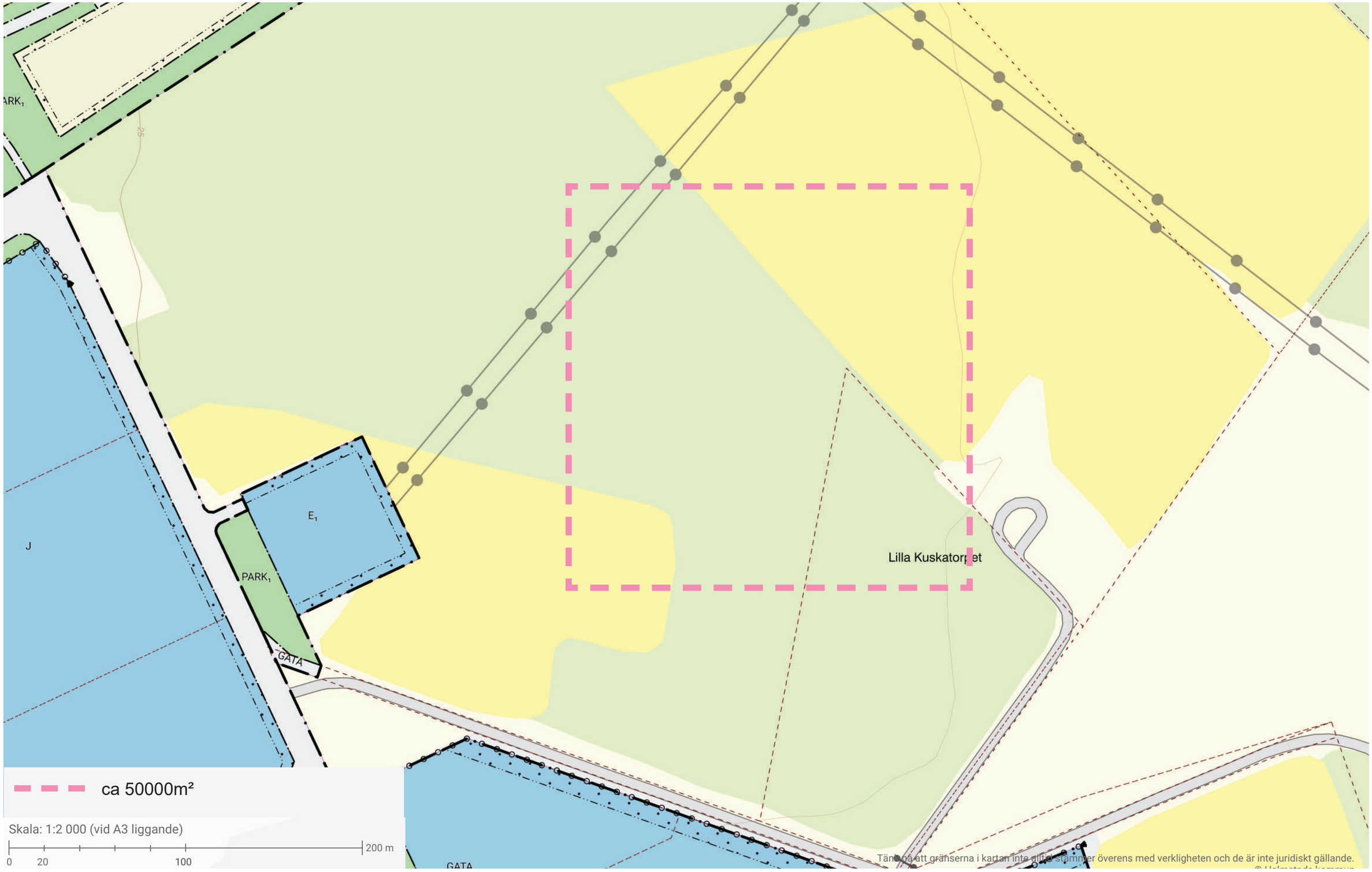
BILAGA 5: Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393



Kartan är framtagen för att ge allmän information om överensstämmelse med verkligheten och de är inte juridiskt gällande.

ÖVERBLICK AV FASTIGHET

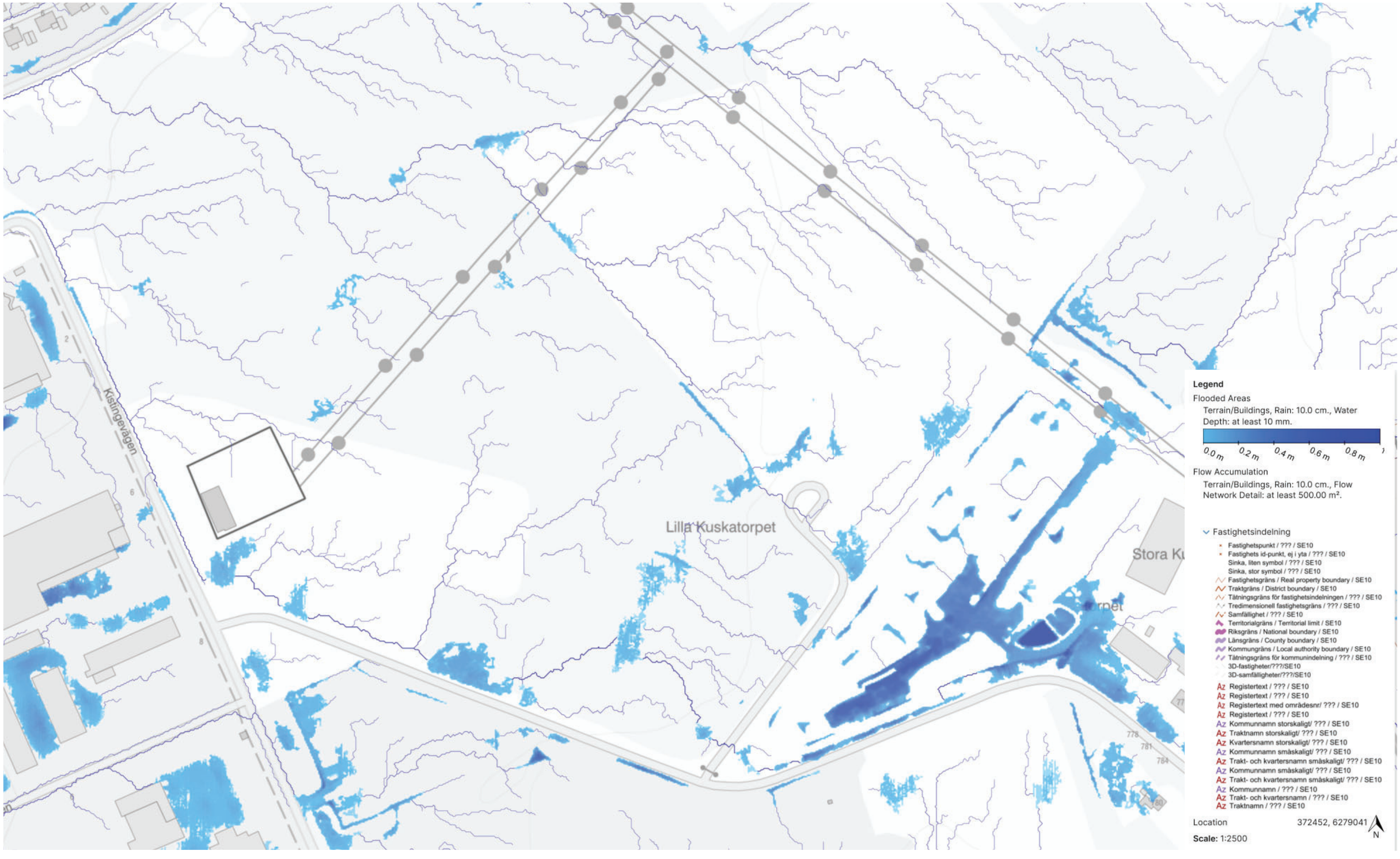
BILAGA 5: Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393



UTDRAG UR SCALGO
EN FÖRSTA INBLICK ÖVER VAD SOM HÄNDER VID SKYFALL

BILAGA 5: Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393

Simulering med 100mm regn (motsvarar grovt räknat ett sk hundraårsregn):



TOMTANALYS
DEL 1

BILAGA 5: Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393

Tid (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
H	*Tid*	Färdigställandetid	*Möjlighet klarställande Q4 2029*	Ja, med god marginal	Ja, men med liten marginal	Ja, men utan marginal	Osannolikt	Nej
		Status planarbete	*Hur påverkar eventuell planprocess tidplan för projektet?*	Detaljplan som medger verksamheten finns	Detaljplan påbörjad, verksamheten planeras tillåtas	Detaljplan finns inte, men översiktsplan tillåter verksamheten	Detaljplan finns inte, och översiktsplan tillåter inte verksamheten	Verksamheten medges ej, ändring osannolik
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	*Finns intressenter i närheten som kan tänkas överklaga? Hur påverkas/påverkar dessa? Jordbruksmark? Bostäder? Försvarsmakten? Industri? Skola?*	Lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas positivt av verksamheter i området. Minimal risk för överklagan	Mestadels lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas av verksamheter i området. Liten risk för överklagan	Delvis olämplig placering för bussdepå, etablering påverkas av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	Olämplig placering för bussdepå, påverkas negativt av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	X

Ekonomi (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
R	*Etableringskostnad*	Inköpspris fastighet	*Kostnad för anskaffning av fastighet.*	Fastighet till salu till lågt pris	Fastighet till salu till rimligt pris	Fastighet till salu till högt pris	Fastighet till salu, men orimligt högt pris	Fastighet inte till salu
		Befintlig byggnation	*Befintlig byggnad/ byggnader finns på fastigheten. Återanvändning, renovering. Kostnader för rivning, återbruk av delar och material*	Inga befintliga byggnader/ byggnader som användas med små förändringar	Byggnader i gott skick och ändamåls-enliga för åter-användning	Byggnader delvis i skick för återanvändning/ rivningsarbeten i mindre omfattning	Byggnader ej lämpade för återbruk/ omfattande rivnings-arbeten krävs	X
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	*Geotekniska förutsättningar, topografi, saneringsbehov, vattenskydd. Vilka markåtgärder behövs för att förbereda platsen för bussdepå? Behövs sprängning/ omfördelning massor? Arkeologiska fynd?*	Mycket lämpliga förut-sättningar för etablering. Enkel mark-projektering	Mark kan tas i bruk utan större insats	Kostsamma begränsningar för etablering	Mycket kostsamma begränsningar för etablering	Förut-sättningarna bedöms omöjliggöra bussdepå på fastigheten
R	*Driftskostnad*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i tid.	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	*Kostnad för drivmedel och slitage.*	Under 3 km	3-5 km	5-8 km	8- 12 km	Avstånd överstiger 12 km

Tomt (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
		Fastighetens form och storlek	*Hur stor är fastigheten i kvm? Hur är fastighetens geometri, ange gärna ca-mått för fastighetens sidor. Helst rektangulär form.*	Lämplig form och storlek för bussdepå	Form och storlek fungerar för bussdepå	Form ELLER storlek fungerar bra för bussdepå	Inte optimal form eller storlek, men går att etablera bussdepå	Olämplig form eller storlek för bussdepå
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	*Om befintlig DP, hur lämplig är fastigheten för bussdepå? verksamhet, höjd, prickad mark*	Enligt DP lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen inte lämplig för bussdepå, eller DP saknas. Mindre avvikelse	Enligt DP inte lämplig för bussdepå. Större avvikelse.	Detaljplan medger ej verksamheten
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	*Innefattar eller angränsar fastighet till vattendrag, bostäder eller annan verksamhet som kräver speciallösning?*	Angränsar inte till känslig miljö /verksamhet	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, rimlig nivå av anpassningar behövs	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, utredning behövs	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen olämplig	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen omöjlig
		Strandskydd / vattenskyddsområde	*Vattenskyddsområde? Strandskydd?*	Vatten-/ Strandskydd begränsar inte byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt obetydligt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt betydligt	Ej möjligt
		Dagvattenhantering	*Vilka möjligheter finns att ta hand om dagvatten på platsen?*	Befintlig hantering för dagvatten finns att ansluta mot	Dagvatten kan enkelt hanteras inom tomt	Medelstora insatser krävs för att hantera dagvatten inom tomt	Omfattande insatser för att hantera dagvatten krävs.	Dagvatten-situation olösbar
A	*Infrastruktur*	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	*Hur många vägar angränsar tomten mot? Vilken typ av trafik? Behövs avtal med andra föratt kunna köra via annan fastighet? Cirkulationsplats?*	Angränsar till vägnät i flera riktningar med flera möjligheter till in-/utfart	Angränsar till vägnät med möjlighet till in-/utfart	Begränsad möjlighet till in-/utfart	Saknar möjlighet till separat in- och /utfart utan betydande åtgärd	Saknar möjlighet till in-/utfart
		Elanslutning högspänning	*Vilka möjligheter finns för anslutning till högspänning? Helst redundans, 2 kopplingar.*	Möjlighet till anslutning högspänning med redundans	God möjlighet till anslutning högspänning	Möjlighet till anslutning högspänning	Begränsad möjlighet till anslutning högspänning	Ingen möjlighet till anslutning
		Gaskoppling	*Vilka möjligheter finns för anslutning till gas?*	Befintlig gaskoppling	God möjlighet till gaskoppling	Möjlighet till gaskoppling	Begränsad möjlighet till gaskoppling	Ingen möjlighet till anslutning

TOMTANALYS
DEL 2

BILAGA 5: Kistinge 3:6 + del av Fyllinge 20:393

Hållbarhet (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	*Hurdana är möjligheterna till att främja ekologisk mångfald och öka lokala naturvärden?*	Etablering av bussdepå inverkar positivt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar minimalt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar något på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Risk att etablering av bussdepå inverkar negativt på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå förödande på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	*Vilka busslinjer finns i närheten?*	Befintliga busslinjer med hållplats i anslutning till platsen	Befintliga busslinjer där hållplats kan anläggas i anslutning till platsen	Busslinje behöver förlängas för att nå platsen	Ny busslinje behövs för att nå platsen	X
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	*Vilken möjlighet finns till att cykla till platsen?*	Bra befintliga cykelvägar till/ inom området	Cykelvägar till/ inom området finns men behöver förbättras	Cykelvägar till/ inom området behöver kompletteras	Platsen ligger utanför rimligt avstånd för cykel som transport-medel	X
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	*Plats för cykelparkering under tak, P-platser med el-laddning*	Bra utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	OK utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Begränsat utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Minimalt utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	X
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus (vila/ sittplats/ tystnad/ grönska)		Mycket goda förutsättningar för rekreation utomhus	OK förutsättningar för rekreation utomhus	Mindre bra förutsättningar för rekreation utomhus	Dåliga förutsättningar för rekreation utomhus	X
		God arbetsmiljö luft och ljud	*Ljudmiljö? Buller? Luftkvalitet = radon/ avgaser/ brandrök Ljudmiljö = orientering mht buller*	Mycket god arbetsmiljö utan inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	God arbetsmiljö, men risk för inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	OK arbetsmiljö, viss inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	Dålig arbetsmiljö pga radon/ avgaser/ brandrök/ buller	X
		Trygg/inkluderande plats	*Är platsen enslig? Är området överblickbart? Finns det överblickbarhet/ social närvaro/ blandade funktioner (obekväma arbetstider)?*	Trygg plats med god överblick-barhet, blandade verksamheter i området	Med mindre insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Med större insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Otrygg plats, ej överblickbar	X

=

Tid (viktas 30%)			
H	*Tid*	Färdigställandetid	**3**
		Status planarbete	**2**
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	**4**
			3,00
Ekonomi (viktas 30%)			
R	*Etablering*	Inköpspris fastighet	**3**
		Befintlig byggnation	**4**
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	**3**
R	*Drift*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	**4**
		Avstånd till Resecentrum i tid.	**2**
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	**2**
			3,00
Tomt (viktas 20%)			
A	*Läge och geometri*	Fastighetens form och storlek	**4**
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Utgår om detaljplan saknas)	**x**
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	**3**
		Strandskydd / vattenskyddsområde	**4**
		Dagvattenhantering	**3**
	Infrastruktur	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	**3**
		Elanslutning högspänning	**3**
		Gaskoppling	**3**
			3,29
Hållbarhet (viktas 20%)			
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	**2**
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	**4**
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	**4**
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	**4**
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus	**3**
		God arbetsmiljö luft och ljud	**3**
		Trygg/inkluderande plats	**3**
			3,29

Viktat resultat	**3,11**

Ej möjligt	0
Ej lämplig	1
Möjlig	2
Lämplig	3
Väl lämpad	4

BILAGA 6

07426 NY BUSSDEPÅ FÖR HALLANDSTRAFIKEN

Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393

Uppdragsnummer White: 3116580100
Datum: 2025-02-07
Storlek: A3
UL: Lotta Sundell

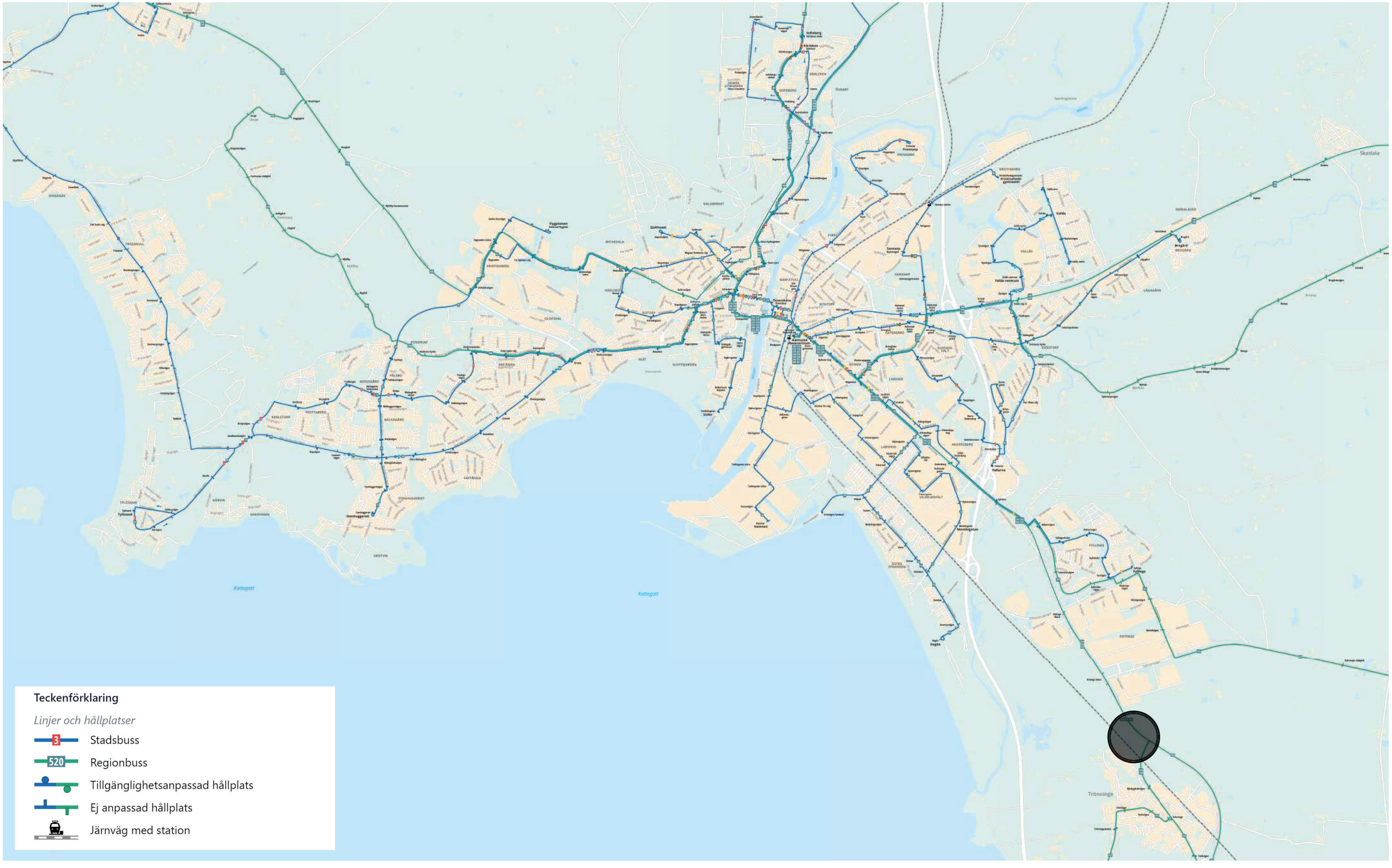
Hallandstrafiken

Region Halland

white

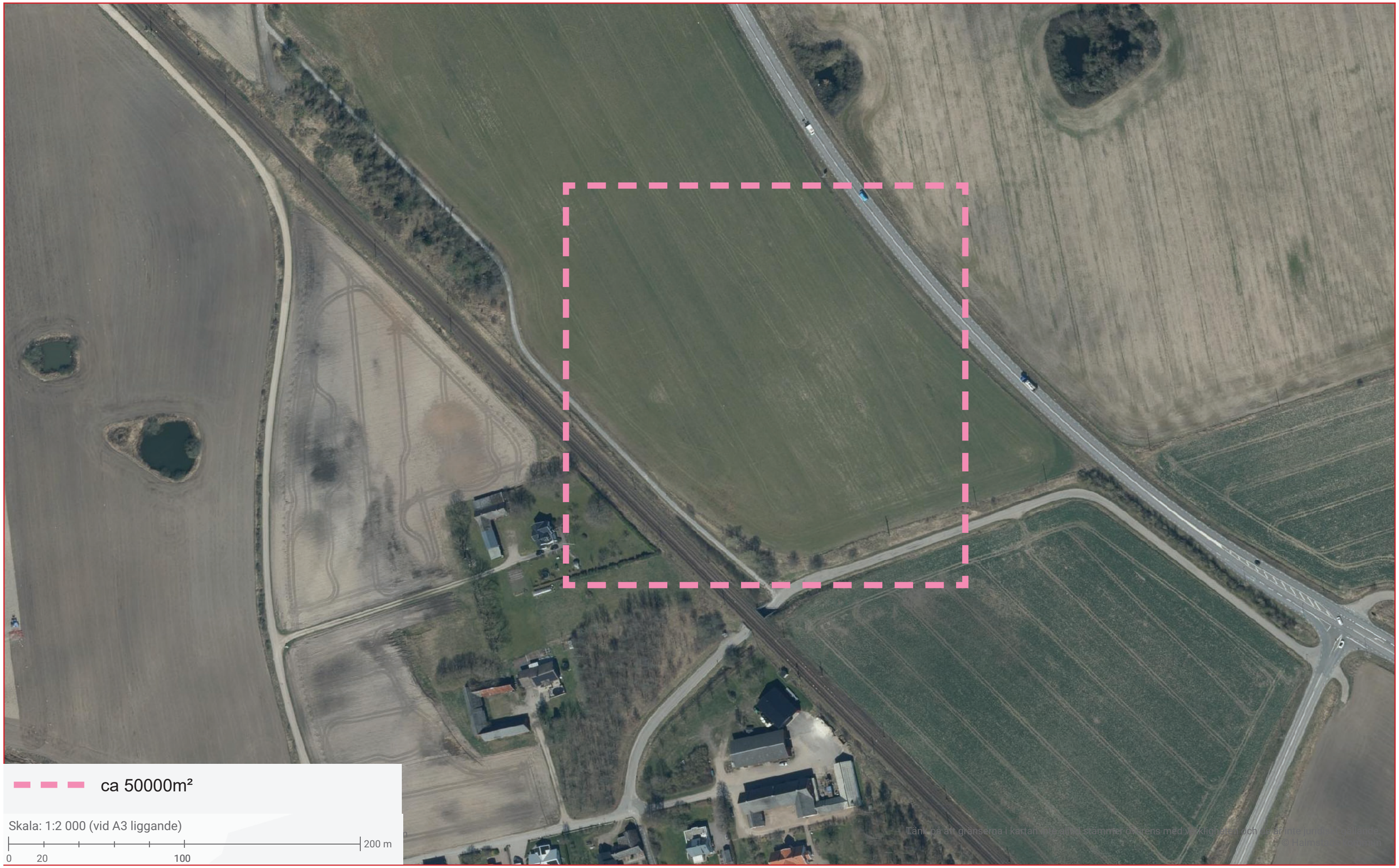
RELATION TILL STADEN
BUSSTRAFIK

BILAGA 6: Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393



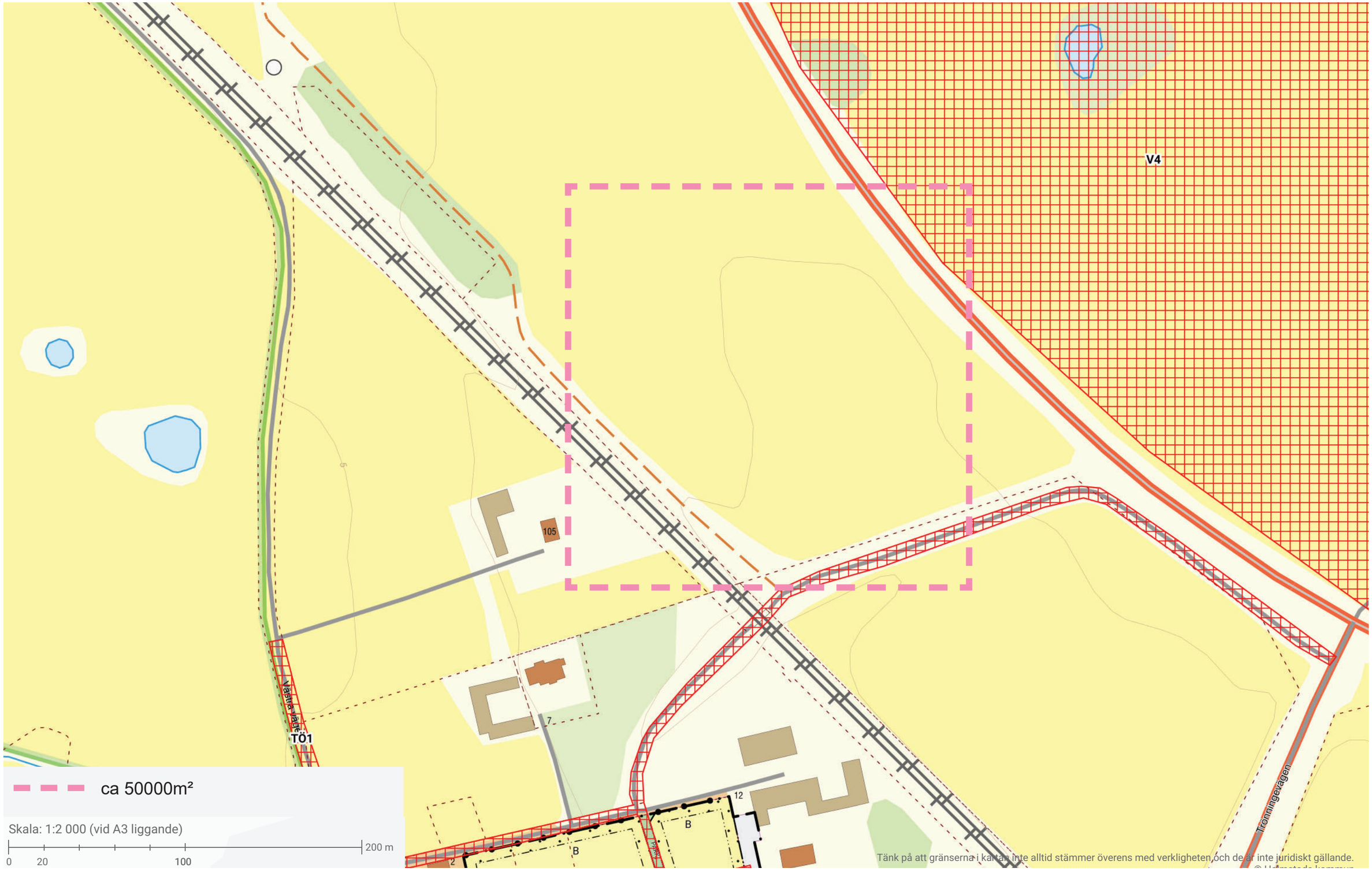
ÖVERBLICK AV MÖJLIG FASTIGHET

BILAGA 6: Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393



ÖVERBLICK AV FASTIGHET

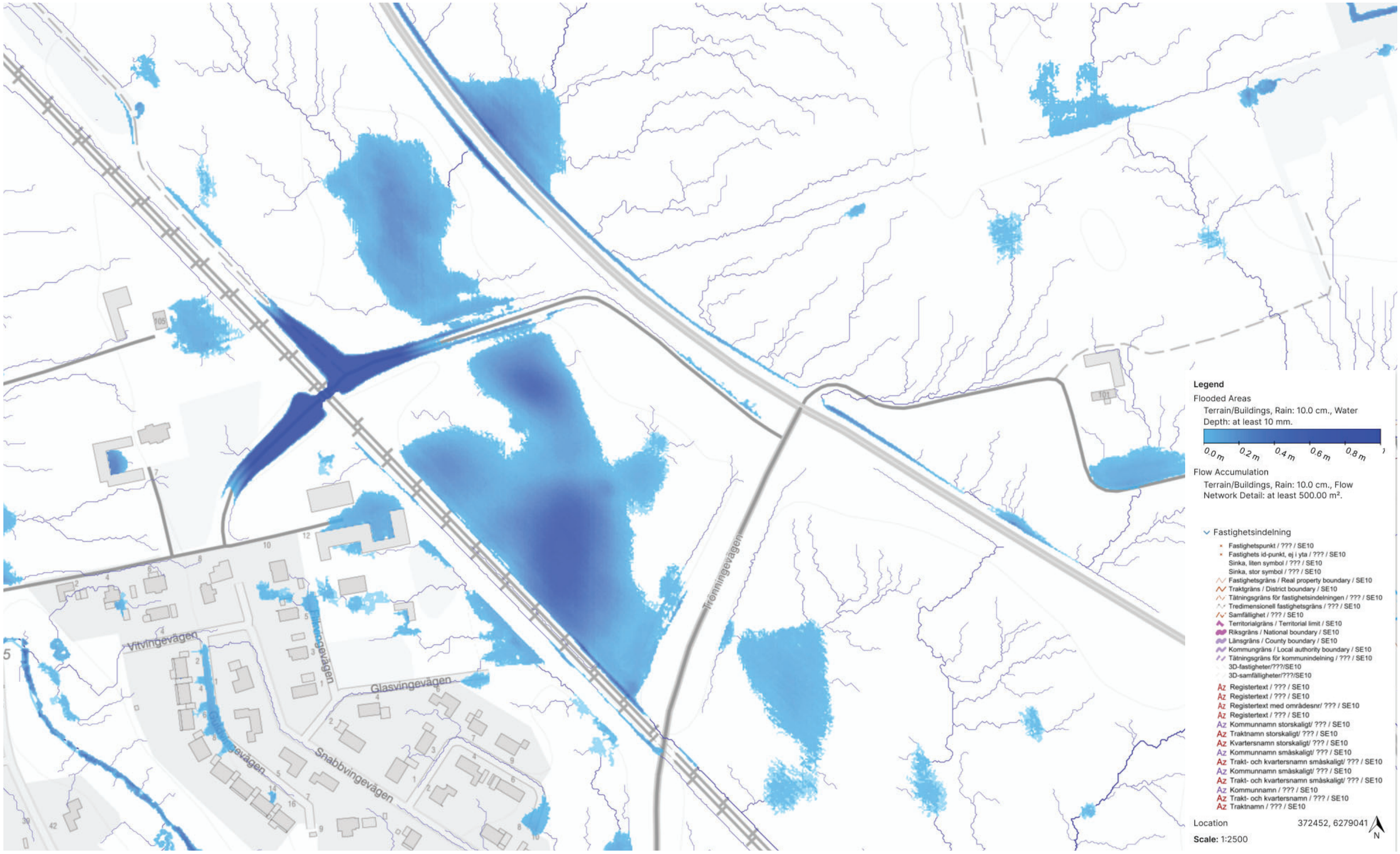
BILAGA 6: Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393



UTDRAG UR SCALGO
EN FÖRSTA INBLICK ÖVER VAD SOM HÄNDER VID SKYFALL

BILAGA 6: Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393

Simulering med 100mm regn (motsvarar grovt räknat ett sk hundraårsregn):



TOMTANALYS
DEL 1

BILAGA 6: Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393

Tid (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
H	*Tid*	Färdigställandetid	*Möjlighet klarställande Q4 2029*	Ja, med god marginal	Ja, men med liten marginal	Ja, men utan marginal	Osannolikt	Nej
		Status planarbete	*Hur påverkar eventuell planprocess tidplan för projektet?*	Detaljplan som medger verksamheten finns	Detaljplan påbörjad, verksamheten planeras tillåtas	Detaljplan finns inte, men översiktsplan tillåter verksamheten	Detaljplan finns inte, och översiktsplan tillåter inte verksamheten	Verksamheten medges ej, ändring osannolik
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	*Finns intressenter i närheten som kan tänkas överklaga? Hur påverkas/påverkar dessa? Jordbruksmark? Bostäder? Försvarsmakten? Industri? Skola?*	Lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas positivt av verksamheter i området. Minimal risk för överklagan	Mestadels lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas av verksamheter i området. Liten risk för överklagan	Delvis olämplig placering för bussdepå, etablering påverkas av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	Olämplig placering för bussdepå, påverkas negativt av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	X

Ekonomi (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
R	*Etableringskostnad*	Inköpspris fastighet	*Kostnad för anskaffning av fastighet.*	Fastighet till salu till lågt pris	Fastighet till salu till rimligt pris	Fastighet till salu till högt pris	Fastighet till salu, men orimligt högt pris	Fastighet inte till salu
		Befintlig byggnation	*Befintlig byggnad/ byggnader finns på fastigheten. Återanvändning, renovering. Kostnader för rivning, återbruk av delar och material*	Inga befintliga byggnader/ byggnader som användas med små förändringar	Byggnader i gott skick och ändamåls-enliga för åter-användning	Byggnader delvis i skick för återanvändning/ rivningsarbeten i mindre omfattning	Byggnader ej lämpade för återbruk/ omfattande rivnings-arbeten krävs	X
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	*Geotekniska förutsättningar, topografi, saneringsbehov, vattenskydd. Vilka markåtgärder behövs för att förbereda platsen för bussdepå? Behövs sprängning/ omfördelning massor? Arkeologiska fynd?*	Mycket lämpliga förut-sättningar för etablering. Enkel mark-projektering	Mark kan tas i bruk utan större insats	Kostsamma begränsningar för etablering	Mycket kostsamma begränsningar för etablering	Förut-sättningarna bedöms omöjliggöra bussdepå på fastigheten
R	*Driftskostnad*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i tid.	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	*Kostnad för drivmedel och slitage.*	Under 3 km	3-5 km	5-8 km	8- 12 km	Avstånd överstiger 12 km

Tomt (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
		Fastighetens form och storlek	*Hur stor är fastigheten i kvm? Hur är fastighetens geometri, ange gärna ca-mått för fastighetens sidor. Helst rektangulär form.*	Lämplig form och storlek för bussdepå	Form och storlek fungerar för bussdepå	Form ELLER storlek fungerar bra för bussdepå	Inte optimal form eller storlek, men går att etablera bussdepå	Olämplig form eller storlek för bussdepå
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	*Om befintlig DP, hur lämplig är fastigheten för bussdepå? verksamhet, höjd, prickad mark*	Enligt DP lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen inte lämplig för bussdepå, eller DP saknas. Mindre avvikelse	Enligt DP inte lämplig för bussdepå. Större avvikelse.	Detaljplan medger ej verksamheten
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	*Innefattar eller angränsar fastighet till vattendrag, bostäder eller annan verksamhet som kräver speciallösning?*	Angränsar inte till känslig miljö /verksamhet	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, rimlig nivå av anpassningar behövs	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, utredning behövs	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen olämplig	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen omöjlig
		Strandskydd / vattenskyddsområde	*Vattenskyddsområde? Strandskydd?*	Vatten-/ Strandskydd begränsar inte byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt obetydligt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt betydligt	Ej möjligt
		Dagvattenhantering	*Vilka möjligheter finns att ta hand om dagvatten på platsen?*	Befintlig hantering för dagvatten finns att ansluta mot	Dagvatten kan enkelt hanteras inom tomt	Medelstora insatser krävs för att hantera dagvatten inom tomt	Omfattande insatser för att hantera dagvatten krävs.	Dagvatten-situation olösbar
A	*Infrastruktur*	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	*Hur många vägar angränsar tomten mot? Vilken typ av trafik? Behövs avtal med andra föratt kunna köra via annan fastighet? Cirkulationsplats?*	Angränsar till vägnät i flera riktningar med flera möjligheter till in-/utfart	Angränsar till vägnät med möjlighet till in-/utfart	Begränsad möjlighet till in-/utfart	Saknar möjlighet till separat in- och /utfart utan betydande åtgärd	Saknar möjlighet till in-/utfart
		Elanslutning högspänning	*Vilka möjligheter finns för anslutning till högspänning? Helst redundans, 2 kopplingar.*	Möjlighet till anslutning högspänning med redundans	God möjlighet till anslutning högspänning	Möjlighet till anslutning högspänning	Begränsad möjlighet till anslutning högspänning	Ingen möjlighet till anslutning
		Gaskoppling	*Vilka möjligheter finns för anslutning till gas?*	Befintlig gaskoppling	God möjlighet till gaskoppling	Möjlighet till gaskoppling	Begränsad möjlighet till gaskoppling	Ingen möjlighet till anslutning

TOMTANALYS
DEL 2

BILAGA 6: Trönninge 2:27 + del av Fyllinge 20:393

Hållbarhet (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	*Hurdana är möjligheterna till att främja ekologisk mångfald och öka lokala naturvärden?*	Etablering av bussdepå inverkar positivt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar minimalt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar något på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Risk att etablering av bussdepå inverkar negativt på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå förödande på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	*Vilka busslinjer finns i närheten?*	Befintliga busslinjer med hållplats i anslutning till platsen	Befintliga busslinjer där hållplats kan anläggas i anslutning till platsen	Busslinje behöver förlängas för att nå platsen	Ny busslinje behövs för att nå platsen	X
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	*Vilken möjlighet finns till att cykla till platsen?*	Bra befintliga cykelvägar till/ inom området	Cykelvägar till/ inom området finns men behöver förbättras	Cykelvägar till/ inom området behöver kompletteras	Platsen ligger utanför rimligt avstånd för cykel som transport-medel	X
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	*Plats för cykelparkering under tak, P-platser med el-laddning*	Bra utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	OK utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Begränsat utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Minimalt utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	X
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus (vila/ sittplats/ tystnad/ grönska)		Mycket goda förutsättningar för rekreation utomhus	OK förutsättningar för rekreation utomhus	Mindre bra förutsättningar för rekreation utomhus	Dåliga förutsättningar för rekreation utomhus	X
		God arbetsmiljö luft och ljud	*Ljudmiljö? Buller? Luftkvalitet = radon/ avgaser/ brandrök Ljudmiljö = orientering mht buller*	Mycket god arbetsmiljö utan inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	God arbetsmiljö, men risk för inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	OK arbetsmiljö, viss inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	Dålig arbetsmiljö pga radon/ avgaser/ brandrök/ buller	X
		Trygg/inkluderande plats	*Är platsen enslig? Är området överblickbart? Finns det överblickbarhet/ social närvaro/ blandade funktioner (obekväma arbetstider)?*	Trygg plats med god överblick-barhet, blandade verksamheter i området	Med mindre insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Med större insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Otrygg plats, ej överblickbar	X

Tid (viktas 30%)			
H	*Tid*	Färdigställandetid	**1**
		Status planarbete	**2**
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	**2**
			1,67
Ekonomi (viktas 30%)			
R	*Etablering*	Inköpspris fastighet	**3**
		Befintlig byggnation	**4**
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	**2**
R	*Drift*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	**3**
		Avstånd till Resecentrum i tid.	**2**
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	**2**
			2,67
Tomt (viktas 20%)			
A	*Läge och geometri*	Fastighetens form och storlek	**2**
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	**x**
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	**2**
		Strandskydd / vattenskyddsområde	**4**
		Dagvattenhantering	**2**
	Infrastruktur	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	**1**
		Elanslutning högspänning	**3**
		Gaskoppling	**3**
			2,43
Hållbarhet (viktas 20%)			
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	**2**
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	**3**
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	**3**
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	**1**
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus	**3**
		God arbetsmiljö luft och ljud	**3**
		Trygg/inkluderande plats	**2**
			2,43

Viktat resultat	**2,27**

Ej möjligt	0
Ej lämplig	1
Möjlig	2
Lämplig	3
Väl lämpad	4

BILAGA 7

07426 NY BUSSDEPÅ FÖR HALLANDSTRAFIKEN

Fyllinge 20:454 Solar

Uppdragsnummer White: 3116580100
Datum: 2025-02-07
Storlek: A3
UL: Lotta Sundell

Hallandstrafiken

Region Halland

white

RELATION TILL STADEN
BUSSTRAFIK

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar



ÖVERBLICK AV FASTIGHET

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar



Vyer, se nästa sida x

Fastighetsgräns

Skala: 1:2 000 (vid A3 liggande)

0 20 100 200 m

Tänk på att gränserna i kartan inte alltid stämmer överens med verkligheten och är endast vägledande.
Helmstads kommun

BEFINTLIG SITUATION
BYGGNAD OCH TOMT



1
Entré
Personal
Parkering



4
Personal
Miljöstation
Lastkaj



2
Butik
Personal
Lager



5
Sluss
Lastkaj
Höjdskillnad



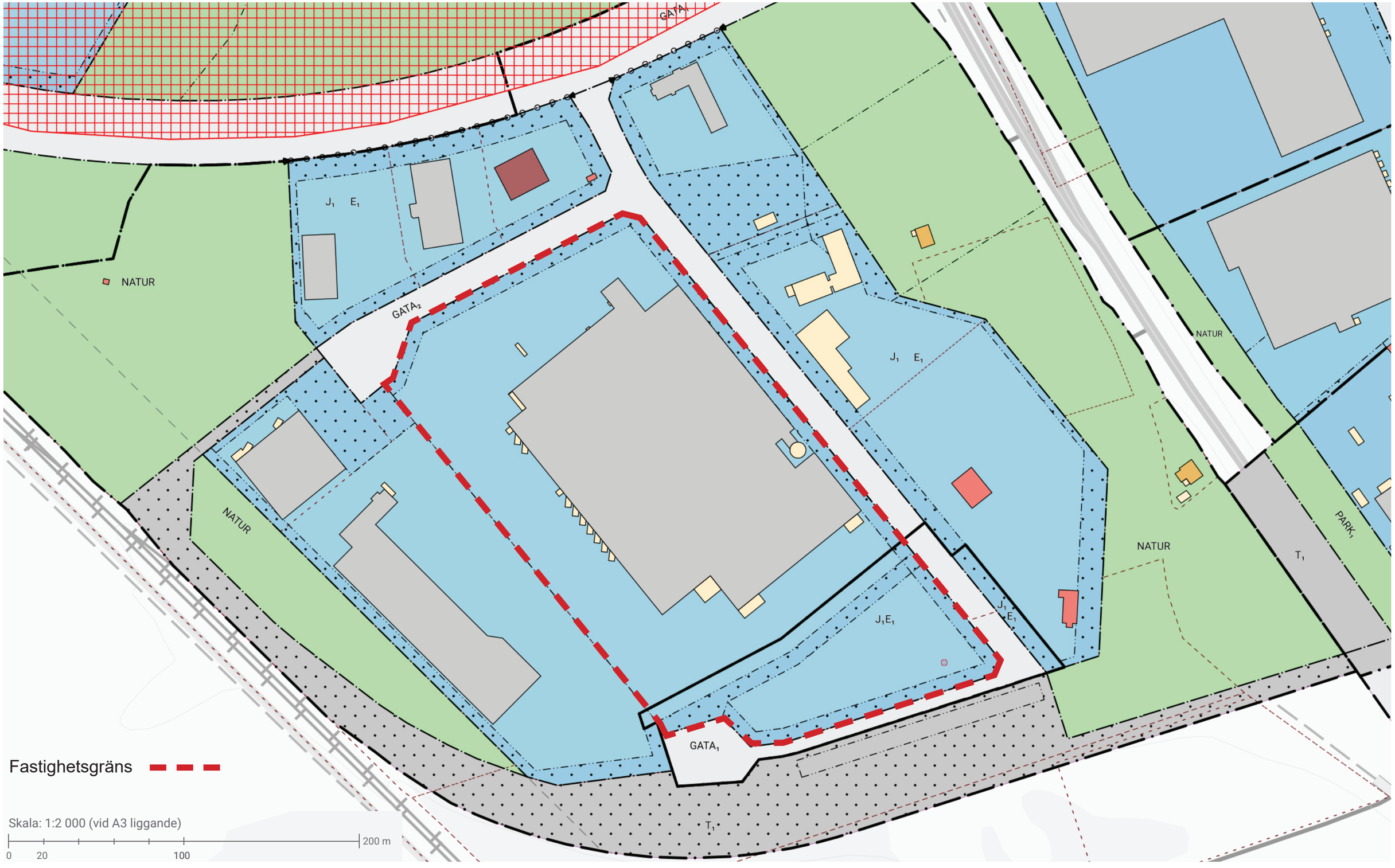
3
Lager
Sprinkler
Tillbyggnad



6
Tillbyggnad
Bef. portar
Utelager

ÖVERBLICK AV FASTIGHET

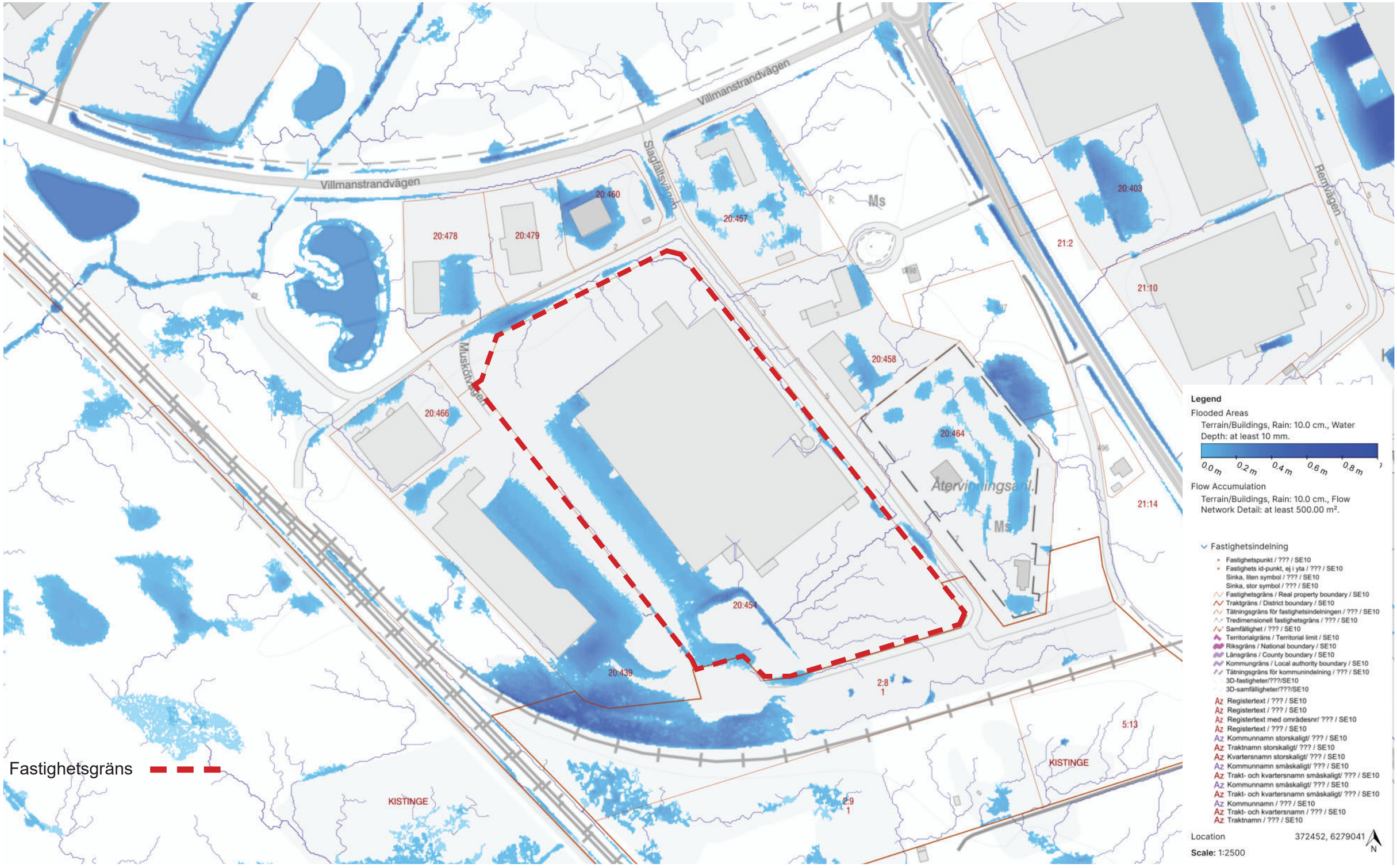
BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar

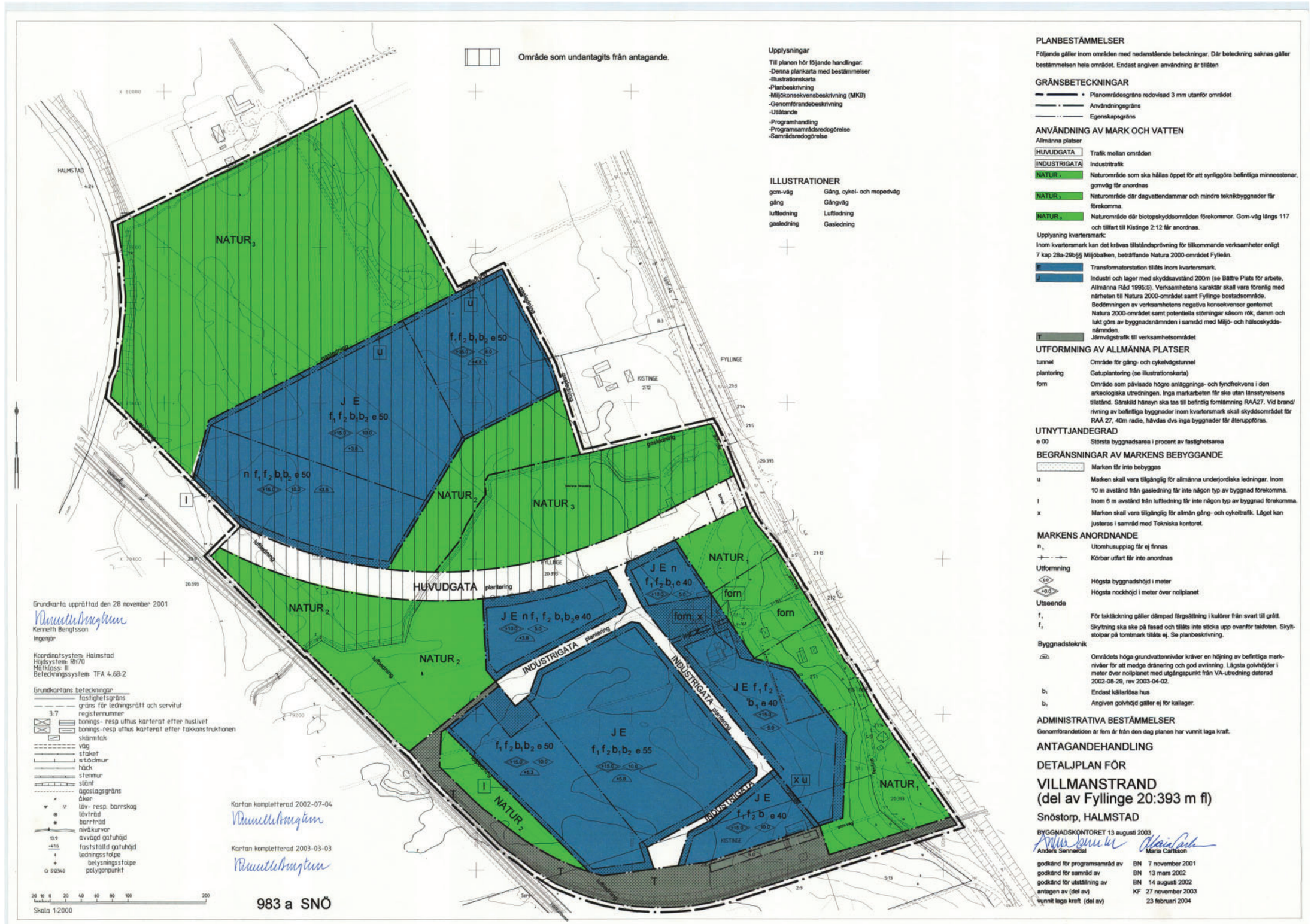


UTDRAG UR SCALGO
EN FÖRSTA INBLICK I SKYFALL PÅ OMRÅDET

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar

Simulering med 100mm regn:





Upplysningar

Till planen hör följande handlingar:
-Denna plankarta med bestämmelser
-Illustrationskarta
-Planbeskrivning
-Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
-Genomförandebeskrivning
-Utlåtande
-Programhandling
-Programsamrådsredogörelse
-Samrådsredogörelse

ILLUSTRATIONER

gcm-väg	Gång, cykel- och mopedväg
gång	Gångväg
luftledning	Luftledning
gasledning	Gasledning

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen hela området. Endast angiven användning är tillåten

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns redovisad 3 mm utanför området
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

HUVUDGATA	Trafik mellan områden
INDUSTRIGATA	Industritrafik
NATUR 1	Naturområde som ska hållas öppet för att synliggöra befintliga minnesstenar, gcm-väg får anordnas
NATUR 2	Naturområde där dagvattendammar och mindre teknikbyggnader får förekomma.
NATUR 3	Naturområde där biotopskyddsområden förekommer. Gcm-väg längs 117 och tillfart till Kistinge 2:12 får anordnas.

Upplysning kvartersmark:
Inom kvartersmark kan det krävas tillståndsprövning för tillkommande verksamheter enligt 7 kap 28a-29b§§ Miljöbalken, beträffande Natura 2000-området Fyleån.

E	Transformatorstation tillåts inom kvartersmark.
J	Industri och lager med skyddsavstånd 200m (se Bättre Plats för arbete, Allmänna Råd 1995:5). Verksamhetens karaktär skall vara förenlig med närheten till Natura 2000-området samt Fyllinge bostadsområde. Bedömningen av verksamhetens negativa konsekvenser gentemot Natura 2000-området samt potentiella störningar såsom rök, damm och lukt görs av byggnadsnämnden i samråd med Miljö- och hälsoskydds-nämnden.
T	Järnvägstrafik till verksamhetsområdet

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

tunnel	Område för gång- och cykelvägstunnel
plantering	Gatuplantering (se illustrationskarta)
fors	Område som påvisade högre anläggnings- och fyndfrekvens i den arkeologiska utredningen. Inga markarbeten får ske utan länsstyrelsens tillstånd. Särskild hänsyn ska tas till befintlig fornlämning RAÄ27. Vid brand/ rivning av befintliga byggnader inom kvartersmark skall skyddsområdet för RAÄ 27, 40m radie, hävdas dvs inga byggnader får återuppföras.

UTNYTTJANDEGRAD

e 00	Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

	Marken får inte bebyggas
u	Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom 10 m avstånd från gasledning får inte någon typ av byggnad förekomma.
l	Inom 6 m avstånd från luftledning får inte någon typ av byggnad förekomma.
x	Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik. Läget kan justeras i samråd med Tekniska kontoret.

MARKENS ANORDNANDE

n_1	Utomhusuppiag får ej finnas
	Körbar utfart får inte anordnas

Utformning

8.0	Högsta byggnadshöjd i meter
+0.0	Högsta nockhöjd i meter över nollplanet

Utseende

f_1	För taktäckning gäller dämpad färgsättning i kulörer från svart till grått.
f_2	Skyltning ska ske på fasad och tillåts inte sticka upp ovanför takfoten. Skylt-stolpar på tomtmark tillåts ej. Se planbeskrivning.

Byggnadsteknik

GW	Områdets höga grundvattennivåer kräver en höjning av befintliga mark-nivåer för att medge dränering och god avrinning. Lägsta golvhöjder i meter över nollplanet med utgångspunkt från VA-utredning daterad 2002-08-29, rev 2003-04-02.
b_1	Endast källarlösa hus
b_2	Angiven golvhöjd gäller ej för kallager.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är fem år från den dag planen har vunnit laga kraft.

ANTAGANDEHANDLING

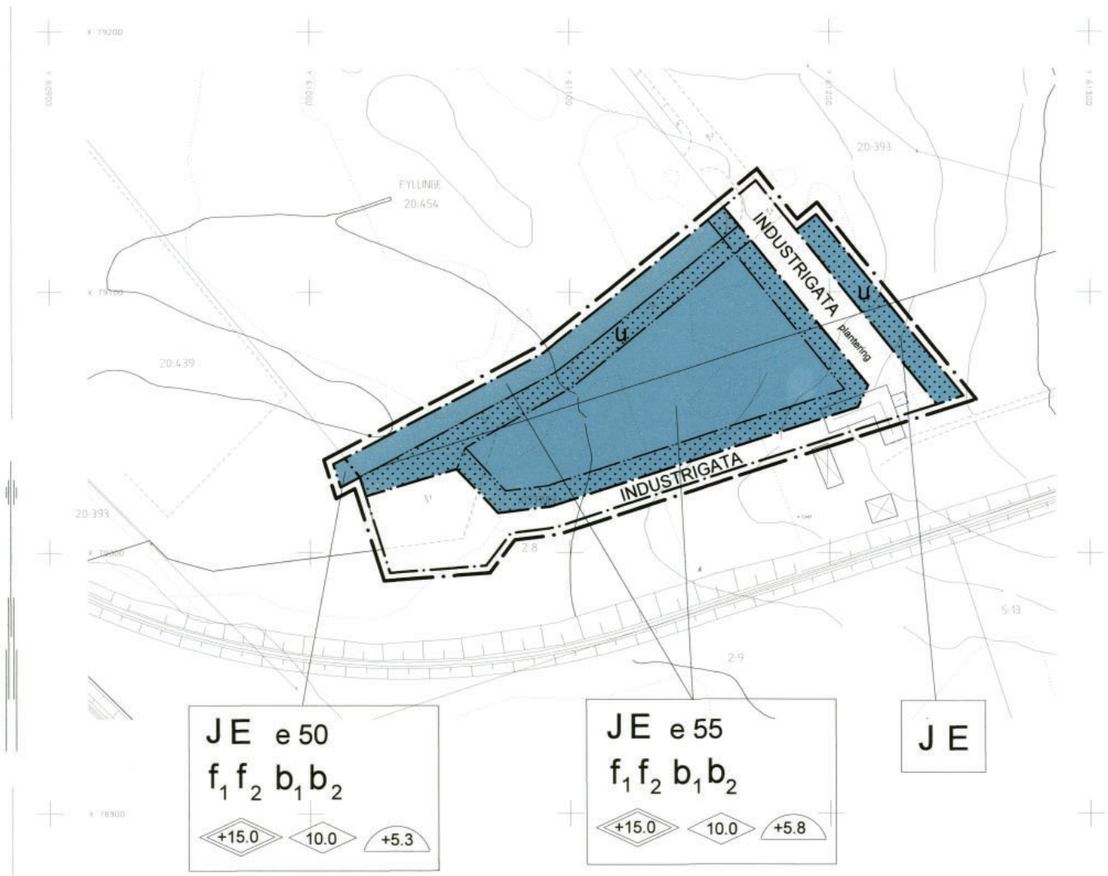
DETALJPLAN FÖR

VILLMANSTRAND
(del av Fyllinge 20:393 m fl)

Snöstorp, HALMSTAD

BYGGNADSKONTORET 13 augusti 2003
Anders Sennerdal Maria Carlsson

godkänd för programsamråd av	BN	7 november 2001
godkänd för samråd av	BN	13 mars 2002
godkänd för utställning av	BN	14 augusti 2002
antagen av (del av)	KF	27 november 2003
vunnit laga kraft (del av)		23 februari 2004



Grundkarta för enkelt planförfarande
kompletterad och inventerad
med avseende på plan, byggnader
och fastighetsindelningen
2005-03-01

Skala 1:1000

E 197 SNÖ

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen hela området.
Endast angiven användning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns redovisad 3 mm utanför området
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

INDUSTRIGATA — Industritrafik

Kvartersmark

J — Industri och lager med skyddsavstånd 200 m (se Bättre Plats för arbete, Allmänna Råd 1995:5). Verksamhetens karaktär skall vara förenlig med närheten till Natura 2000-området samt Fyllinge bostadsområde. Bedömningen av verksamhetens negativa konsekvenser gentemot Natura 2000-området samt potentiella störningar såsom rök, damm och lukt görs av byggnadsnämnden i samråd med Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

E — Transformatorstation tillåts inom kvartersmark.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

plantering — Gatuplantering

UTNYTTJANDEGRAD

e00 — Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

Marken får inte bebyggas

u — Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

MARKENS ANORDNANDE

Utformning

0.0 — Högsta byggnadshöjd i meter

+0.0 — Högsta nockhöjd i meter över nollplanet

Utseende

f_1 — För taktäckning gäller dämpad färgsättning i kulörer från svart till grått.

f_2 — Skyltning skall ske på fasad och tillåts inte sticka upp ovanför takfoten. Skyltstolpar på tomtmark tillåts ej.

Byggnadsteknik

+0.0 — Områdets höga grundvattennivåer kräver en höjning av befintliga marknivåer för att medge dränering och god avrinning. Lägsta golvhöjder i meter över över nollplanet med utgångspunkt från VA-utredning daterad 2002-08-29, rev 2003-04-02.

b_1 — Endast källarlösa hus

b_2 — Angiven golvhöjd gäller ej för kallager.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är fem år från den dag planen har vunnit laga kraft

Upplysningar

Till planen hör följande handlingar:
-Denna plankarta med bestämmelser
-Planbeskrivning
-Genomförandebeskrivning
-Särskilt utlåtande

ANTAGANDEHANDLING (ENKELT PLANFÖRFARANDE)

DETALJPLAN FÖR

Fyllinge 20:454 m fl, Villmanstrand

SNÖSTORP, HALMSTAD

BYGGNADSKONTORET 18 maj 2005

Anders Sennerdahl

Lena Nylander

godkänd för samråd av	BN	13 april 2005
antagen av	BN	18 maj 2005
vunnit laga kraft		16 juni 2005

TOMTANALYS
DEL 1

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar

Tid (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
H	*Tid*	Färdigställandetid	*Möjlighet klarställande Q4 2029*	Ja, med god marginal	Ja, men med liten marginal	Ja, men utan marginal	Osannolikt	Nej
		Status planarbete	*Hur påverkar eventuell planprocess tidplan för projektet?*	Detaljplan som medger verksamheten finns	Detaljplan påbörjad, verksamheten planeras tillåtas	Detaljplan finns inte, men översiktsplan tillåter verksamheten	Detaljplan finns inte, och översiktsplan tillåter inte verksamheten	Verksamheten medges ej, ändring osannolik
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	*Finns intressenter i närheten som kan tänkas överklaga? Hur påverkas/påverkar dessa? Jordbruksmark? Bostäder? Försvarsmakten? Industri? Skola?*	Lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas positivt av verksamheter i området. Minimal risk för överklagan	Mestadels lämplig placering för bussdepå. Etablering påverkas av verksamheter i området. Liten risk för överklagan	Delvis olämplig placering för bussdepå, etablering påverkas av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	Olämplig placering för bussdepå, påverkas negativt av verksamheter i området. Stor risk för överklagan	X

Ekonomi (viktas 30%)			Kommentar	4	3	2	1	0
R	*Etableringskostnad*	Inköpspris fastighet	*Kostnad för anskaffning av fastighet.*	Fastighet till salu till lågt pris	Fastighet till salu till rimligt pris	Fastighet till salu till högt pris	Fastighet till salu, men orimligt högt pris	Fastighet inte till salu
		Befintlig byggnation	*Befintlig byggnad/ byggnader finns på fastigheten. Återanvändning, renovering. Kostnader för rivning, återbruk av delar och material*	Inga befintliga byggnader/ byggnader som användas med små förändringar	Byggnader i gott skick och ändamåls-enliga för åter-användning	Byggnader delvis i skick för återanvändning/ rivningsarbeten i mindre omfattning	Byggnader ej lämpade för återbruk/ omfattande rivnings-arbeten krävs	X
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	*Geotekniska förutsättningar, topografi, saneringsbehov, vattenskydd. Vilka markåtgärder behövs för att förbereda platsen för bussdepå? Behövs sprängning/ omfördelning massor? Arkeologiska fynd?*	Mycket lämpliga förut-sättningar för etablering. Enkel mark-projektering	Mark kan tas i bruk utan större insats	Kostsamma begränsningar för etablering	Mycket kostsamma begränsningar för etablering	Förut-sättningarna bedöms omöjliggöra bussdepå på fastigheten
R	*Driftskostnad*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i tid.	*Avstånd i tid. Minska tomkörning.*	Under 5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	Tid överstiger 20 min
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	*Kostnad för drivmedel och slitage.*	Under 3 km	3-5 km	5-8 km	8- 12 km	Avstånd överstiger 12 km

Tomt (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
		Fastighetens form och storlek	*Hur stor är fastigheten i kvm? Hur är fastighetens geometri, ange gärna ca-mått för fastighetens sidor. Helst rektangulär form.*	Lämplig form och storlek för bussdepå	Form och storlek fungerar för bussdepå	Form ELLER storlek fungerar bra för bussdepå	Inte optimal form eller storlek, men går att etablera bussdepå	Olämplig form eller storlek för bussdepå
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	*Om befintlig DP, hur lämplig är fastigheten för bussdepå? verksamhet, höjd, prickad mark*	Enligt DP lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen lämplig för bussdepå	Enligt DP förmodligen inte lämplig för bussdepå, eller DP saknas. Mindre avvikelse	Enligt DP inte lämplig för bussdepå. Större avvikelse.	Detaljplan medger ej verksamheten
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	*Innefattar eller angränsar fastighet till vattendrag, bostäder eller annan verksamhet som kräver speciallösning?*	Angränsar inte till känslig miljö /verksamhet	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, rimlig nivå av anpassningar behövs	Angränsar till känslig miljö/ verksamhet, utredning behövs	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen olämplig	Angränsar till miljö/ verksamhet som gör etablering på platsen omöjlig
		Strandskydd / vattenskyddsområde	*Vattenskyddsområde? Strandskydd?*	Vatten-/ Strandskydd begränsar inte byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt obetydligt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt	Vatten-/ Strandskydd begränsar byggbarhet på tomt betydligt	Ej möjligt
		Dagvattenhantering	*Vilka möjligheter finns att ta hand om dagvatten på platsen?*	Befintlig hantering för dagvatten finns att ansluta mot	Dagvatten kan enkelt hanteras inom tomt	Medelstora insatser krävs för att hantera dagvatten inom tomt	Omfattande insatser för att hantera dagvatten krävs.	Dagvatten-situation olösbar
A	*Infrastruktur*	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	*Hur många vägar angränsar tomten mot? Vilken typ av trafik? Behövs avtal med andra föratt kunna köra via annan fastighet? Cirkulationsplats?*	Angränsar till vägnät i flera riktningar med flera möjligheter till in-/utfart	Angränsar till vägnät med möjlighet till in-/utfart	Begränsad möjlighet till in-/utfart	Saknar möjlighet till separat in- och /utfart utan betydande åtgärd	Saknar möjlighet till in-/utfart
		Elanslutning högspänning	*Vilka möjligheter finns för anslutning till högspänning? Helst redundans, 2 kopplingar.*	Möjlighet till anslutning högspänning med redundans	God möjlighet till anslutning högspänning	Möjlighet till anslutning högspänning	Begränsad möjlighet till anslutning högspänning	Ingen möjlighet till anslutning
		Gaskoppling	*Vilka möjligheter finns för anslutning till gas?*	Befintlig gaskoppling	God möjlighet till gaskoppling	Möjlighet till gaskoppling	Begränsad möjlighet till gaskoppling	Ingen möjlighet till anslutning

TOMTANALYS
DEL 2

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar

Hållbarhet (viktas 20%)			Kommentar	4	3	2	1	0
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	*Hurdana är möjligheterna till att främja ekologisk mångfald och öka lokala naturvärden?*	Etablering av bussdepå inverkar positivt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar minimalt på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå inverkar något på ekosystem-tjänster / naturvärden i omgivning	Risk att etablering av bussdepå inverkar negativt på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning	Etablering av bussdepå förödande på ekosystem-tjänster /naturvärden i omgivning
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	*Vilka busslinjer finns i närheten?*	Befintliga busslinjer med hållplats i anslutning till platsen	Befintliga busslinjer där hållplats kan anläggas i anslutning till platsen	Busslinje behöver förlängas för att nå platsen	Ny busslinje behövs för att nå platsen	X
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	*Vilken möjlighet finns till att cykla till platsen?*	Bra befintliga cykelvägar till/ inom området	Cykelvägar till/ inom området finns men behöver förbättras	Cykelvägar till/ inom området behöver kompletteras	Platsen ligger utanför rimligt avstånd för cykel som transport-medel	X
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	*Plats för cykelparkering under tak, P-platser med el-laddning*	Bra utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	OK utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Begränsat utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	Minimalt utrymme för cykelparkering under tak samt P-platser med el-laddning	X
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus (vila/ sittplats/ tystnad/ grönska)		Mycket goda förutsättningar för rekreation utomhus	OK förutsättningar för rekreation utomhus	Mindre bra förutsättningar för rekreation utomhus	Dåliga förutsättningar för rekreation utomhus	X
		God arbetsmiljö luft och ljud	*Ljudmiljö? Buller? Luftkvalitet = radon/ avgaser/ brandrök Ljudmiljö = orientering mht buller*	Mycket god arbetsmiljö utan inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	God arbetsmiljö, men risk för inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	OK arbetsmiljö, viss inverkan av radon/ avgaser/ brandrök/ buller	Dålig arbetsmiljö pga radon/ avgaser/ brandrök/ buller	X
		Trygg/inkluderande plats	*Är platsen enslig? Är området överblickbart? Finns det överblickbarhet/ social närvaro/ blandade funktioner (obekväma arbetstider)?*	Trygg plats med god överblick-barhet, blandade verksamheter i området	Med mindre insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Med större insatser kan trygghet och överblick-barhet förstärkas	Otrygg plats, ej överblickbar	X

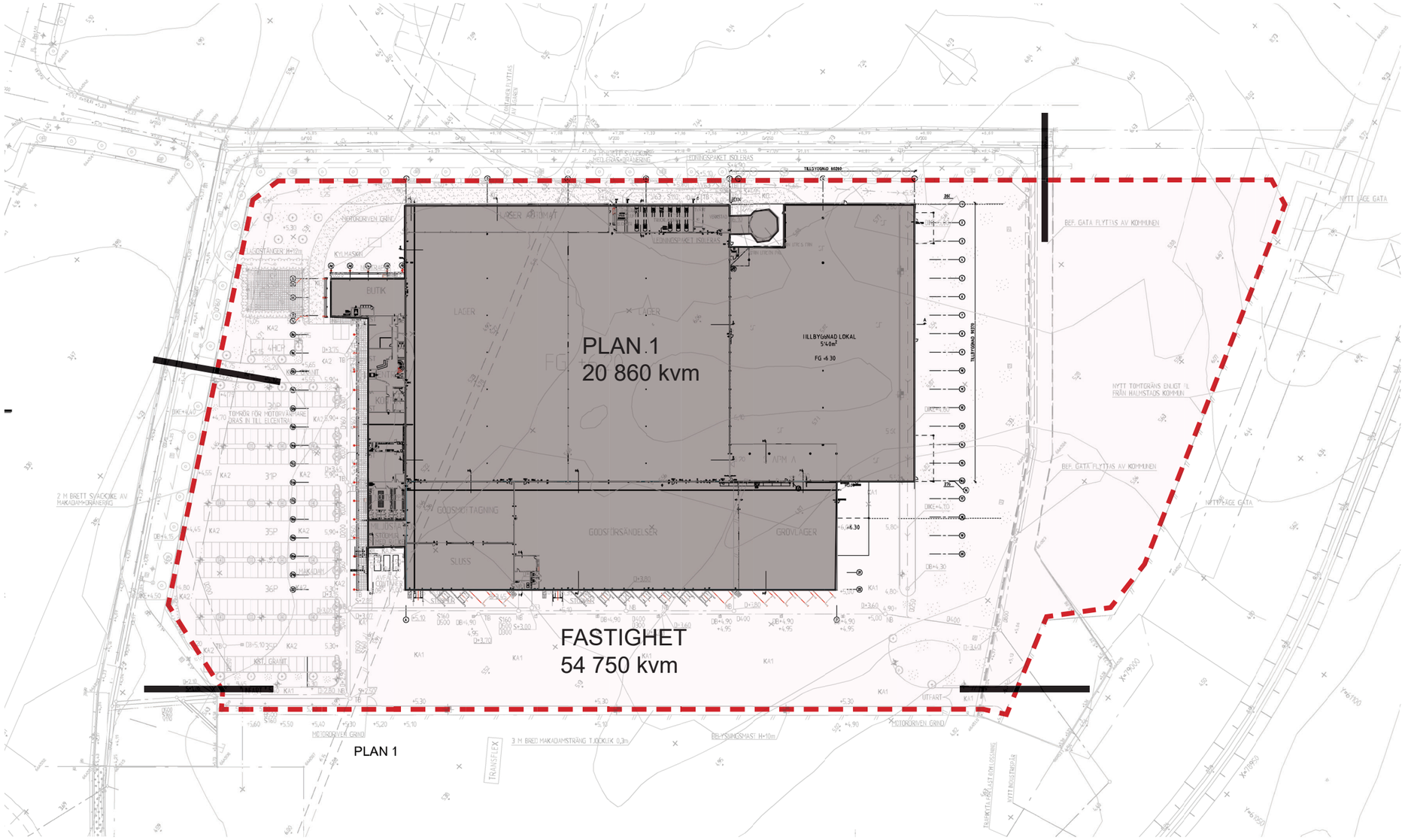
=

Tid (viktas 30%)			
H	*Tid*	Färdigställandetid	2
		Status planarbete	4
		Risk för överklagan och påverkan på grannverksamheter	4
			3,33
Ekonomi (viktas 30%)			
R	*Etablering*	Inköpspris fastighet	1
		Befintlig byggnation	1
		Markens påverkan på byggkostnad, fastighetens topografi	1
R	*Drift*	Avstånd till ändhållplats stadsbusslinje	4
		Avstånd till Resecentrum i tid.	3
		Avstånd till Resecentrum i kilometer	2
			2,00
Tomt (viktas 20%)			
A	*Läge och geometri*	Fastighetens form och storlek	3
		Förutsättningar enligt detaljplan. (Endast aktuell om detaljplan finns.)	4
		Klimatsäkring / bulleravskärmning	3
		Strandskydd / vattenskyddsområde	4
		Dagvattenhantering	4
	Infrastruktur	In- och utfart fastighet / angränsande vägnät	4
		Elanslutning högspänning	1
		Gaskoppling	1
			3,00
Hållbarhet (viktas 20%)			
L	*Ekologi*	Ekosystemtjänster / naturvärden i området	3
L	*Resande*	Hållbar mobilitet/transporter, kollektivtrafik	4
		Hållbar mobilitet/transporter, gång och cykel	4
		Hållbar mobilitet/transporter, möjligheter på tomt	4
A	*Arbetsmiljö*	Rörelse och rekreation utomhus	3
		God arbetsmiljö luft och ljud	3
		Trygg/inkluderande plats	3
			3,43

Viktat resultat	2,89

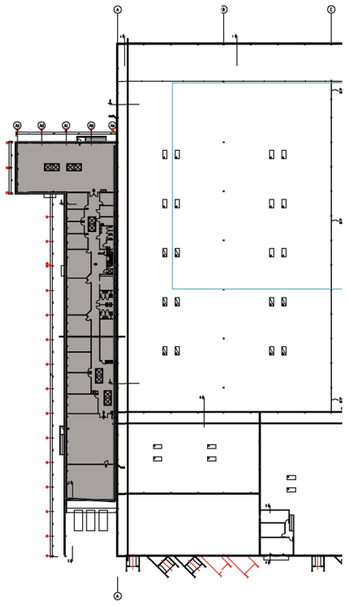
Ej möjligt	0
Ej lämplig	1
Möjlig	2
Lämplig	3
Väl lämpad	4

BEFINTLIG SITUATION
PLANER, UTVALDA SEKTIONER OCH FASADER

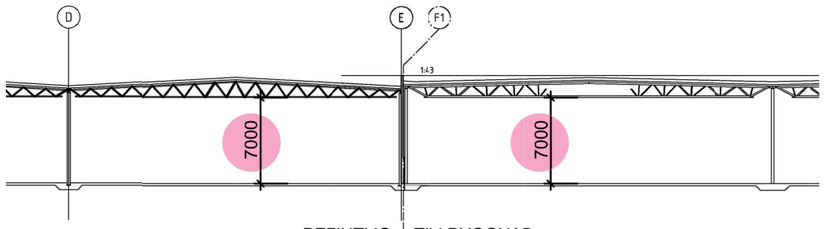


PLAN 1

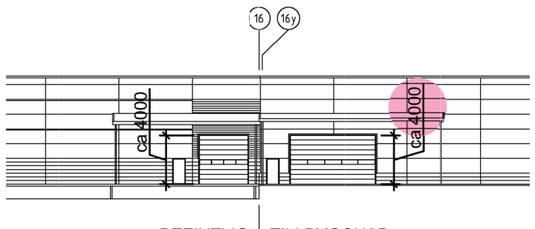
PLAN 2
1250 kvm



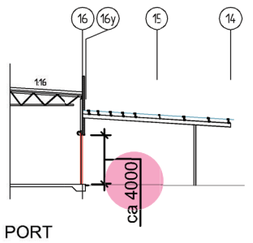
PLAN 2



SEKTION A-A

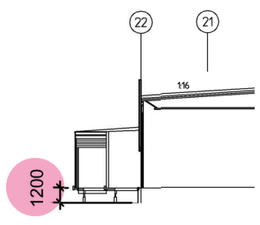


FASAD MOT SYDOST



PORT

SNITT F

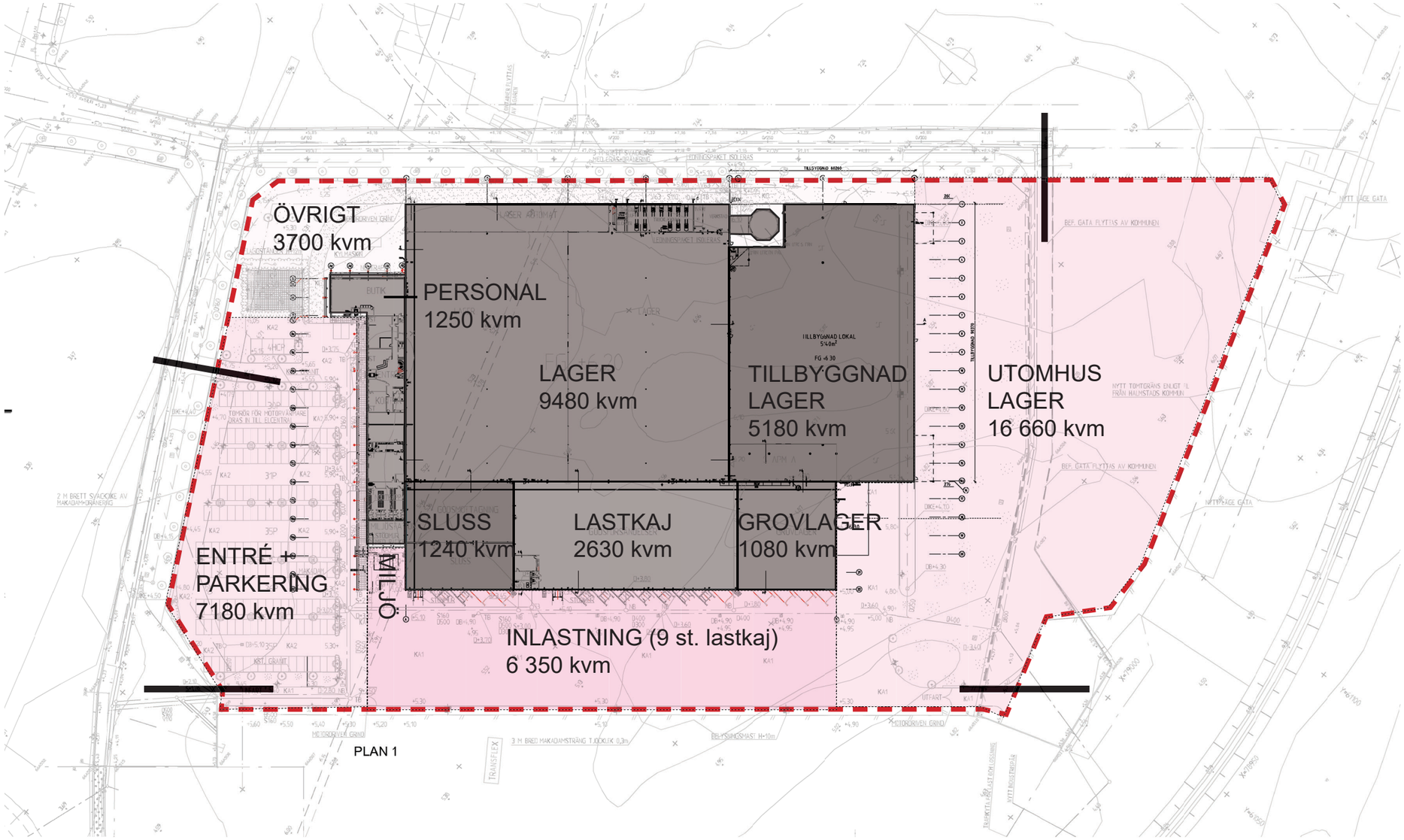


LASTKAJ

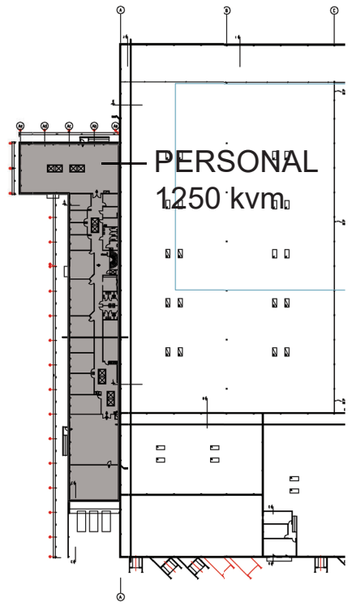
SEKTION G-G

BEFINTLIG TOMT OCH BYGGNAD
YTOR OCH ANVÄNDNING

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar



PLAN 1



PLAN 2

BEFINTLIGA YTOR : SOLAR

PERSONAL PLAN 1 OCH 2 = ca 2500 kvm

LAGER, URSP + TILLBYGG = ca 14660 kvm

SLUSS + LASTKAJ + GROVLAGER = ca 4950 kvm

TOTAL BTA = ca 22 110 kvm

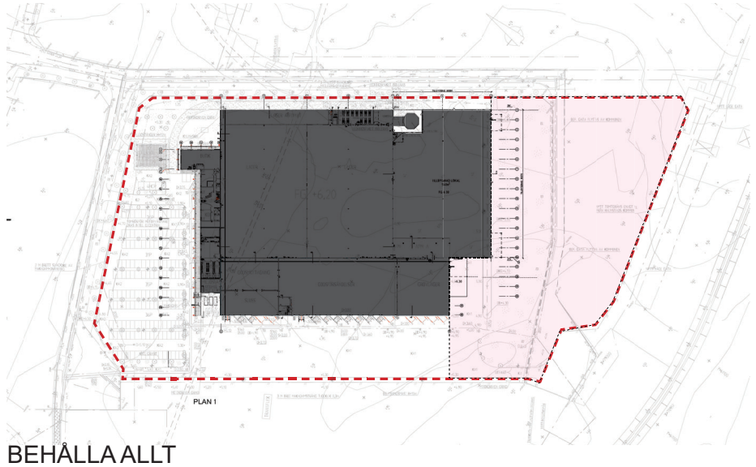
TOTAL FRIMARKYTA = ca 33 890 kvm

TOTAL FASTIGHET = ca 54 750 kvm

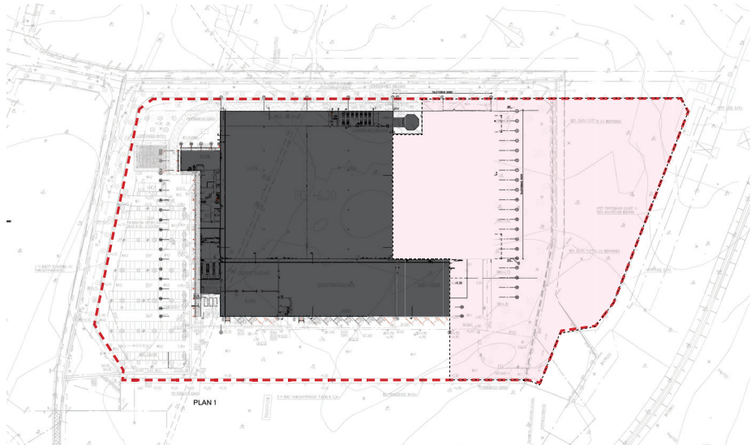
BEHOV BUSSDEPÅN	REFERENS: JÖNKÖPING	REFERENS: GUBBÄNGEN	REFERENS: SKÖVDE
UPP TILL ca 120 BUSSAR	**UPP TILL ca 150 BUSSAR**	**UPP TILL ca 90 BUSSAR**	**UPP TILL ca 80 BUSSAR**
BTA = upp till 6000 kvm (?) Se utkast på lokalprogrammet.	**BTA = ca 6000 kvm**	**BTA = ca 5100 kvm**	**BTA = ca 4500 kvm**
FRIMARKYTA = ?	**FASTIGHET = ca 85 000 kvm**	**FASTIGHET = ca 30 000 kvm**	**FASTIGHET = ca 49 000 kvm**

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR TOMT OCH BYGGNAD
VARIANTER PÅ ATT MÖJLIGGÖRA BUSSDEPÅN PÅ FASTIGHETEN

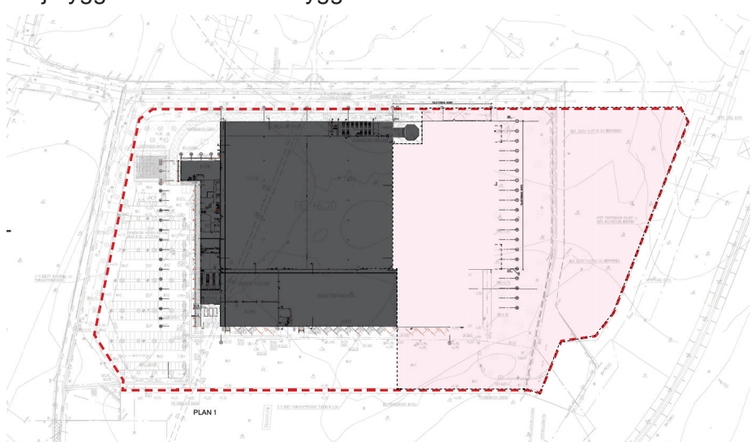
BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar



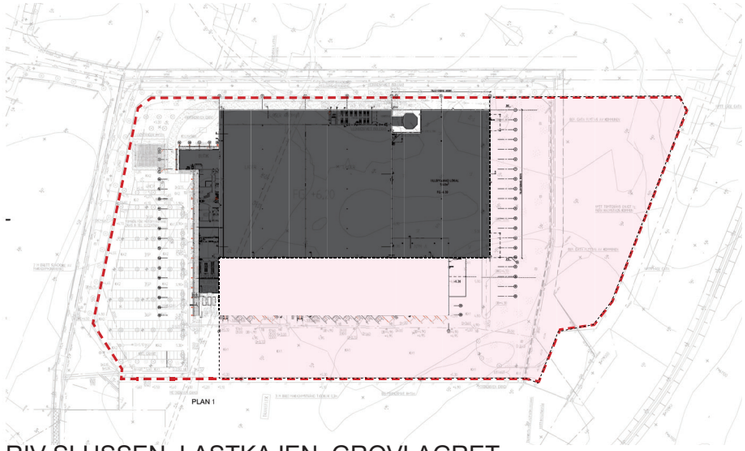
ALT 1 BEHÅLLA ALLT



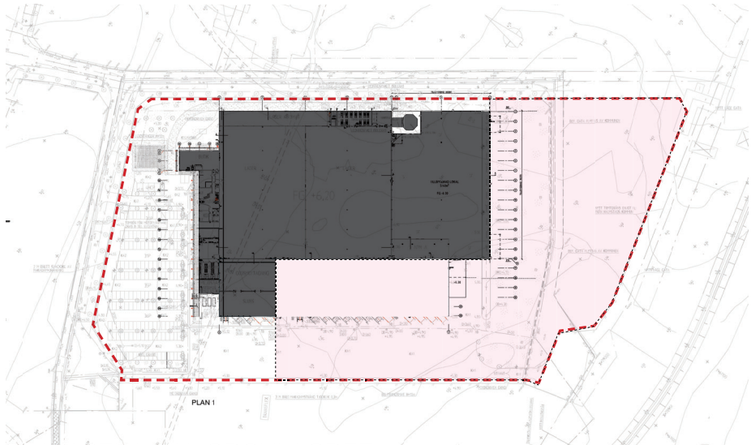
ALT 2 RIV DET TILLBYGGDA LAGRET
Sälj byggnadsdelar från tillbyggnaden?



ALT 3 RIV DET TILLBYGGDA LAGRET + GROVLAGRET
Sälj byggnadsdelar från tillbyggnaden?



ALT 4 RIV SLUSSEN, LASTKAJEN, GROVLAGRET
Bevara tillbyggnaden.



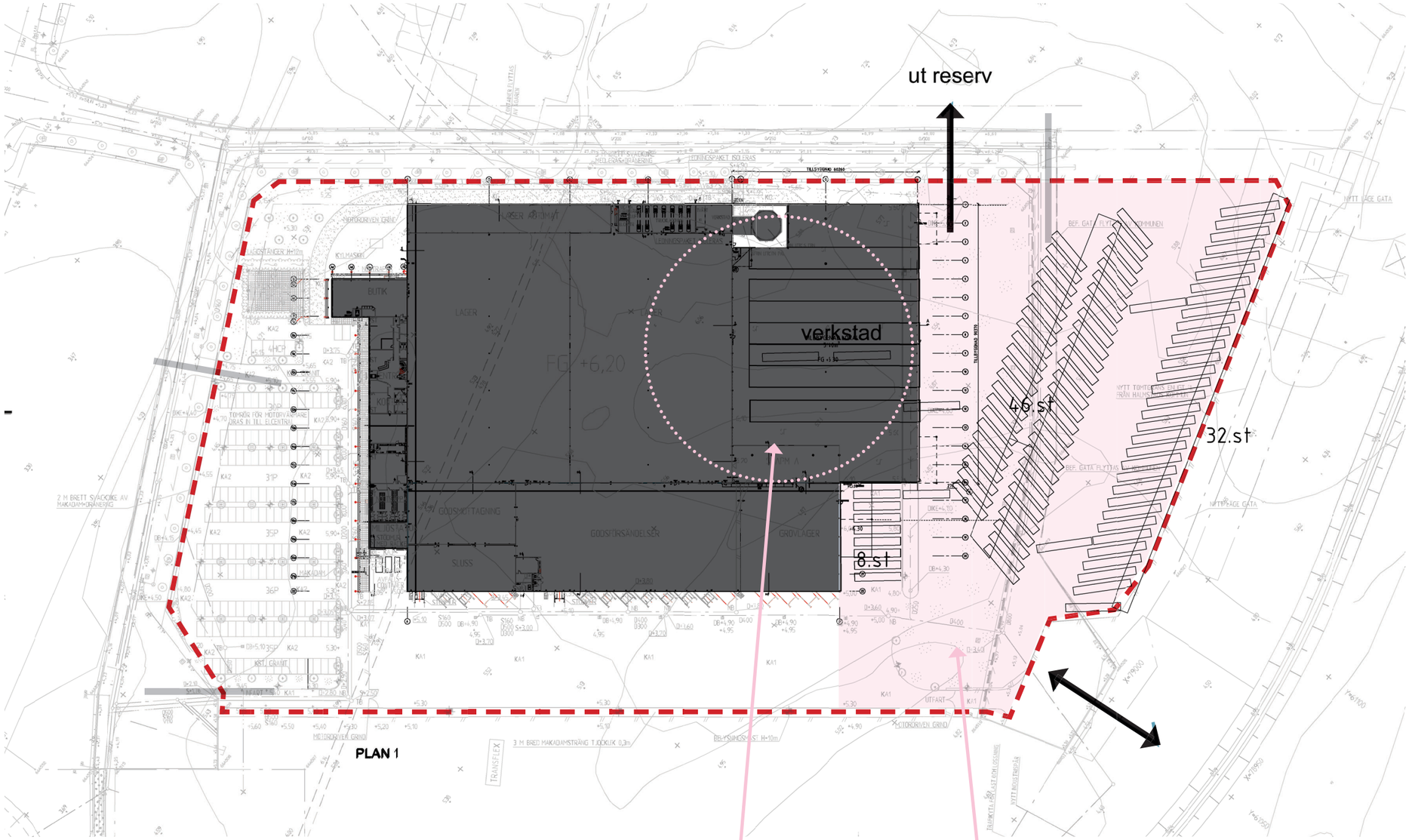
ALT 5 RIV LASTKAJEN, GROVLAGRET
Bevara tillbyggnaden och en del av lastkaj / inlastningsmöjligheter.

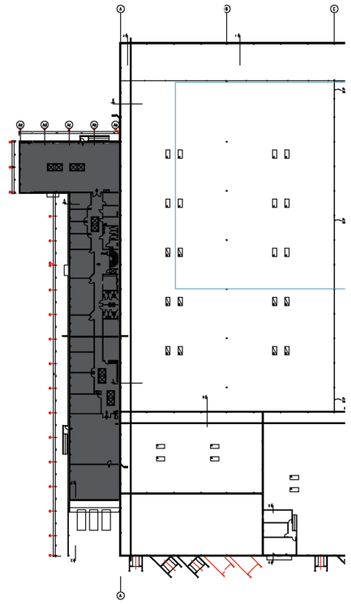
? Är det intressant med ett alternativ med inomhus bussuppställningsplatser?

? Vilka förutsättningar vill man bevara / skapa för att möjliggör eventuellt samutnyttjande av byggnaden / tomten med fler verksamheter?

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR TOMT OCH BYGGNAD
ALT 1

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar




PLAN 2

INVÄNDIGT
BYGGNAD + VERKSTAD
upp till ca 6000 kvm (?)

UTVÄNDIGT
DEPÅPLAN
16 660 kvm

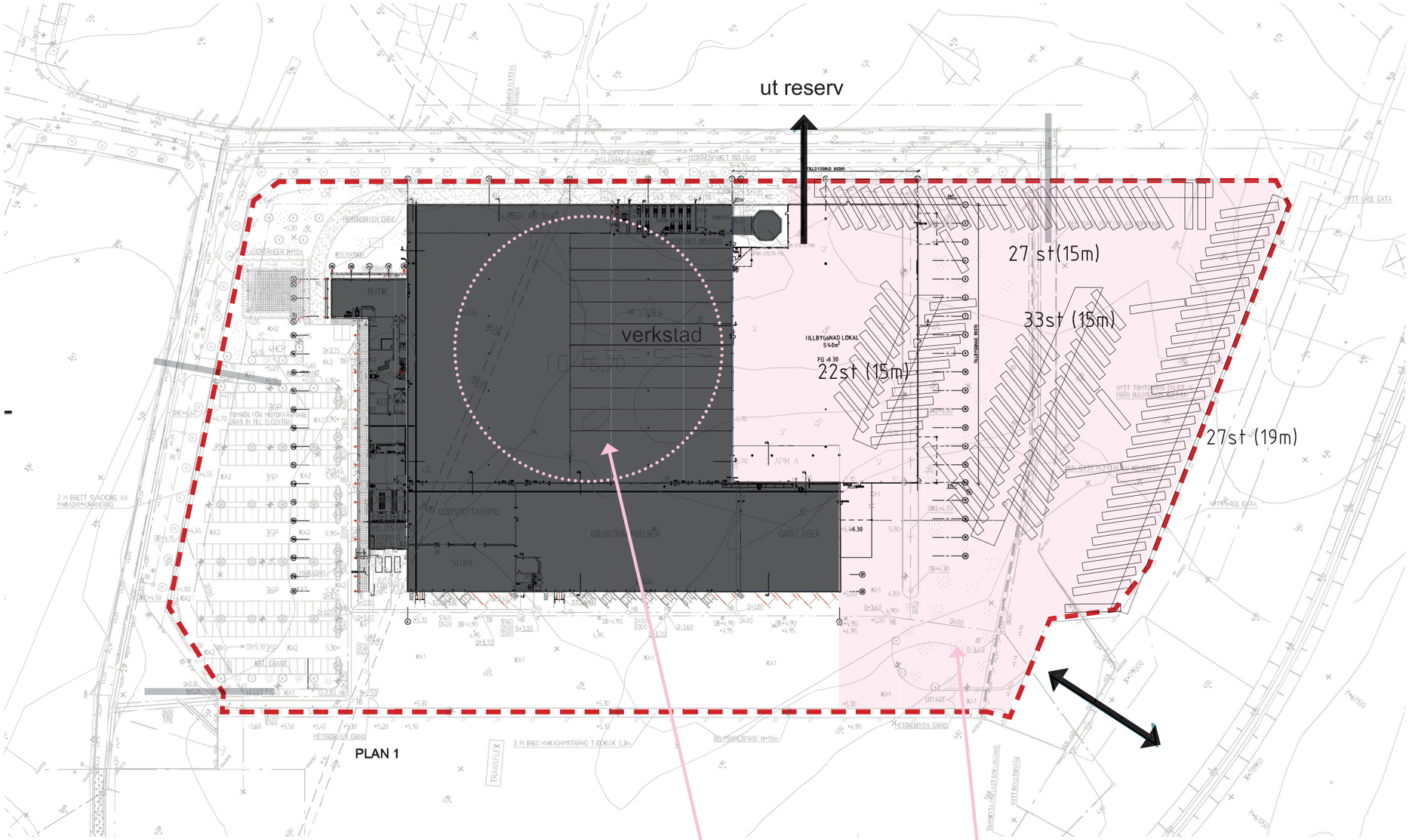
ca 33 bussar (19m)
ca 46 + 8 bussar (15m)

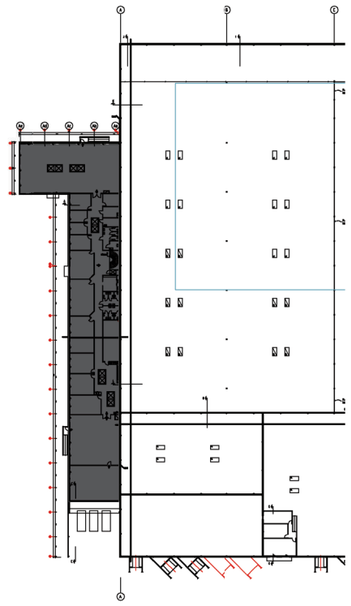
= totalt 87 st

svår geometri, ej plats för övriga funktioner

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR TOMT OCH BYGGNAD
ALT 2

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar




PLAN 2

INVÄNDIGT
BYGGNAD + VERKSTAD
upp till ca 6000 kvm (?)

UTVÄNDIGT
DEPÅPLAN
22 600 kvm

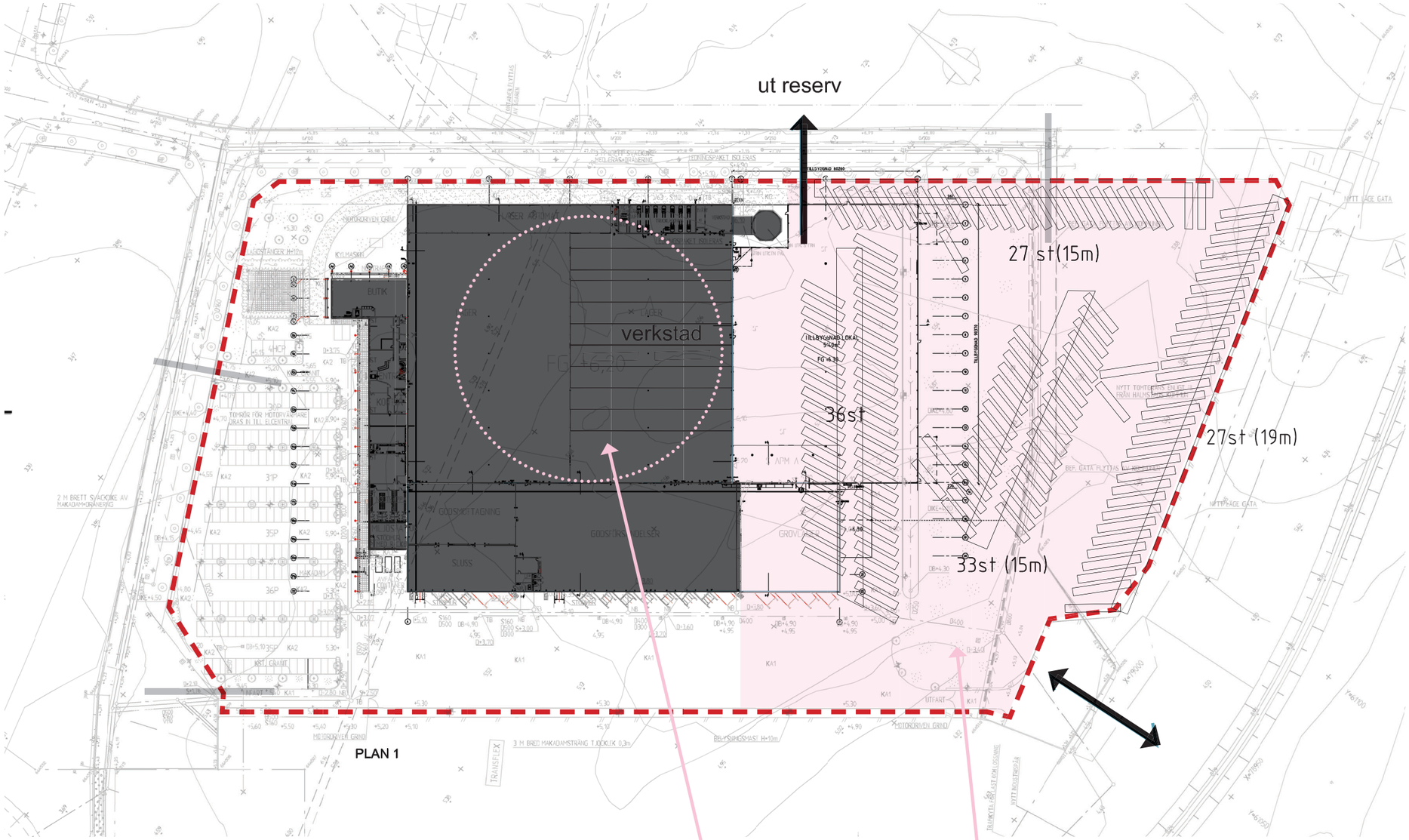
ca 27 bussar (19m)
ca 80 bussar (15m)

= totalt 106 st

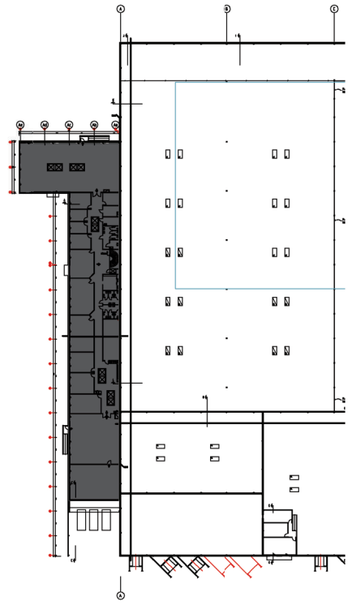
ej plats för övriga funktioner

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR TOMT OCH BYGGNAD
ALT 3

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar



PLAN 1



PLAN 2

INVÄNDIGT
BYGGNAD + VERKSTAD
upp till ca 6000 kvm (?)

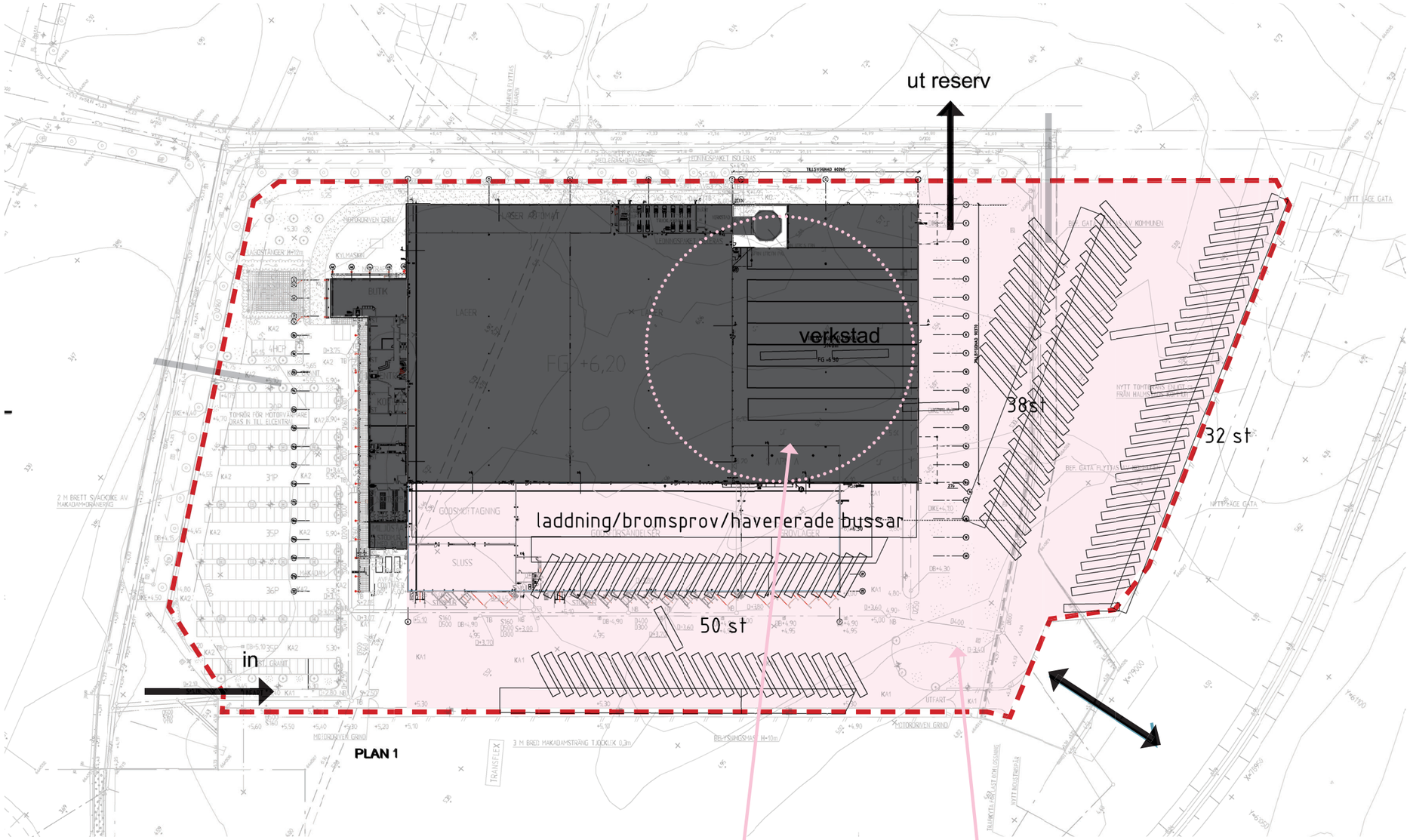
UTVÄNDIGT
DEPÅPLAN
25 140 kvm

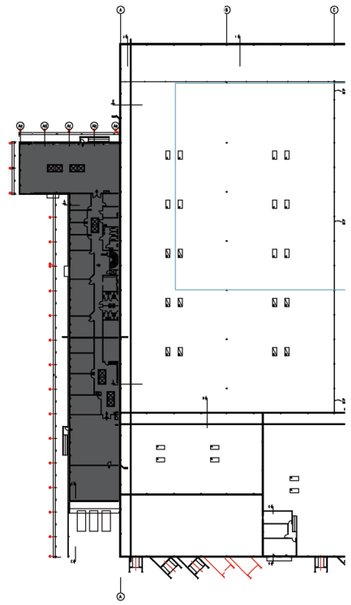
ca 27 bussar (19m)
ca 96 bussar (15m)

= totalt 123 st

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR TOMT OCH BYGGNAD
ALT 4

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar




PLAN 2

INVÄNDIGT
BYGGNAD + VERKSTAD
upp till ca 6000 kvm (?)

UTVÄNDIGT
DEPÅPLAN
27 340 kvm

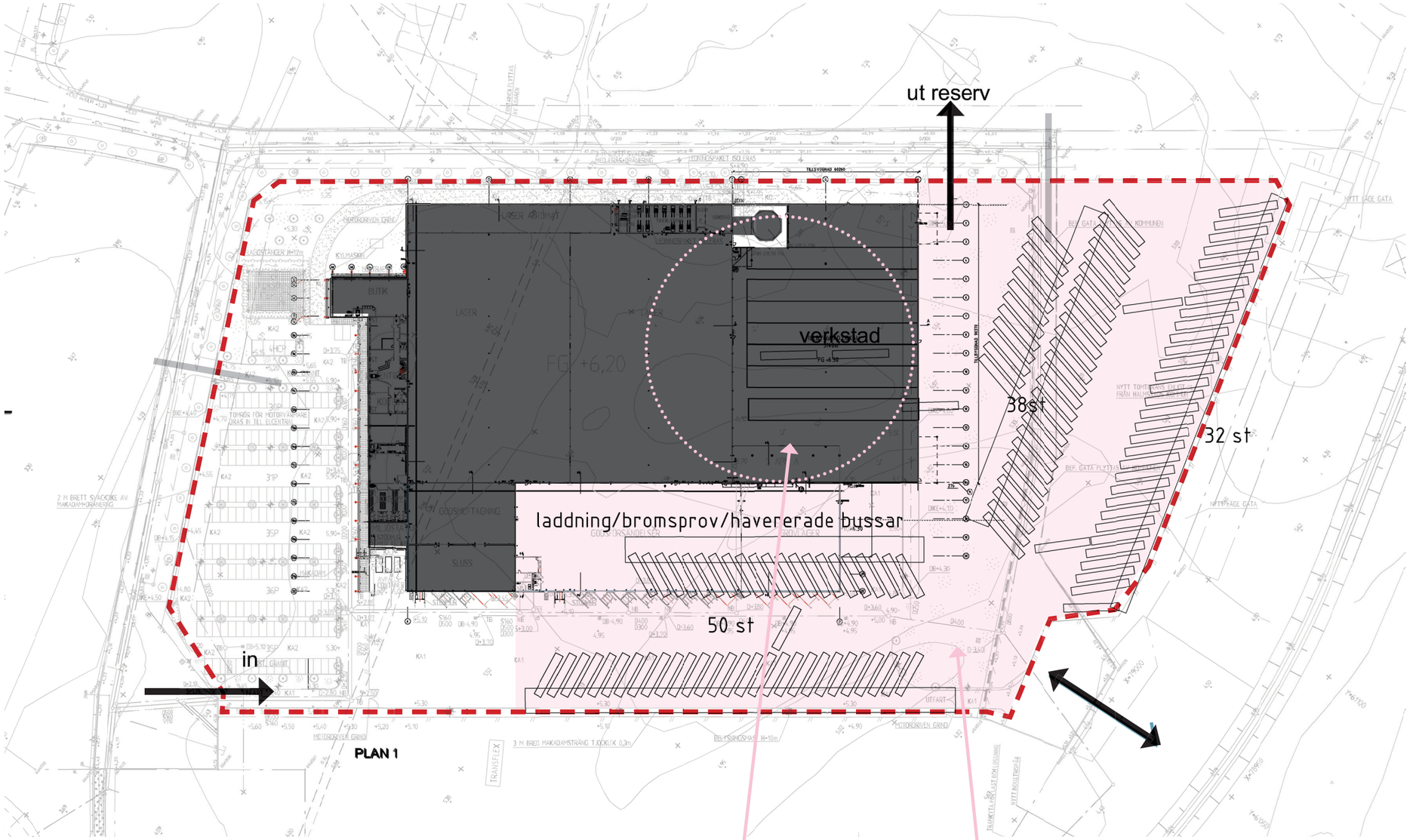
ca 32 bussar (19m)
ca 88 bussar (15m)

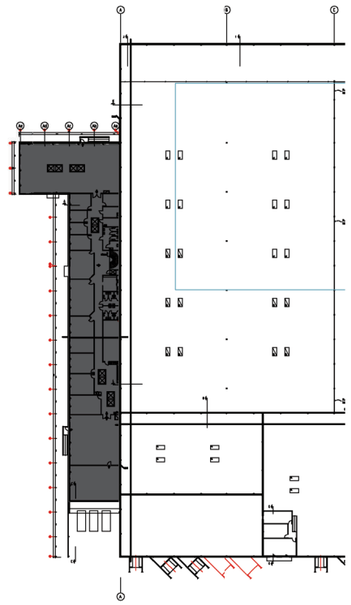
= totalt 120 st

obs - alla befintliga lastkajplatser rives

NYA FÖRUTSÄTTNINGAR TOMT OCH BYGGNAD
ALT 5

BILAGA 7: Fyllinge 20:454 Solar




PLAN 2

INVÄNDIGT
BYGGNAD + VERKSTAD
upp till ca 6000 kvm (?)

UTVÄNDIGT
DEPÅPLAN
24 650 kvm

ca 32 bussar (19m)
ca 88 bussar (15m)

= totalt 120 st

bevara slussen + 2 lastkajer

BILAGA 2.1
Arkitekt- och Landskapshandling
White arkitekter AB
oktober 2025



FÖRSTUDIE
Utförd av RK Ekonomi, Regionfastigheter

07426 Förstudie gällande ny bussdepå i Halmstad för Hallandstrafiken

oktober 2025

Region Halland

Hallandstrafiken

white

INNEHÅLL

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

BUSSDEPÅ FÖR HALLANDS LÄNSTRAFIK, HALMSTAD

- Läge i staden 3

- Huvudalternativ
  - Överblick av fastighet 4
  - Situationsplan 5
  - Trafik och flöden 6

- Alternativ 2
  - Överblick av fastighet 7
  - Situationsplan 8
  - Trafik och flöden 9
  - Ytskikt Landskap 10

- Planritningar
  - Plan 1 12
  - Plan 2 13
  - Takplan 14

- Volymstudie 15

- Gestaltning
  - Materialpalett - Fasader 17
  - Fasader, Sektioner 19
  - Referensbilder - Exteriör, landskap 21
  - Referensbilder - Exteriör 22
  - Referensbilder - Interiör 23

- Referensprojekt
  - Bussdepå Älghunden, Jönköping 26
  - Bussdepå Timboholm, Skövde 28

- Ytsammanställning 30

LÄGE I STADEN

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



HUVUDALTERNATIV: ÖVERBLICK AV FASTIGHET

2025-10-08 FÖRSTUDIE

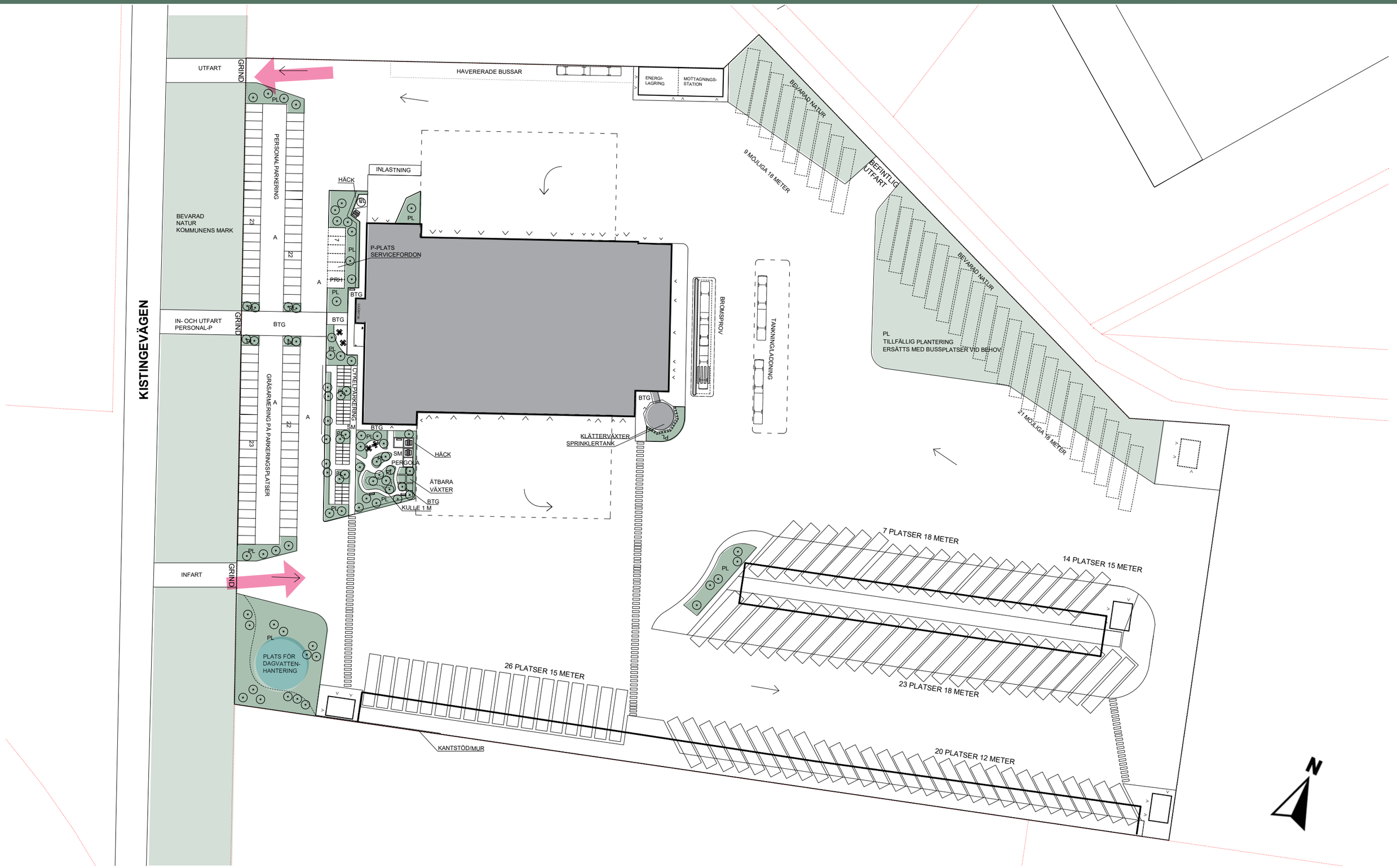
Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



HUVUDALTERNATIV: SITUATIONSPLAN

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



Skala 1:1000 (A3)

HUVUDALTERNATIV: TRAFIK OCH FLÖDEN

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

BUSSAR TILL RAMP

BUSSAR VERKSTAD IN/TILL RAMP

BUSSAR VERKSTAD BACKN. UT TILL RAMP

BUSSAR TVÄTT/STÄD TILL RAMP

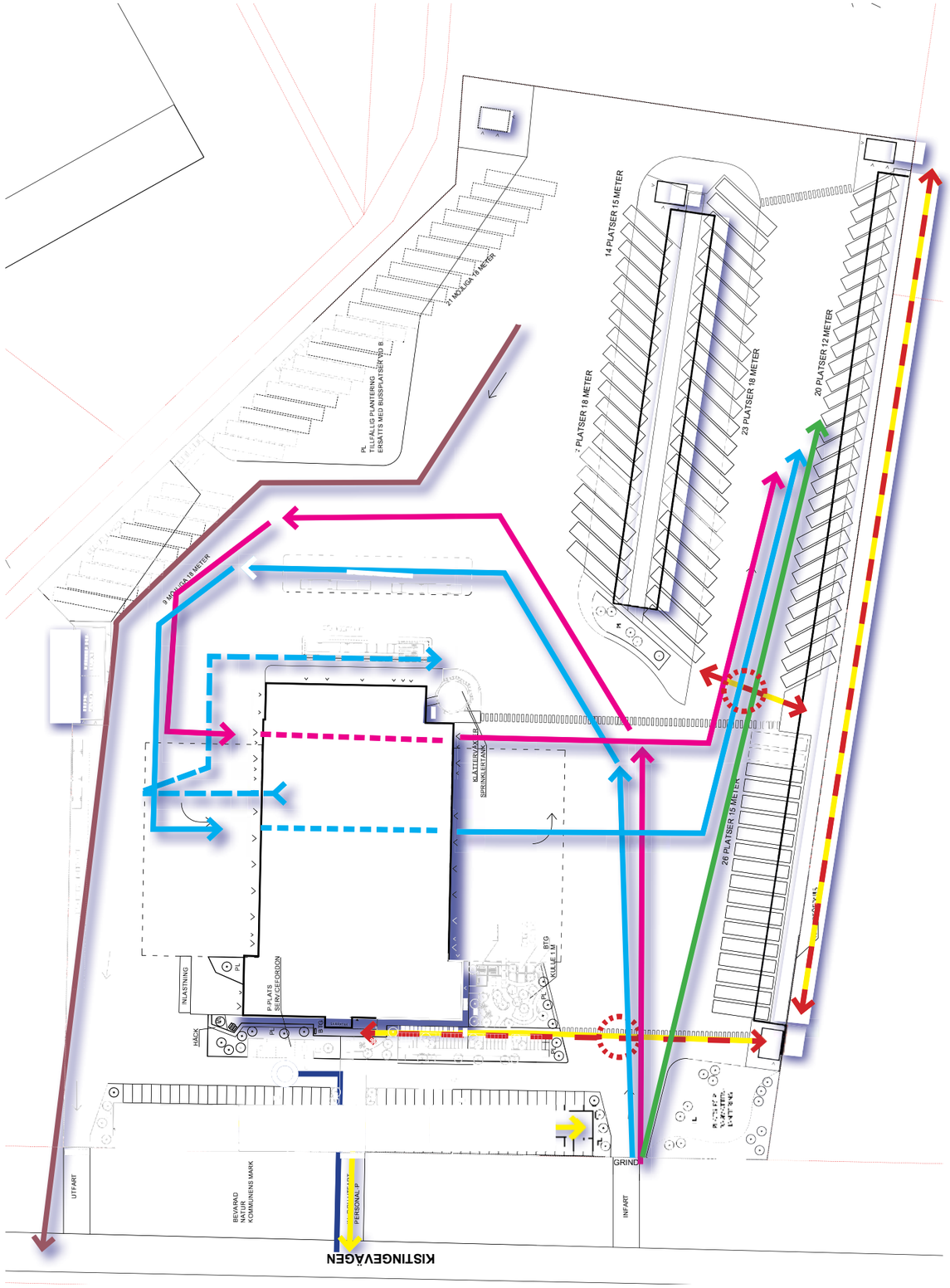
BUSSAR ALLA UT

PERSONBILAR

PERSONAL

SERVICEBILAR/HKP

KONFLIKTPUNKT



ALTERNATIV 2: ÖVERBLICK AV FASTIGHET

2025-10-08 FÖRSTUDIE

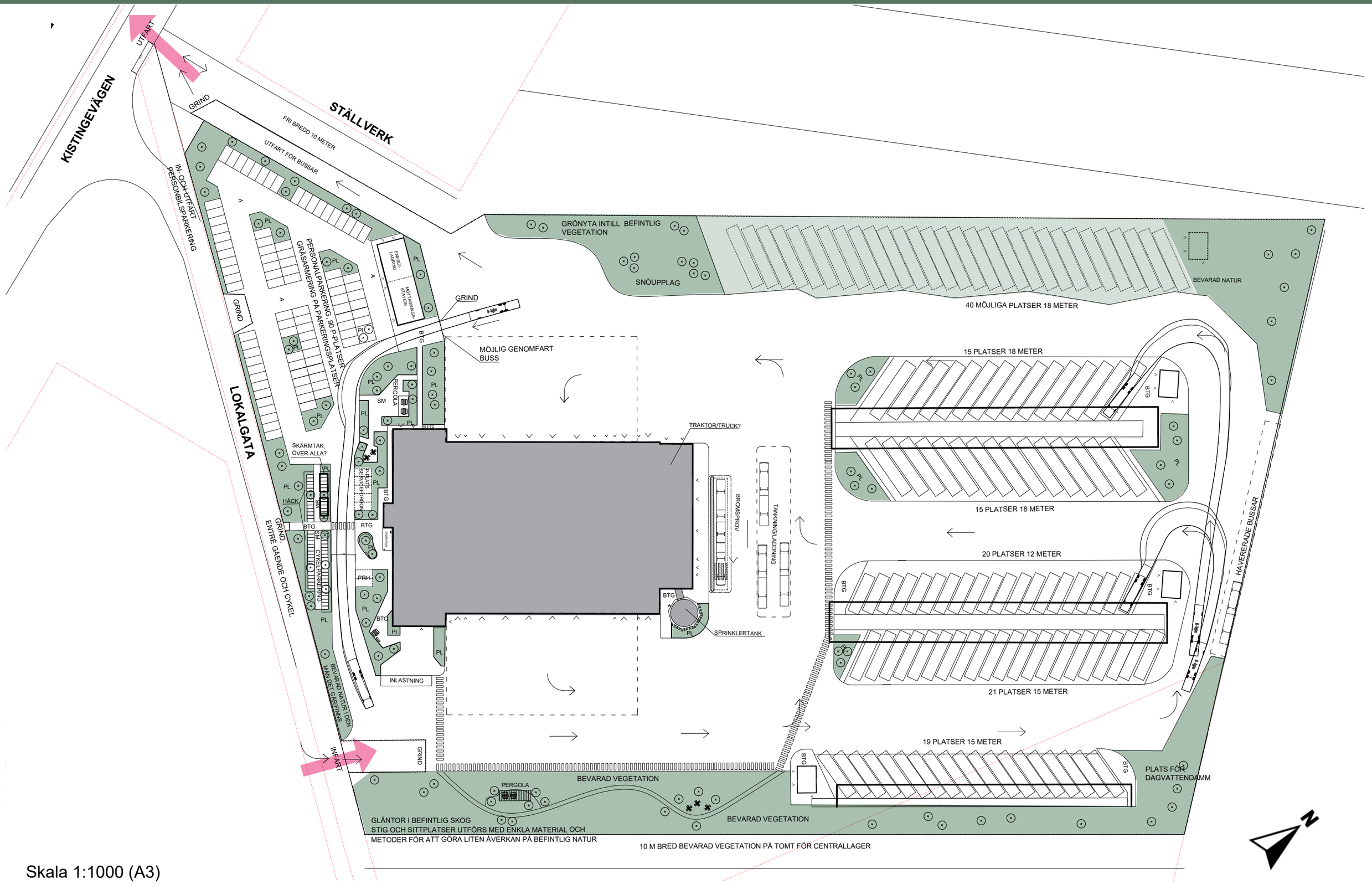
Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



ALTERNATIV 2: SITUATIONSPLAN

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



Skala 1:1000 (A3)

ALTERNATIV 2: TRAFIK OCH FLÖDEN

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

BUSSAR TILL RAMP

BUSSAR VERKSTAD IN/TILL RAMP

BUSSAR VERKSTAD BACKN. UT TILL RAMP

BUSSAR TVÄTT/STÄD TILL RAMP

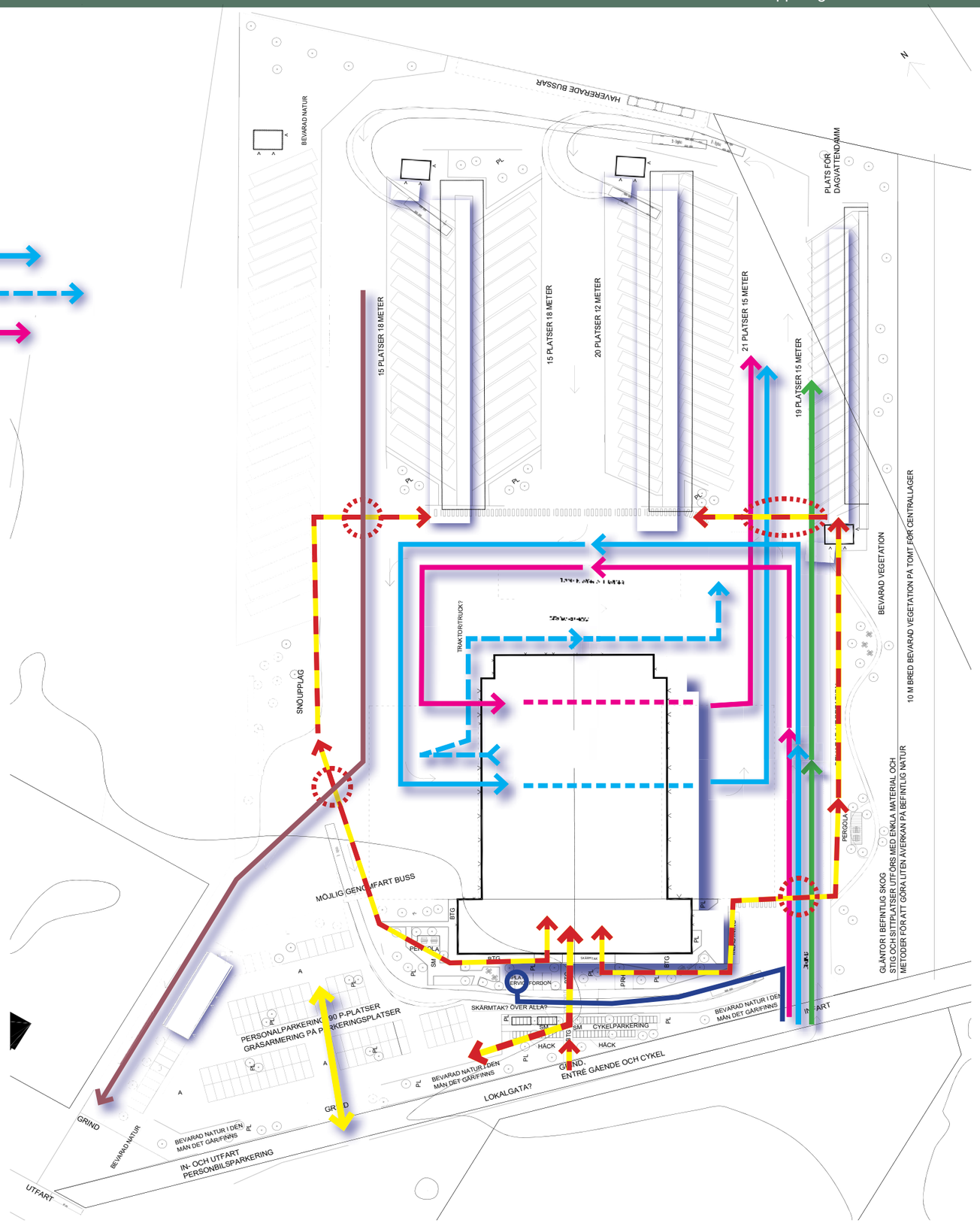
BUSSAR ALLA UT

PERSONBILAR

PERSONAL

SERVICEBILAR/HKP

KONFLIKTPUNKT



Ungefärliga mängder

TYP	*UNIT*	*MÄNGD*
ASFALT	KVM	26161
RAMP, ASFALT	KVM	6861
MARKSTEN	KVM	2850
GRÄSARMERING, PERSONAL-P	KVM	1127
STENMJÖL, VID UTEPLATSER	KVM	349
TRÄFLIS, STIG I NATUR	KVM	214
GRANITKANTSTÖD ENL. RITNING		
BEFINTLIG NATURMARK	KVM	8223
PLANTERINGSYTA INTLL BEF. NATURMARK	KVM	987
PLANTERINGSYTA	KVM	2811
HÄCK	KVM	75
TRÄD	ST	117
MARKMÅLNING	LM	237
PERGOLA, 2 ST	KVM	46
GRINDAR - BUSS	ST	2
GRINDAR - PERSONALPARKERING	ST	1
STAKET	LM	1179
STAKET RUNT PERSONALPARKERING	LM	273
UTEMÖBLER - BORD RUNT	ST	4
UTEMÖBLER - BORD REKTANGULÄRT	ST	5
UTEMÖBLER - FÅTÖLJ	ST	20
UTEMÖBLER - SOFFA	ST	11
UTEMÖBLER - CYKELPOLLARE	ST	54

LEGEND

Gemensam

- Gemensam paus/matrum, gym, vil, facklokal
- Gemensam entré, entréhall, lounge
- Kommunikation, trappor, hiss
- WC, kapprum, städ, förråd
- Teknik
- Gemensam utemiljö

Personal/Admin

- Kontor, mötesrum, samtal, utbildning
- Kontorslandskap, kopiering

Förare

- Förarhub
- Omklädning förare

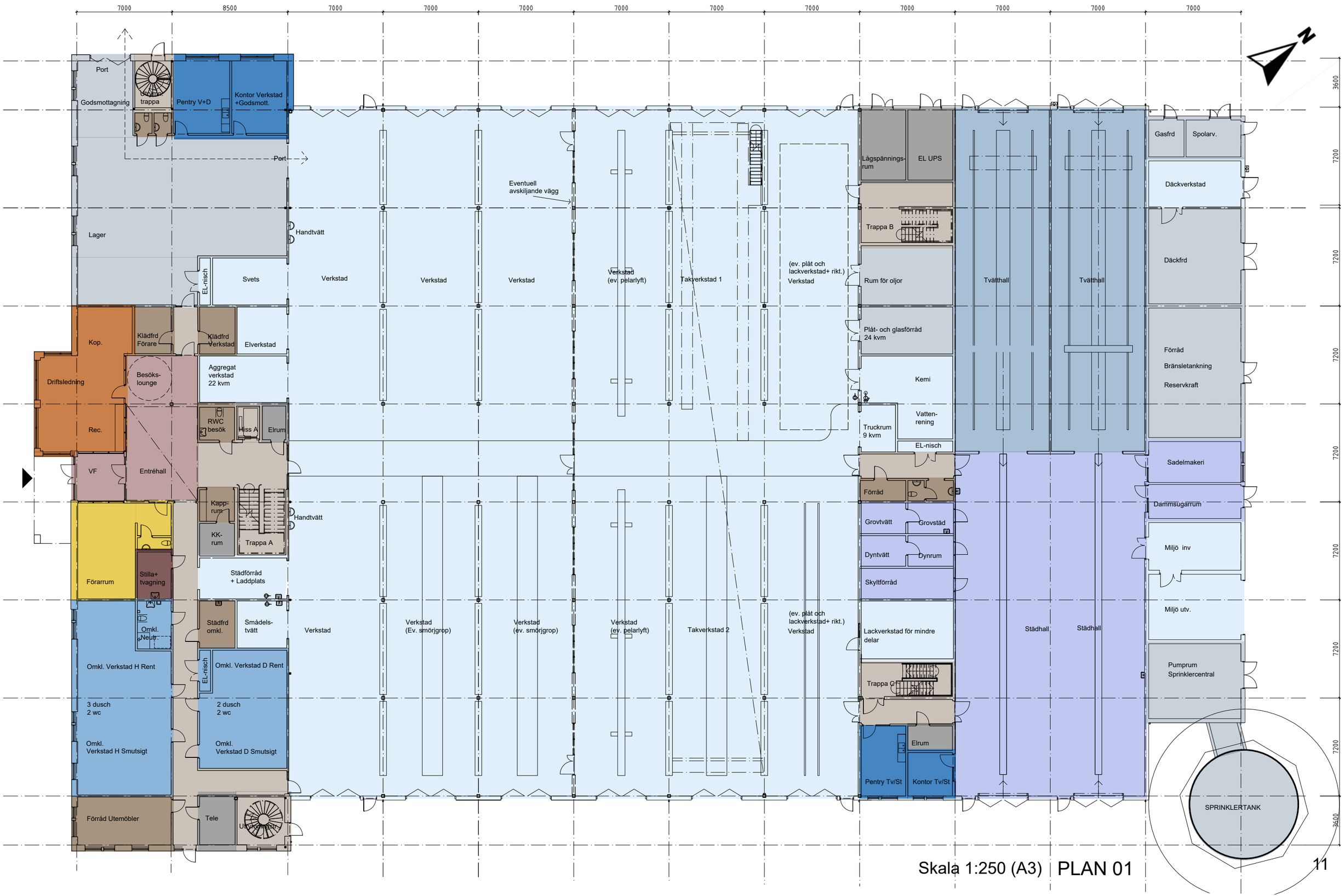
Verkstad

- Kontor, pentry, pausrum
- Omklädning verkstad
- Verkstad
- Verkstads förråd, lager, godsmottagning
- Busstvätt
- Bussstäd

PLANLÖSNING: Plan 1

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

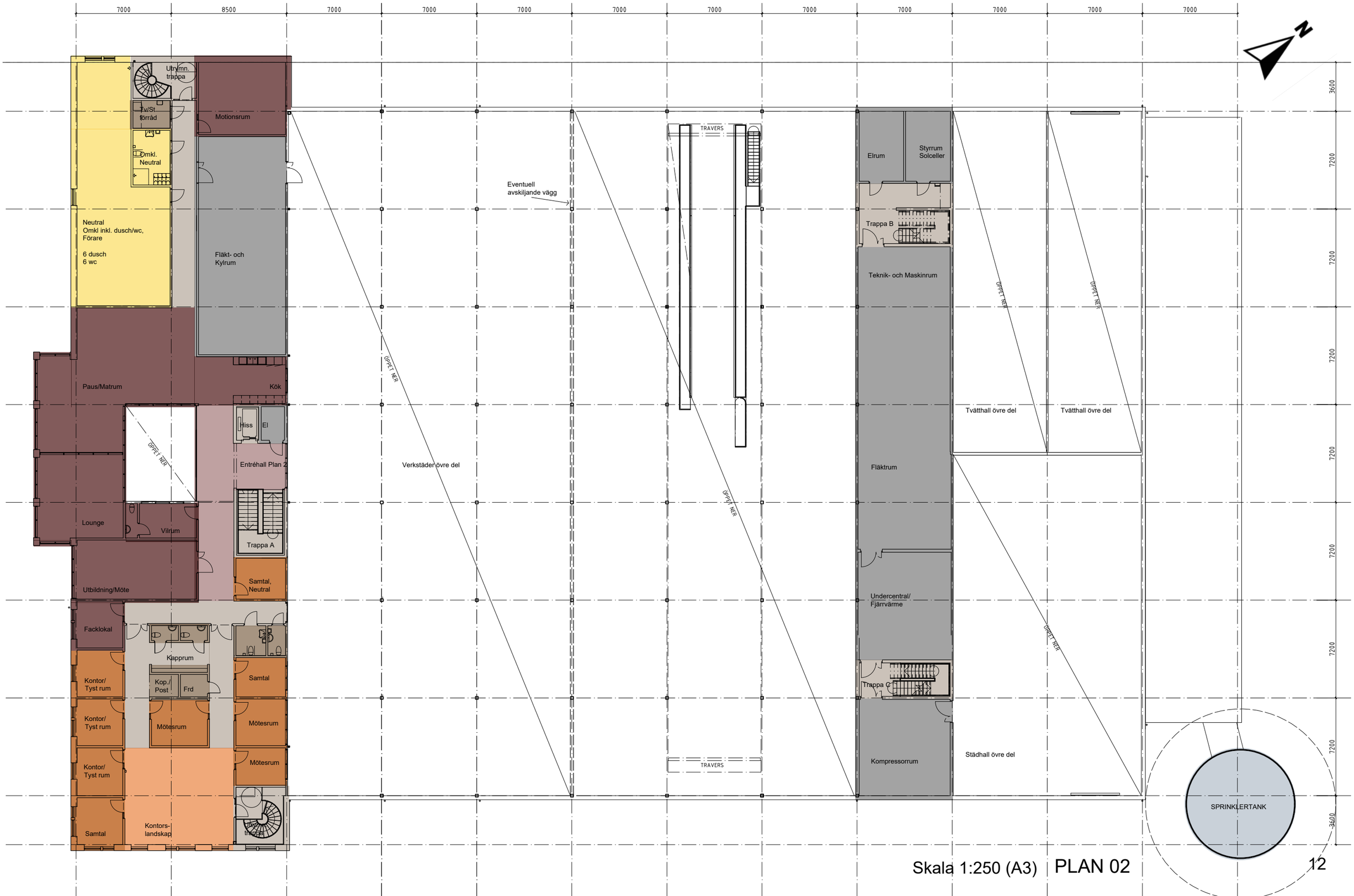


Skala 1:250 (A3) | PLAN 01

PLANLÖSNING: Plan 2

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

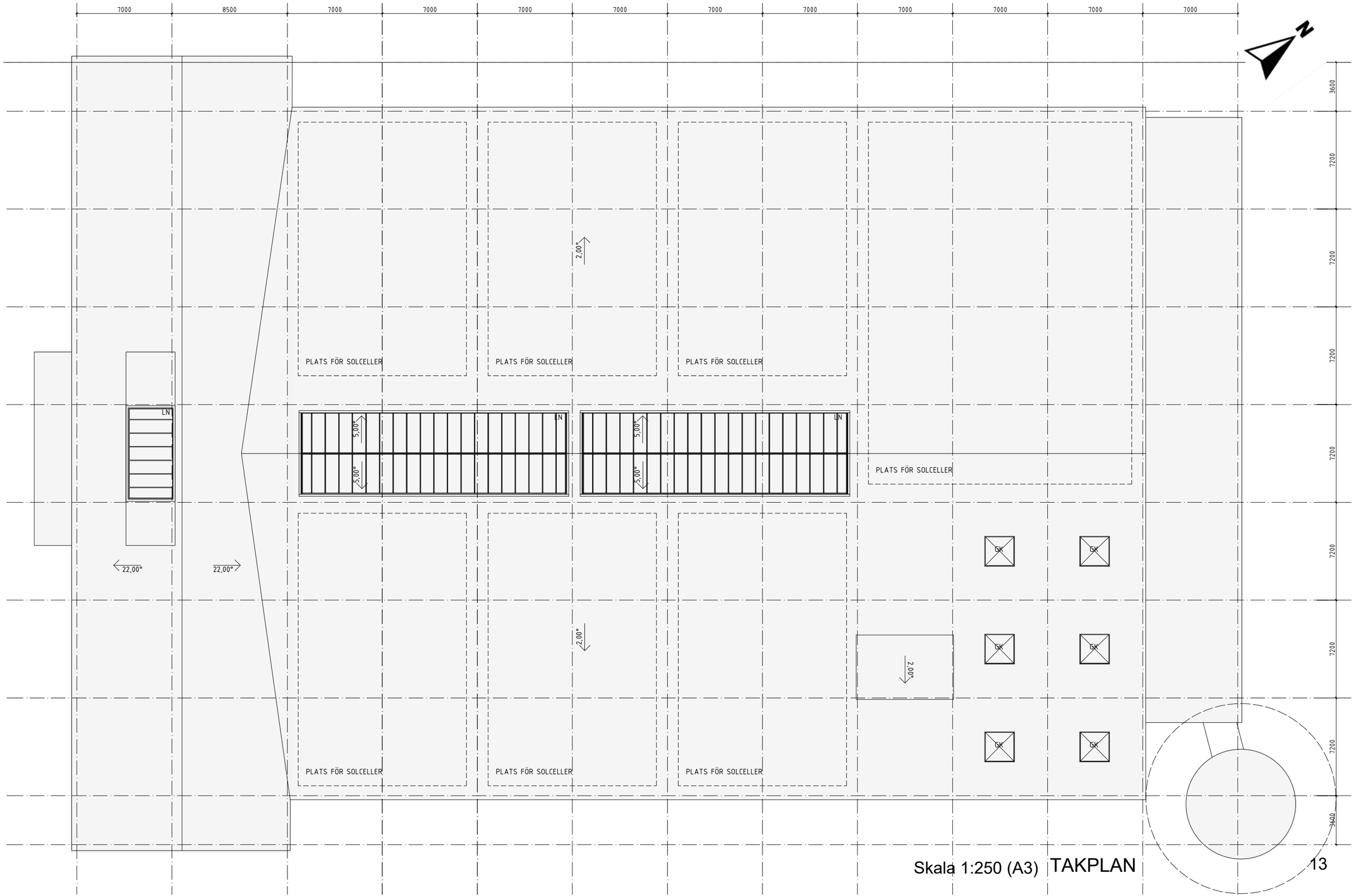


Skala 1:250 (A3) PLAN 02

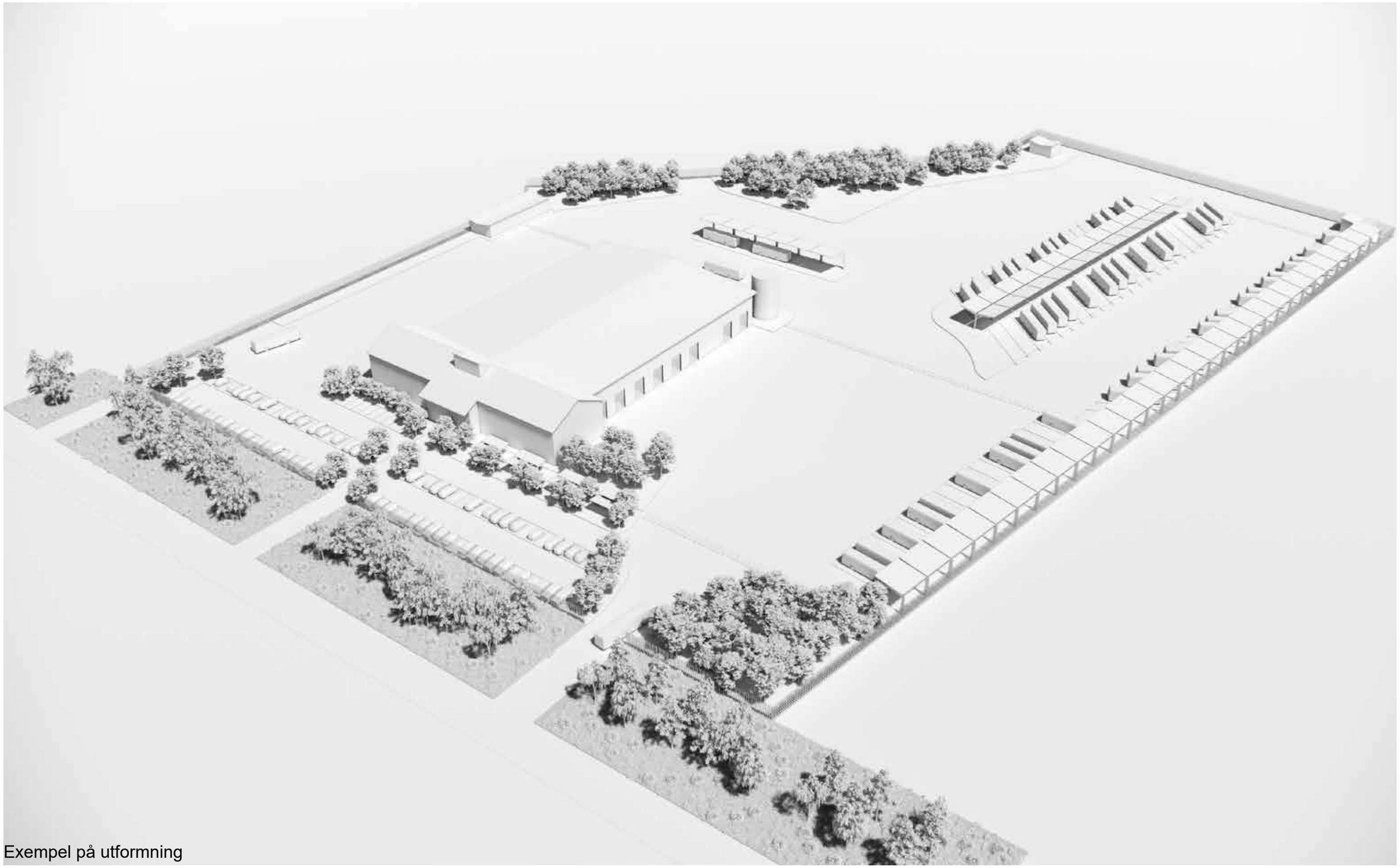
PLANLÖSNING: Takplan

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



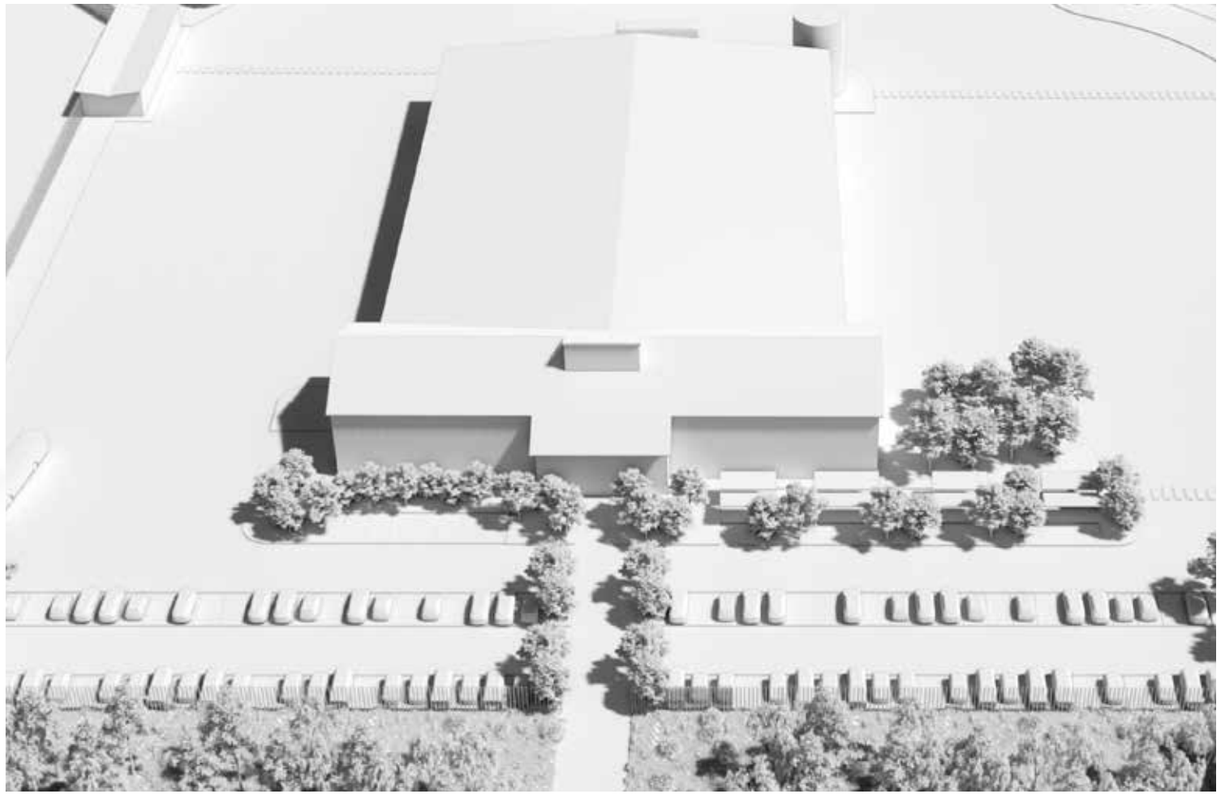
Skala 1:250 (A3) TAKPLAN



Exempel på utformning

VOLYMSTUDIE









Exempel på utformning

GESTALTNING: Materialpalett, Fasader

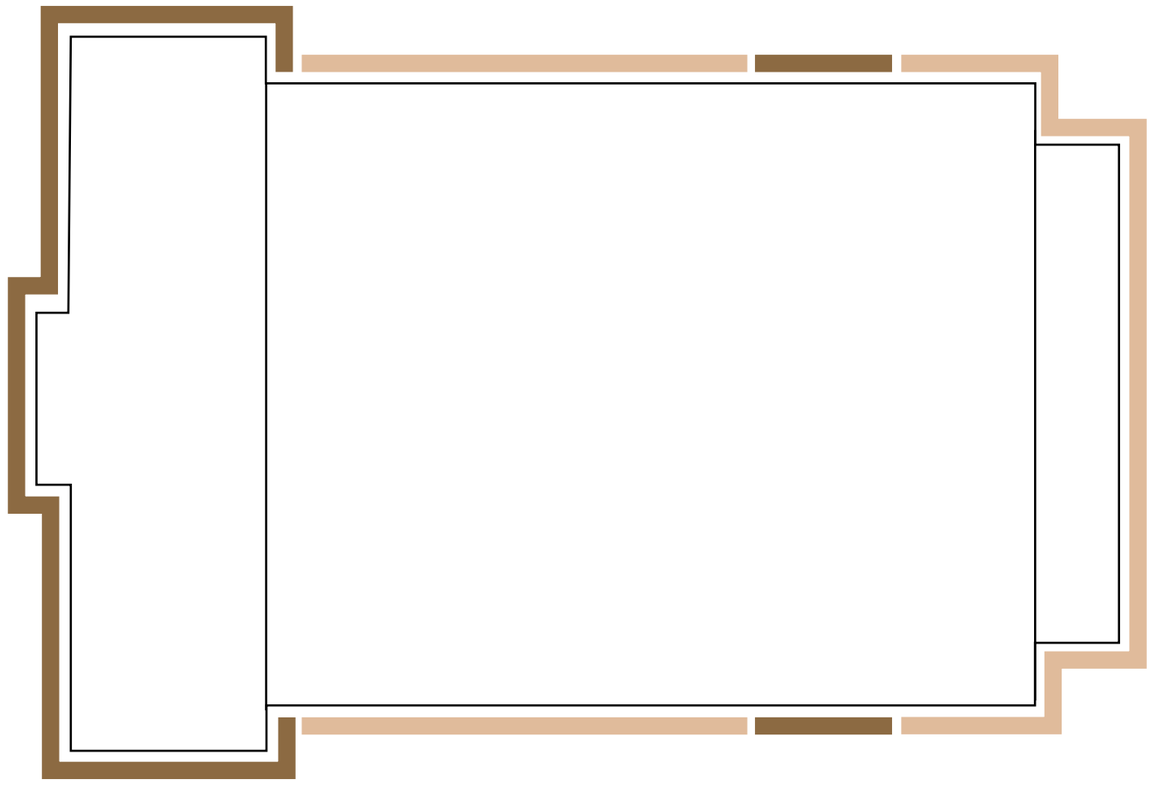
2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

LEGEND

Fasader av återbrukat tegel

Fasader av återvunnen profilerade plåt



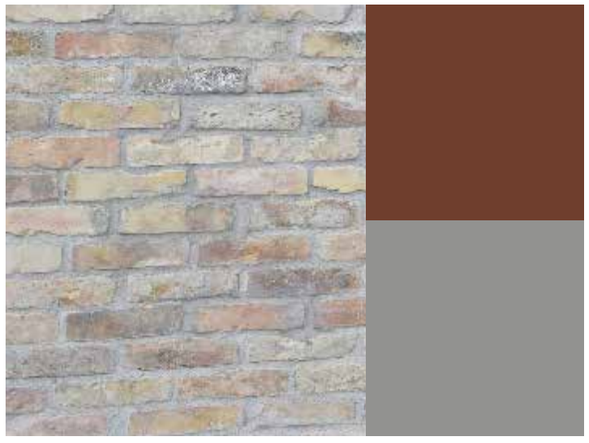
HUSKONTUR

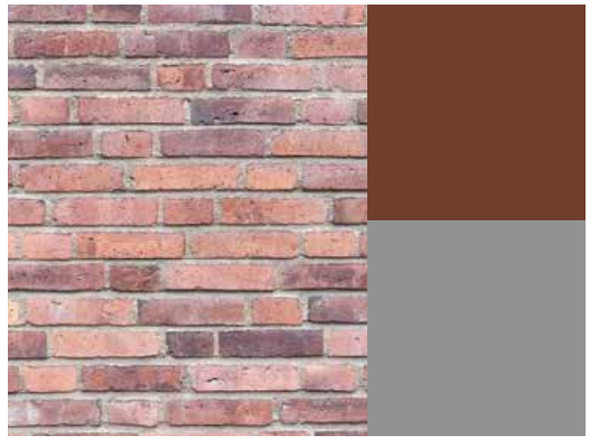
Skala 1:250 (A3)

GESTALTNING: Materialpalett, Fasader

	EXEMPEL A	EXEMPEL B	EXEMPEL C
FASAD - TEGEL Återbrukat tegel. Omsorgsfull murning med tex gesims och utdragna stenar.	Gulmix, återbrukat tegel från Bruksspecialisten	Gulmix, återbrukat tegel från Bruksspecialisten	Rödmix, återbrukat tegel från Brukspecialisten med ursprung från Regionens eget fastighetsbestånd
FASAD - PLÅT Återvunnen profilerade plåt, typ Plannja Infinity	Grön	Röd	Röd
TAK, TAKAVATTNING Återvunnen profilerade plåt, typ Plannja Infinity. Papp.	Mörkmetallic Silver plåt Grafitgrå papp	Mörkmetallic Silver plåt Grafitgrå papp	Mörkmetallic Silver plåt Grafitgrå papp
FÖNSTER, DÖRRAR, PARTIER Trä/Aluminium, Plåt kompletteringar	Grön	Röd	Röd
GARAGEPORTAR Utformas med stor andel glas.	Mörkmetallic Silver	Mörkmetallic Silver	Mörkmetallic Silver
MARKISOLETTER Tyg, Metall	Varmgrå tyg, Grön metall	Varmgrå tyg, Röd metall	Varmgrå tyg, Röd metall
SKÄRMTAK, UTEMILJÖ DETALJER Trä, målat	Grön	Röd	Röd



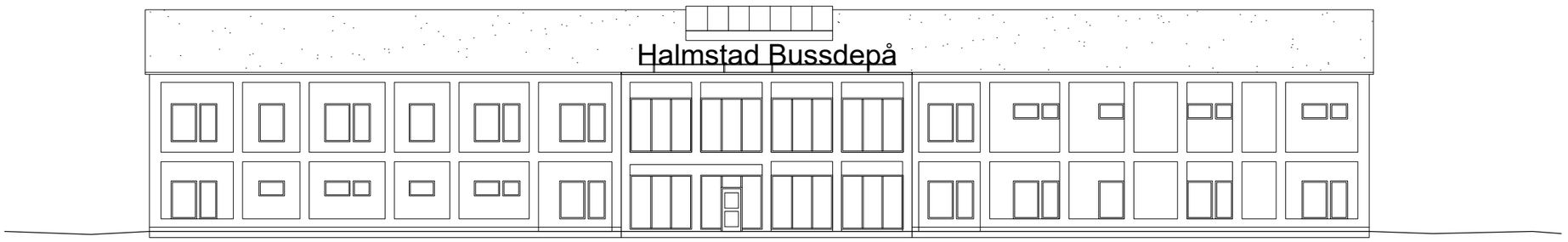




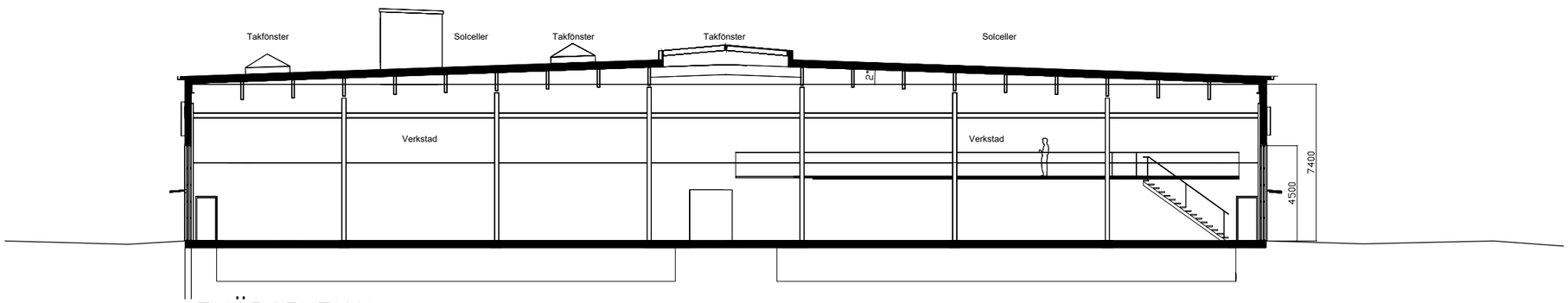
GESTALTNING: Fasader, Sektioner

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



FASAD MOT SÖDER



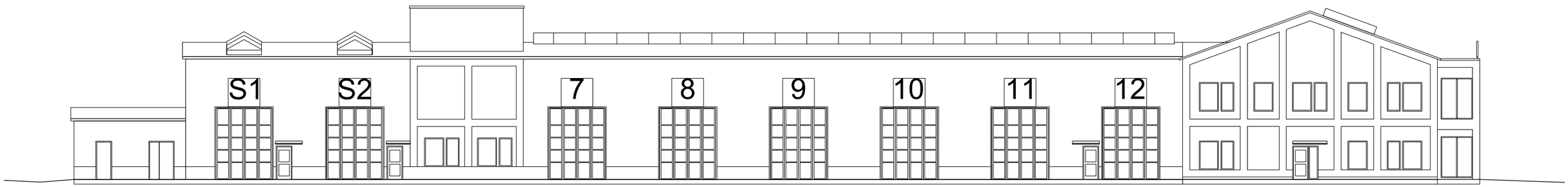
TVÄRSEKTION

Skala 1:250 (A3)

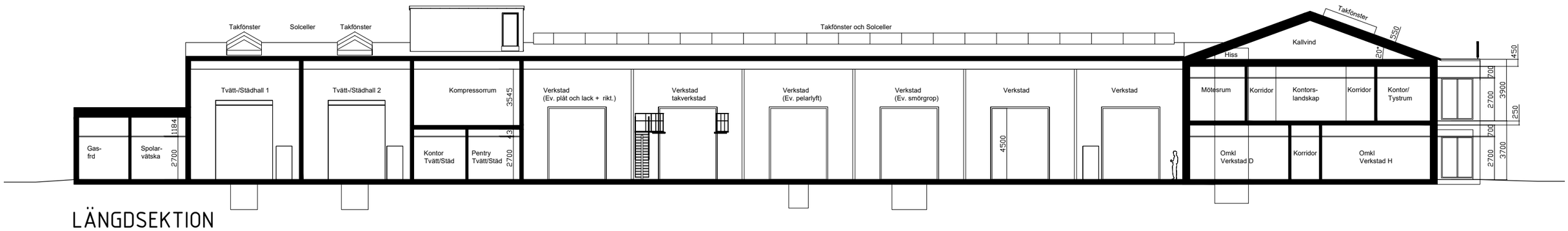
GESTALTNING: Fasader, Sektioner

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



FASAD MOT ÖSTER



LÄNGDSEKTION

Skala 1:250 (A3)

GESTALTNING: Referensbilder, Landskap







Planteringar längre bort från byggnaden består av träd och buskplanteringar och skapar svalare zoner där lövskugga kan breda ut sig.



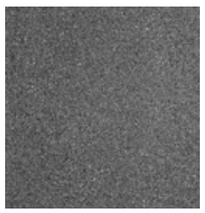


Pergola och sittplatser skapar mötesplatser i personalträdgården som ligger i anslutning till byggnaden. Både större och mindre sittplatser ger möjlighet till att sitta tillsammans eller avskilt. Cykelplatserna är placerade intill och omges även dem av häckar och planteringar.



Området kring entrén omgärdas av inbjudande perenn- och trädplanteringar som tydligt visar var huvudentrén är belägen. Sittplatser och smitvägar uppmuntrar till vistelse och erbjuder avkopplande viloplatser.

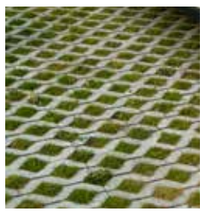
Markmaterial:



Asfalt



Stenmjöl



Gräsarmering



Betongplattor



Fris och kantsten av granit



Sprinklertanken omges delvis av en mindre plantering som skapar möjlighet för klätterväxter att med hjälp av växtstöd klättra upp på dess fasad.



Parkeringarna på tomten anläggs med gräsarmering för att öka ytan av genomsläppliga material, sänka värmen samt ge ett mer inbjudande intryck

GESTALTNING: Referensbilder, Exteriör



Tegelfasaderna av återbrukade stenar muras med omsorg, med tex gesims och utdragna stenar.

Väl tilltagna ytor för solcellspaneler på taken över verkstadsdelen effektiviserar byggnadens energiomsättningen.





Skövde bussdepå

Den gemensamma huvudentrén synliggörs med infällda downlights som belyser mark och ytterväggar. Fönsterpartier helglasas från golv till tak i både plan. Hela entrénischen fylls med varmt ljus. Det ökar orientarbarhet, trivsel och trygghet.



Skövde bussdepå

Markisolette som solavskärmning skapar en levande fasad även när dessa är nedfällda.







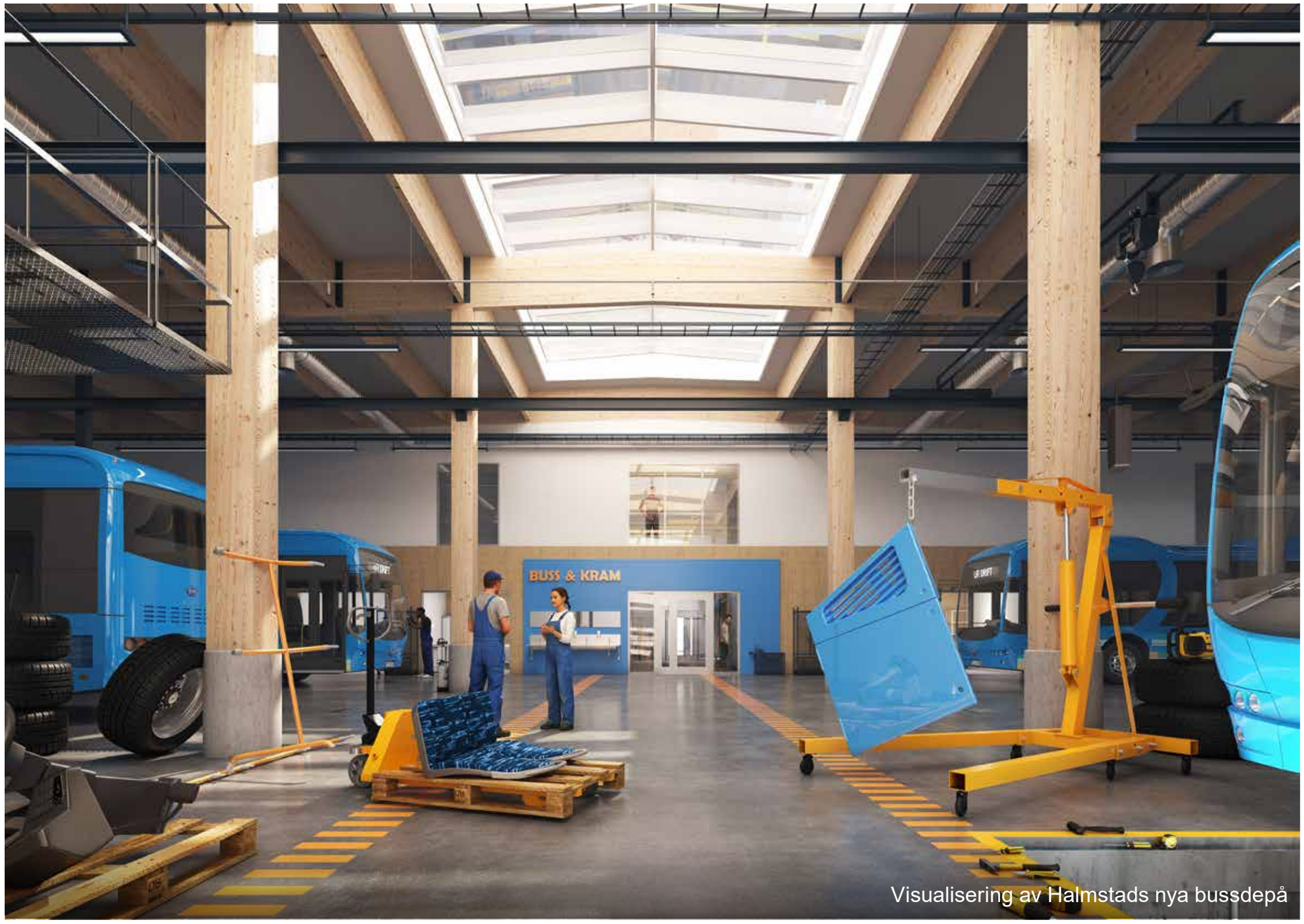
Tak och plåtfasaderna utförs i profilerade, återvunnen plåt. Plåtprofilen och färgskalan harmoniserar och skapar ett värdigt och lantligt uttryck. Plåtfasaderna möter marken med en robust betongsockel kläd med återbrukat tegel.



Skövde bussdepå

Portar utformas med stor andel glas. Glasning går ned till mark för att maximera dagsljusinsläppet. Skyltning ovanför portarna är tydligt under dag- och kvällstid och utförs med stora, bakombelysta och dimbara siffror.

Exempel på hur entréskylten på fasaden kan vara belyst och fristående över takfoten. Skärmtaken i anslutning till försöjningsramperna utformas med en stomme av stål och ett plåttak med solceller.



Visualisering av Halmstads nya bussdepå

Verkstadshallarna förses med en central lanternin som placeras i nock och skänker dagsljus till verkstädernas kärna. Lanterninerna är oerhört viktiga för att skapa goda dagsljusförhållande i verkstaden som helhet. Bländningsrisker ska beaktas och ges en integrerad lösning.

GESTALTNING: Referensbilder, Interiör

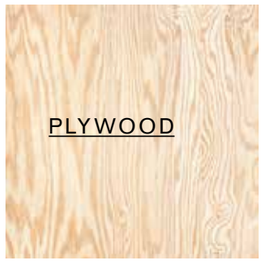




















Material paletten har en neutral utgångspunkt med varma toner och mycket trä - både som ytskickt och som bärande konstruktion.



Referensbild över den nya depåns kök och lounge. Tack vare den utskjutande volymen och golv till tak glaspartier får man in ljus från fler väderstreck.



Referensbild av entréhallen med reception ska liksom verkstäderna förmedla en känsla av ljus och rymd; en varm och ombonad miljö som gör både personal och besökare stolt. Det första man möts av i entrén är ett rum som sträcker sig genom bägge våningsplan och släpper in generöst med ljus genom ett takfönster.



Glaskupolerna sitter på utvalda ställen för att släppa in ljus i de delar som inte nås av ljus från lanternin eller portar.

REFERENSER

- Bussdepå Älghunden, Jönköping
- Bussdepå Timboholm, Skövde

REFERENS: BUSSDEPÅ ÄLGHUNDEN, JÖNKÖPING

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

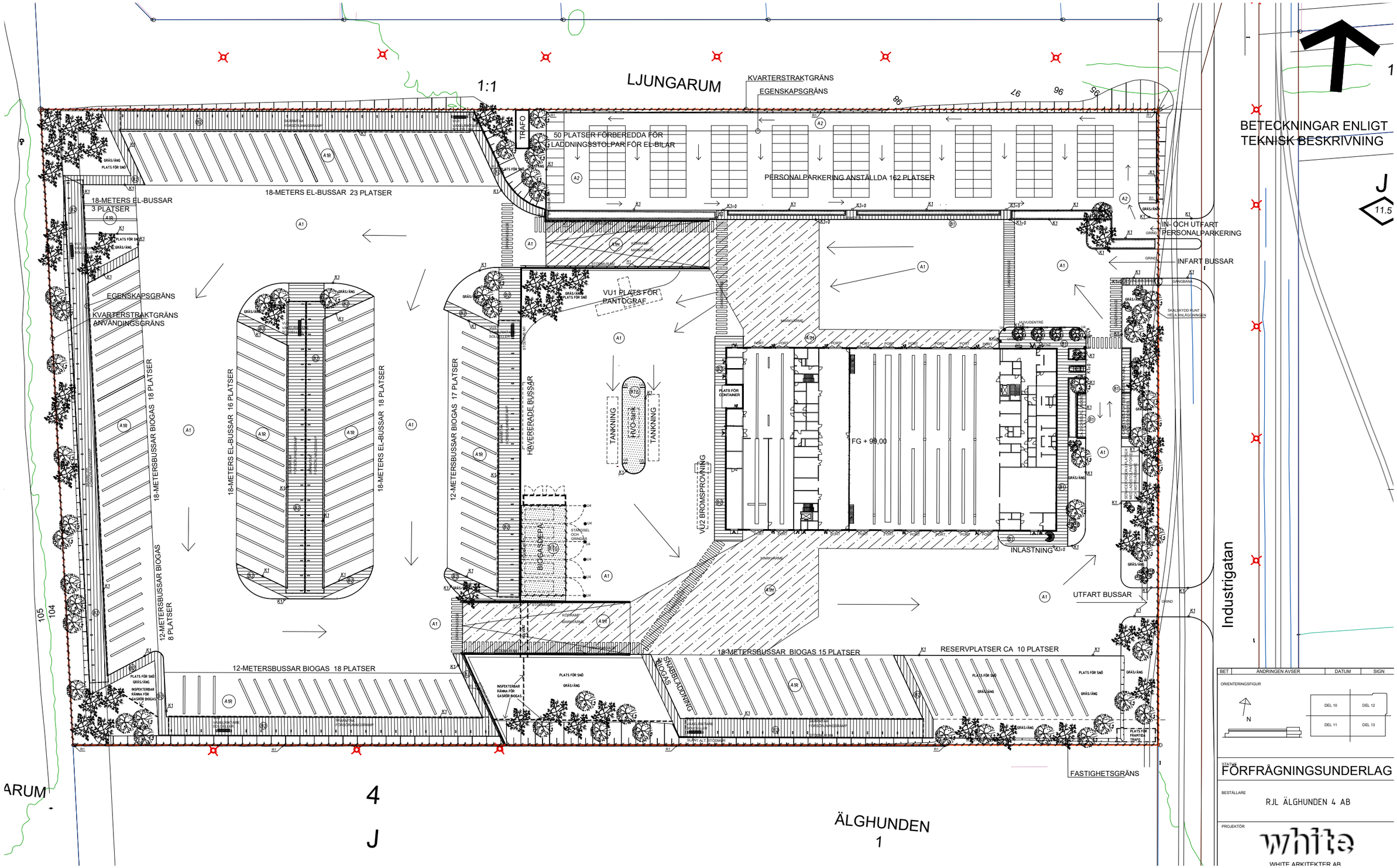




REFERENS: BUSSDEPÅ ÄLGHUNDEN, JÖNKÖPING

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

ORIENTERINGSFIGUR

N

DEL 10 | DEL 12
DEL 11 | DEL 13

STATUS
FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG

BESTÄLLARE
RJL ÄLGHUNDEN 4 AB

PROJEKTÖR
white
WHITE ARKITEKTER AB

REFERENS: BUSSDEPÅ TIMBOHOLM, SKÖVDE

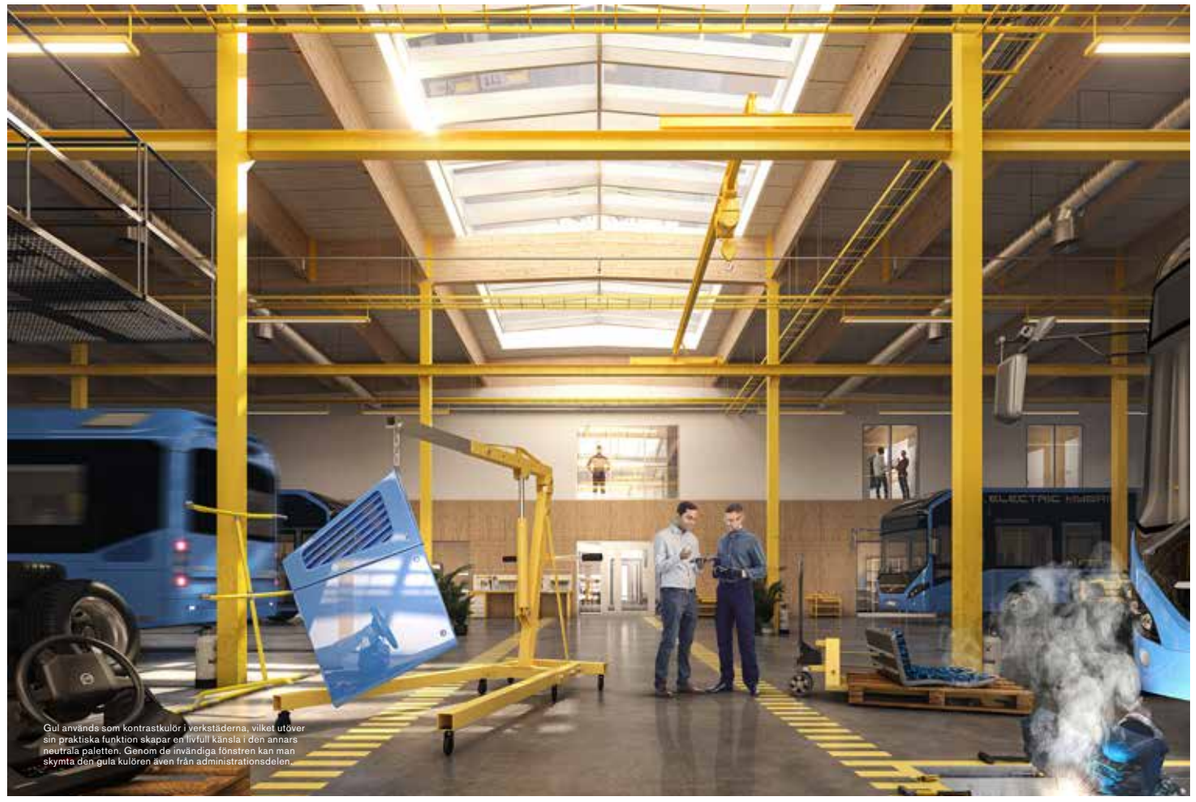
2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100





Visualisering över entrén med ljusinsläpp från tak.

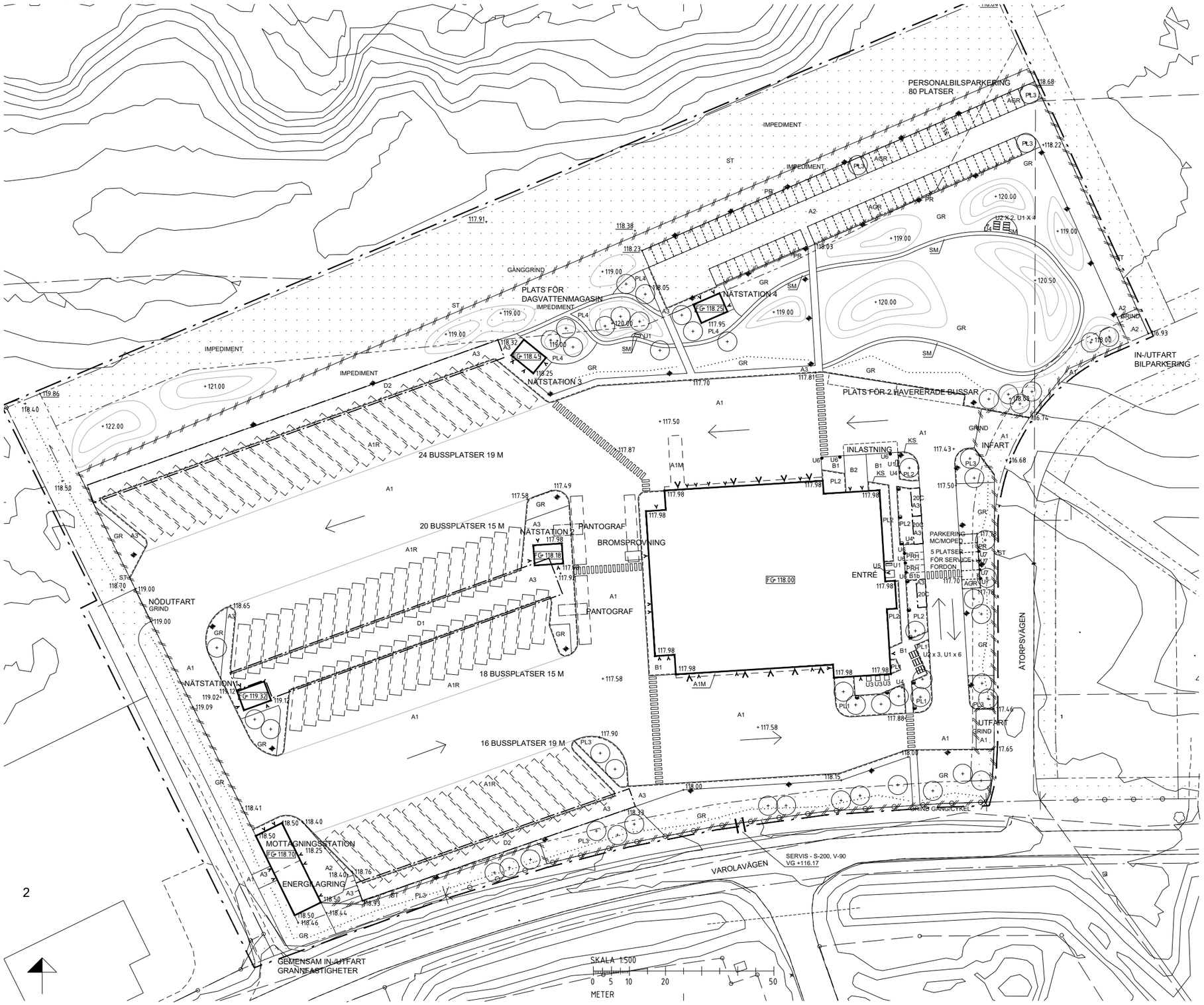


Gul används som kontrastkulör i verkstäderna, vilket utöver sin praktiska funktion skapar en livfull känsla i den annars neutrala paletten. Genom de invändiga fönstren kan man skymta den gula kulören även från administrationsdelen.

REFERENS: BUSSDEPÅ TIMBOHOLM, SKÖVDE

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100



YTSAMMANSTÄLLNING

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

Älghunden, Jönköping

	verkstad	admin	total
plan 0	107	-	107
plan 1	3882	831	4713
plan 2	357	896	1253
plan 3	-	431	431
summa	4346	2158	6504
per buss (130)	33	17	50
per buss (150)	29	14	43

antal verkstads skepp	6 (12 platser)
antal plåt/lack skepp	1 (2 platser)
antal tv/st skepp	2 (2 tvätt, 2 städ)

Timboholm, Skövde

	verkstad	admin	total
plan 0	89	-	89
plan 1	2448	829	3277
plan 2	365	819	1184
plan 3	21	-	21
summa	2923	1648	4571
per buss (80)	37	21	57
per buss (100)	29	16	46

antal verkstads skepp	3 (6 platser)
antal plåt/lack skepp	1 (2 platser)
antal tv/st skepp	1 (1 tvätt, 1 städ)

Halmstad

	verkstad	admin	total
plan 0	-	-	-
plan 1	3540	950	4490
plan 2	367	934	1301
plan 3	-	-	-
summa	3907	1884	5791
per buss (90)	43	21	64
per buss (120)	33	16	48

antal verkstads skepp	5 (10 platser)
antal plåt/lack skepp	1 (2 platser) + separat rum för mindre delar
antal tv/st skepp	2 (2 tvätt, 2 städ)

2025-10-08 FÖRSTUDIE

Uppdragsnummer White arkitekter: 3116580100

BILAGA 3.1
Konstruktionsritningar
Sweco AB
oktober 2025



FÖRSTUDIE
Utförd av RK Ekonomi, Regionfastigheter

07426 Förstudie gällande ny bussdepå i Halmstad för Hallandstrafiken

oktober 2025

Region Halland

Hallandstrafiken

\\SEHADFS003\Projekt\225791\30090709__Hallandstrafiken_Bussdepå__Halmstad\000\11-Modeller och ritningar\02-2d modell\K-20-M001.dwg, 000, 2025-09-15 08:45:08, AutoCAD PDF (General Documentation).pc3, 1:1

FUNDAMENT 800x800x350 RUNT ÖPPNING

ÖNSKVÄRT MED VÄGG/VINDKRYSS FÖR STABILISERING NÄRMRE GAVEL

VINDSTAG

500x500 KANTBALK MED SOCKELBILDANDE UPPLAG FÖR SKALMUR

500

FUNDAMENT 3000x3000x450 s6000 I MITTLINJE

500x500 KANTBALK

7200

13 GIPSSKIVA
12 OSB
ÅNGSPÄRR
45x195 TRÄREGEL
195 ISOLERING
9 VINDSKYDDSSKIVA
28 LÄKT
12 FIBERCEMENTSKIVA

A

VINDKRYSS

VINDKRYSS

FUNDAMENT 2000x2000x450

FUNDAMENT 2000x2000x450

PLATSGJUTEN HISSGROP 250 VT BETONG

1200x300 SULA UNDER VÄGGAR

200 PREFAB BTG

FUNDAMENT 800x800x350 RUNT ÖPPNING

FUNDAMENT 1000x1000x300 UNDER KANTBLK

VKR 120x120x6,3 RUNT ÖPPNING

FUNDAMENT 2000x2000x450

VKR 120x120x6,3

VINDKRYSS

VINDKRYSS

200 PREFAB BTG

200 PREFAB BTG 1200x300 SULA UNDER VÄGGAR

13 GIPSSKIVA
12 OSB
ÅNGSPÄRR
70 TRÄREGEL
70 ISOLERING
ÅNGSPÄRR
45x195 TRÄREGEL
195 ISOLERING
9 VINDSKYDDSSKIVA
LUFTSPALT
120 FASADTEGEL ENL. A

GOLVBELÄGGNING ENL A
150 BETONGGOLV
ISOLERING
MAKADAM
GEOTEXTIL

13 GIPSSKIVA
12 OSB
ÅNGSPÄRR
45x195 TRÄREGEL
195 ISOLERING
9 VINDSKYDDSSKIVA
28 LÄKT
12 FIBERCEMENTSKIVA

500

500x500 KANTBALK

VINDKRYSS

VINDSTAG

FUNDAMENT 3000x3000x450 s6000 I MITTLINJE

FUNDAMENT 800x800x350 RUNT ÖPPNING

VKR 120x120x6,3

6000

ÖNSKVÄRT MED VÄGG/VINDKRYSS FÖR STABILISERING NÄRMRE GAVEL

FUNDAMENT 2000x2000x300 UNDER KANTBALK

FUNDAMENT 2000x2000x300 UNDER KANTBALK

VKR 120x120x6,3 s6000 I FASAD

VKR 150x150x6,3 s6000 I MITTLINJE

VKR 120x120x6,3

VKR 120x120x6,3 s6000 I FASAD

GRUNDPLAN

L 215x405 s7000 I FASAD

FUNDAMENT 1200x1800x300 s 7000 I FASADLINJE

7000

L 215x225 s7000 INRE

FUNDAMENT 1200x1200x300 s 7000 INRE

B

L 480x405 s7000 I FASAD

TRAVERS

FUNDAMENT 1500x1800x300 s 7000 I FASADLINJE TRAVERSFACK

L 480x450 s7000 INRE I TRAVERSFACK

FUNDAMENT 1500x1500x300 s 7000 INRE

7000

SEPARATA FUNDAMENT FÖR PELARLYFT

SEPARATA FUNDAMENT FÖR RIKTANDRONNE

TRAVERS 5 TON ANTAGET

PREFABRICERAD SMÖRJGROP. PREFABRICERAD I BETONG ALT STÅL

PORTOMFATTNING INTEGRERAS I YV ÖVERLIGGARE VKR 200x100x10 VERTIKAL PORTSIDA VKR 100x100x10

3700

GOLVBELÄGGNING ENL A
250 BETONGGOLV FRILIGGANDE
FALL ANPASSAS TILL GOLVRÄNNOR
ISOLERING
ÅNGSPÄRR
GEOTEXTIL

SEPARATA FUNDAMENT FÖR PELARLYFT

SEPARATA FUNDAMENT FÖR RIKTANDRONNING

PLATSGJUTEN SOCKEL H=1200 ÖFG SAMMANGJUTES MED PELARFUNDAMENT

YTTERVÄGG UTFACKNING MED TRÄREGELSTOMME

15 PLYWOOD
15 GIPSSKIVA
ÅNGSPÄRR
45x195 TRÄREGEL
9 VINDSKYDDSSKIVA
50 ISOLERING
28 LÄKT
35 FASADPLÅT ENL. A

GOLV GJUTS UT I PORTÖPPNING MED FÖRSTÄRKNING KANTSTÅL AV FZV L-STÅL

C

200 PREFAB BTG

200 PREFAB BTG

1200x300 SULA UNDER VÄGGAR

200 PREFAB BTG

1200x300 SULA UNDER VÄGGAR

200 PREFAB BTG

1200x300 SULA UNDER VÄGGAR

200 PREFAB BTG

200 PREFAB BTG

200 PREFAB BTG

YTTERVÄGG UTFACKNING MED TRÄREGELSTOMME
12 FIBERCEMENTSKIVA
13 GIPSSKIVA
ÅNGSPÄRR
45x195 TRÄREGEL
9 VINDSKYDDSSKIVA
50 ISOLERING
28 LÄKT
35 FASADPLÅT ENL. A

500

500x500 KANTBALK

GOLVBELÄGGNING
150 BETONGGOLV
ISOLERING
MAKADAM
GEOTEXTIL

PREFAB SPRINKLER TANK 300 BTG VT INGJUTNINGSGODS ENLIGT LEVERANTÖR.

REGION HALLAND
REGIONFASTIGHETER

BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKT NR: 07426
FÖRSTUDIE BILAGA 3.1 sid 1 (7)
GRUNDPLAN 000 - PLAN 1

UPPDRAG NR	HANDLÄGGARE
30090709	J.A.
DATUM	SKALA
2025-09-12	1:250

\\SEHADFS003\Projekt\225791\30090709_Hallandstrafiken_Bussdepå_Halmstad\000\11-Modeller och ritningar\02-2d modell\VK-20-M001.dwg, 100, 2025-09-15 08:45:08, AutoCAD PDF (General Documentation).pc3, 11

BJÄLKLAGSBALKBALK
HSQ 240:200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

FASADBALK SPV 6000 mm
HSQ 240:200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

ÖNSKVÄRT MED VÄGG/VINDKRYSS
FÖR STABILSERING NÄRMRE GAVEL

MITTBALK SPV 6000 mm
HSQ 240:200x440-40/20-6
VIKT G=150 kg/m

FASADBALK SPV 6000 mm
HSQ 240:200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

VINDSTAG

A

VINDKRYSS

VINDKRYSS

200 PREFAB BTG

BJÄLKLAGSBALKBALK
HSQ 240:200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

FASADBALK
HSQ 240:200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

VINDKRYSS

VINDKRYSS

200 PREFAB BTG

35 AVJÄMNING
120/27 HDF

VINDKRYSS

VINDSTAG

ÖNSKVÄRT MED VÄGG/VINDKRYSS
FÖR STABILSERING NÄRMRE GAVEL

BJÄLKLAGSBALKBALK
HSQ 240:200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

BJL ÖVER PLAN 1

B

TRAVERS

KRANBANEBALK HEA 300

KRANBANEBALK HEA 300

C

UPE 200

35 AVJÄMNING
120/20 HDF

UPE 200

2400

600

L 115x495 s2400

TÄTSKIKT
ISOLERING
ÅNGSPÄRR
150 TRÄULLIT
TAKELEMENT 600x2400
LIMTRÄBALKAR

SPRINKLERTANK

REGION HALLAND
REGIONFASTIGHETER

BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKT NR: 07426
FÖRSTUDIE BILAGA 3.1 sid 2 (7)
BJL 100 - BJL ÖVER PLAN 1

UPPDRAG NR	HANDLÄGGARE
30090709	J.A.
DATUM	SKALA
2025-09-12	1:250

\\SEHADFS003\Projekt\225791\30090709__Hallandstrafiken__Bussdepå__Halmstad\000\11-Modeller och ritningar\02-2d modell\K-20-M001.dwg, 200, 2025-09-15 08:45:09, AutoCAD PDF (General Documentation).pc3, 1:1

VKR 90x90x6,3 s6000
I FASAD

VKR 120x120x6,3 s6000
I MITTLINJE

VKR 90x90x6,3 s6000
I FASAD

ÖNSKVÄRT MED VÄGG/VINDKRYSS
FÖR STABILISERING NÄRMRE GAVEL

FASADBALK SPV 6000 mm
HSQ 240.200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

MITTBALK SPV 6000 mm
HSQ 240.200x440-40/20-6
VIKT G=150 kg/m

FASADBALK SPV 6000 mm
HSQ 240.200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

VINDKRYSS I TAK

VINDSTAG

L 115x495 ≤2400

A

B

C

LÄNGSGÅENDE ÖVERLIGGARE VKR 150x100x10
FÖR INFÄSTNING AV VÄGGREGLAR I ÖK

200 PREFAB BTG

VINDKRYSS

VINDKRYSS

2,00°

600

2400

AVSER YTA AVSEDD
FÖR SOLCELLSPANELER

TÄTSKIKT
ISOLERING
ÅNGSPÄRR
150 TRÄULLIT
TAKELEMENT 1.600x2.400
TAKÅSAR
LIMTRÄBALKAR

HISSCHAKT GÅR
IGENOM TAKBJÄLKLAG

VKR 90x90x6,3
RUNT ÖPPNING

13 GIPSSKIVA
12 OSB
ÅNGSPÄRR
45x195 TRÄREGEL
195 ISOLERING
9 VINDSKYDDSSKIVA

L 140x810 s7000

TAKLANTERNIN

BJÄLKLAGSBALKBALK
HSQ 240.200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

FASADBALK
HSQ 240.200x440-15/15-6 (HALV)
VIKT G=100 kg/m

VKR 90x90x6,3

22,00°

VINDKRYSS

VINDKRYSS

UPPSTOLPAD TAKSTOL I TRÄ
TÄTSKIKT ENL A
RÅSPONT
KALLVIND
500 LÖSULL
120/27 HDF

ÖNSKVÄRT MED VÄGG/VINDKRYSS
FÖR STABILISERING NÄRMRE GAVEL

TÄTSKIKT
ISOLERING
ÅNGSPÄRR
120/20 HDF

TÄTSKIKT
ISOLERING
ÅNGSPÄRR
240-7/40 TT/FT

TAKLUS ÖPPNING ANPASSAS
TILL KASSETTBEN 240-7/40 TT/FT

1000

UPE 200

4,00°

200 PREFAB BTG

VINDSTAG

VINDKRYSS

VINDKRYSS I TAK

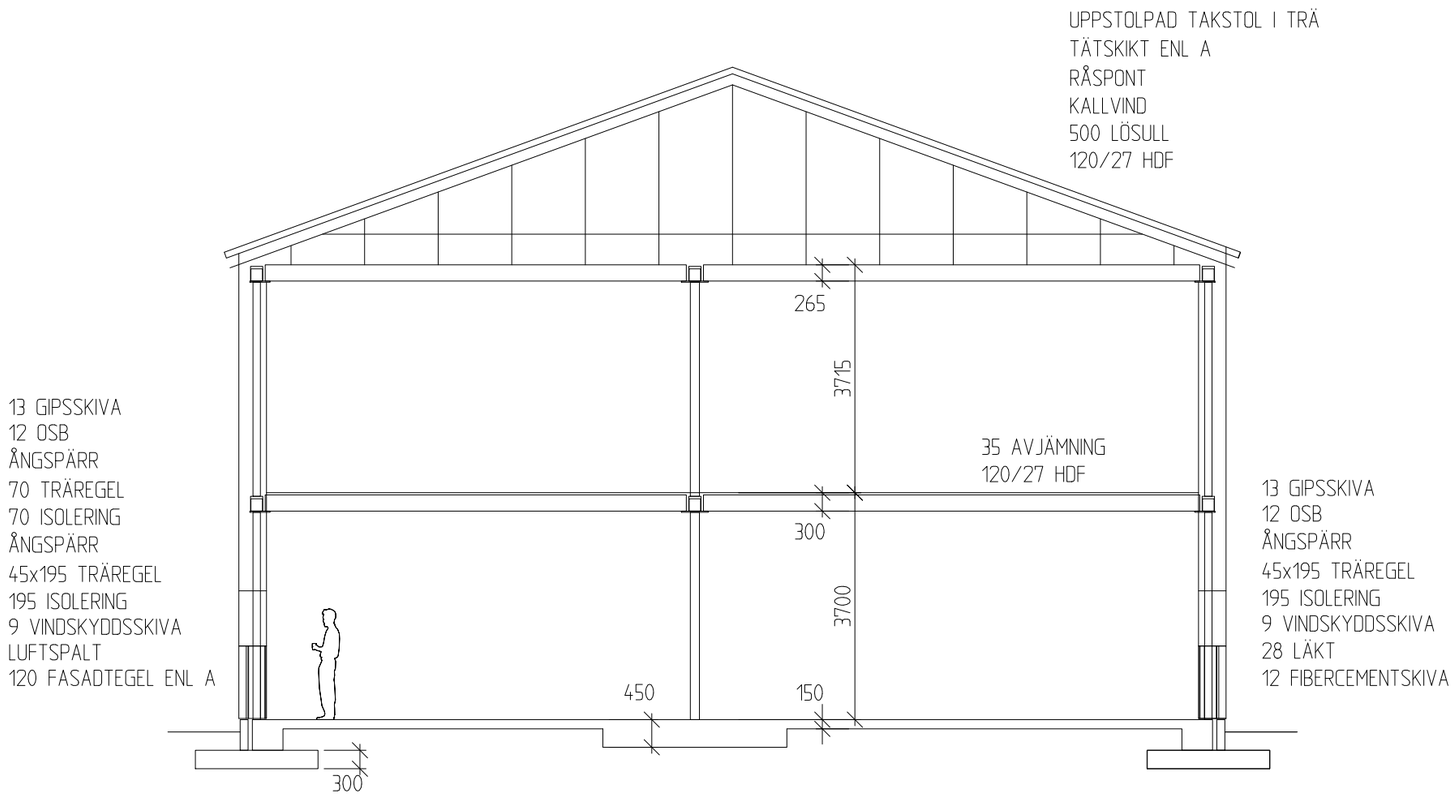
LÄNGSGÅENDE ÖVERLIGGARE VKR 150x100x10
FÖR INFÄSTNING AV VÄGGREGLAR I ÖK

TAKPLAN

REGION HALLAND
REGIONFASTIGHETER

BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKT NR: 07426
FÖRSTUDIE BILAGA 3.1 sid 3 (7)
BJL 200 - TAKPLAN

UPPDRAG NR	HANDLÄGGARE
30090709	J.A.
DATUM	SKALA
2025-09-12	1:250



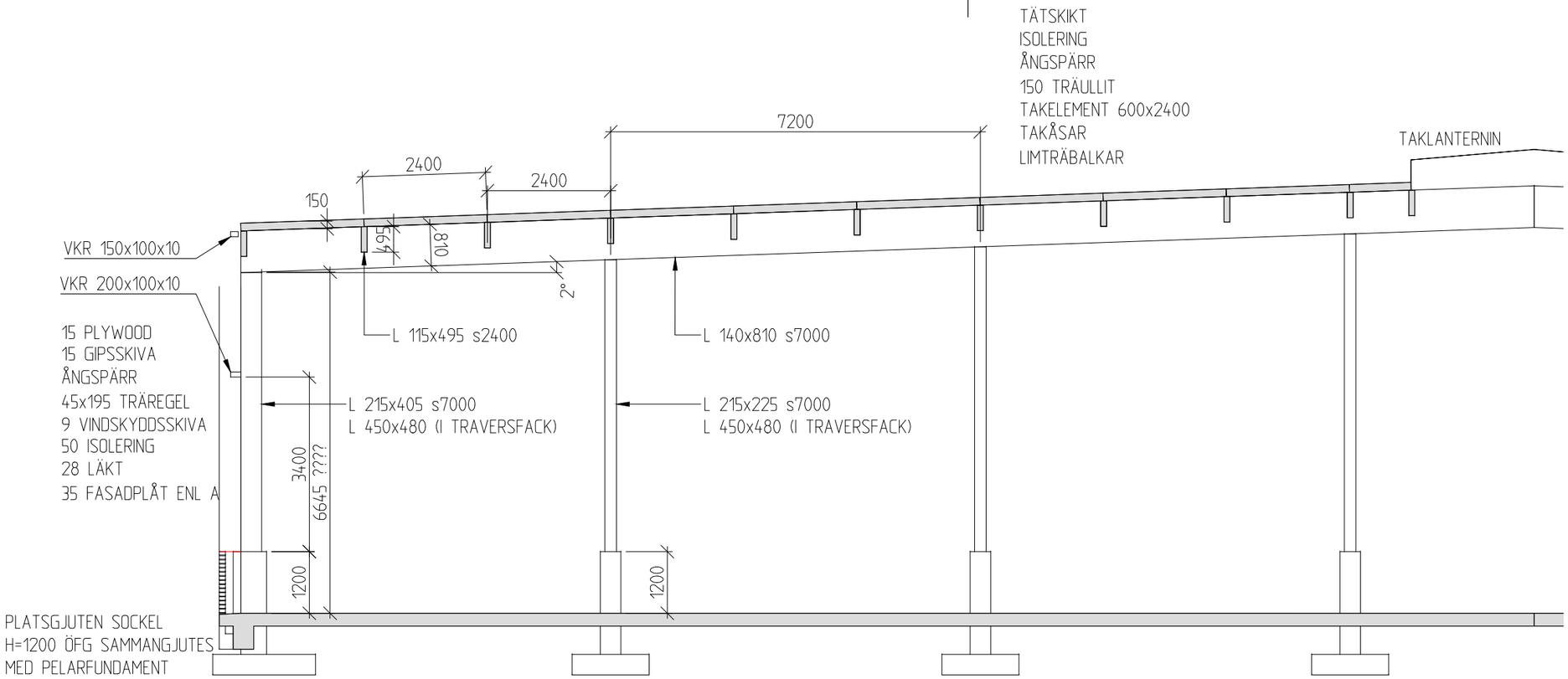
SEKTION A

UPPDRAG NR	HANDLÄGGARE
30090709	J.A.
DATUM	SKALA
2025-09-12	1:100

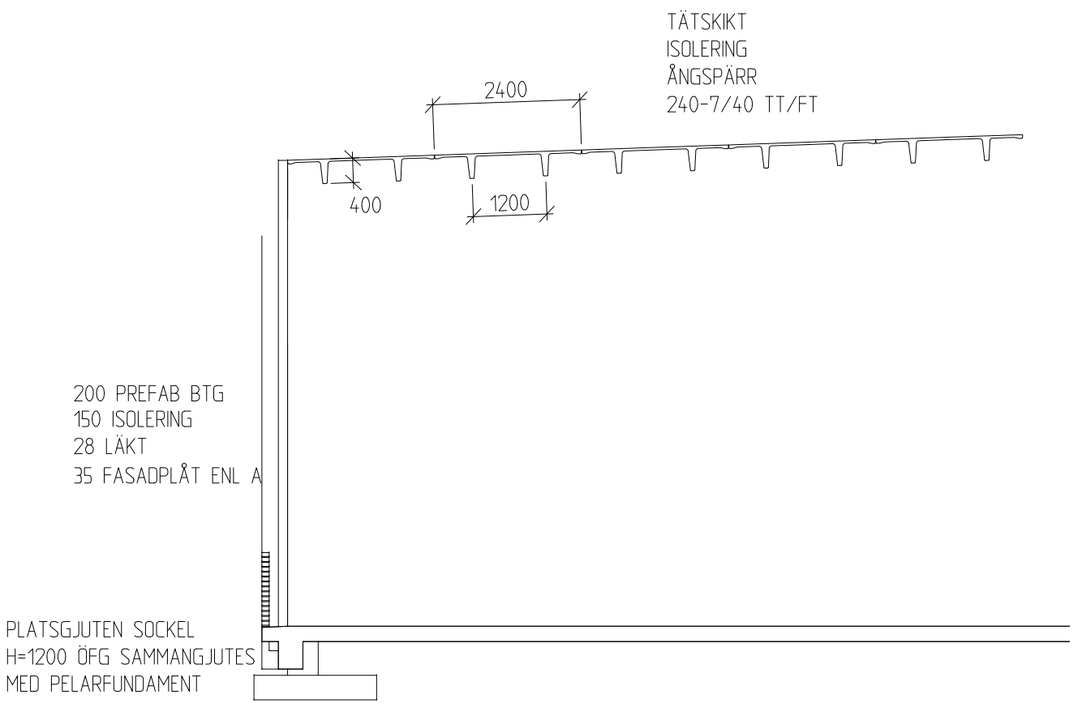
REGION HALLAND
REGIONFASTIGHETER

BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKT NR: 07426
FÖRSTUDIE BILAGA 3.1 sid 4 (7)
SEKTION A

\\SEHADFS003\Projekt\225791\30090709_Hallandstrafiken_Bussdepå_Halmstad\000\11-Modeller och ritningar\02-2d modell\K-20-M001.dwg, SEKTION A, 2025-09-15 08:45:09, AutoCAD PDF (General Documentation).pc3, 1:1



SEKTION B



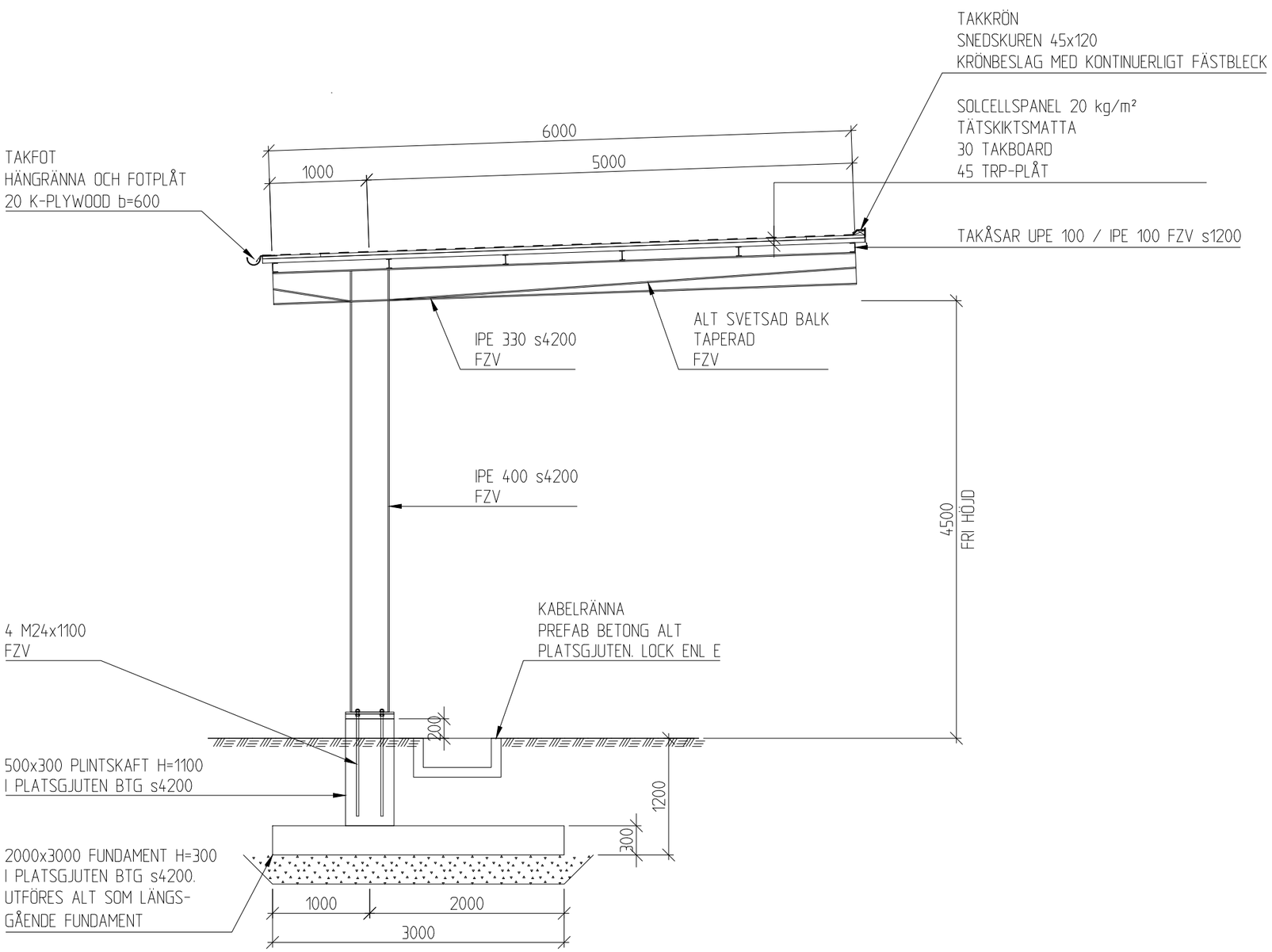
SEKTION C

UPPDRAG NR 30090709	HANDLÄGGARE J.A.
DATUM 2025-09-12	SKALA 1:100

REGION HALLAND
REGIONFASTIGHETER

BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKT NR: 07426
FÖRSTUDIE BILAGA 3.1 sid 5 (7)
SEKTION B-C

\\SEHADFS003\Projekt\225719\30090709_Hallandstrafiken_Bussdepå_Halmstad\000\11-Modeller och ritningar\02-2d modell\K-20-M001.dwg, SEKTION B-C, 2025-09-15 08:45:09, AutoCAD PDF (General Documentation).pc3, 1:1



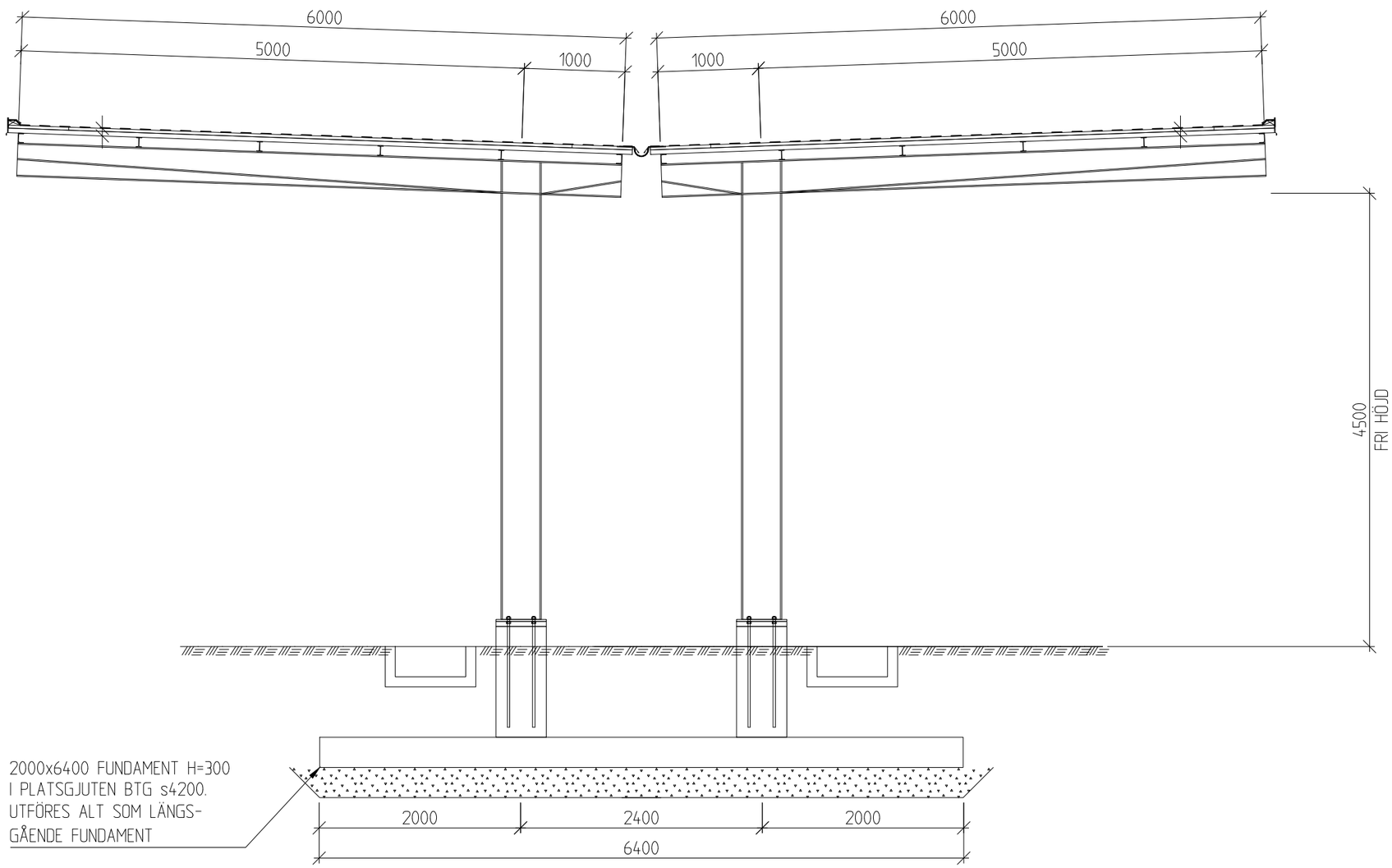
SKÄRMTAK, ENKELT

UPPDRAG NR 30090709	HANDLÄGGARE J.A.
DATUM 2025-09-12	SKALA 1:50

REGION HALLAND
REGIONFASTIGHETER

BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKT NR: 07426
FÖRSTUDIE BILAGA 3.1 sid 6 (7)
SKÄRMTAK ENKELT

\\SEHADFS003\Projekt\225791\30090709_Hallandstrafiken_Bussdepå_Halmstad\000\11-Modeller och ritningar\02-2d modell\VK-20-M001.dwg, Skärmtak ENKELT, 2025-09-15 08:45:09, AutoCAD PDF (General Documentation).pc3, 1:1



SKÄRMTAK, DUBBELT

I ÖVRIGT LIKA ENKELT

REGION HALLAND
REGIONFASTIGHETER

BUSSDEPÅ HALMSTAD
PROJEKT NR: 07426
FÖRSTUDIE BILAGA 3.1 sid 7 (7)
SKÄRMTAK DUBBELT

UPPDRAG NR	HANDLÄGGARE
30090709	J.A.
DATUM	SKALA
2025-09-12	1:50

\\SEHADFS003\Projekt\225791\30090709_Hallandstrafiken_Bussdepå_Halmstad\000\11-Modeller och ritningar\02-2d modell\VK-20-M001.dwg, Skärmtak DUBBELT, 2025-09-15 08:45:10, AutoCAD PDF (General Documentation).pc3, 1:1

BILAGA 4.1
VVS-ritningar
Norconsult AB
oktober 2025



FÖRSTUDIE

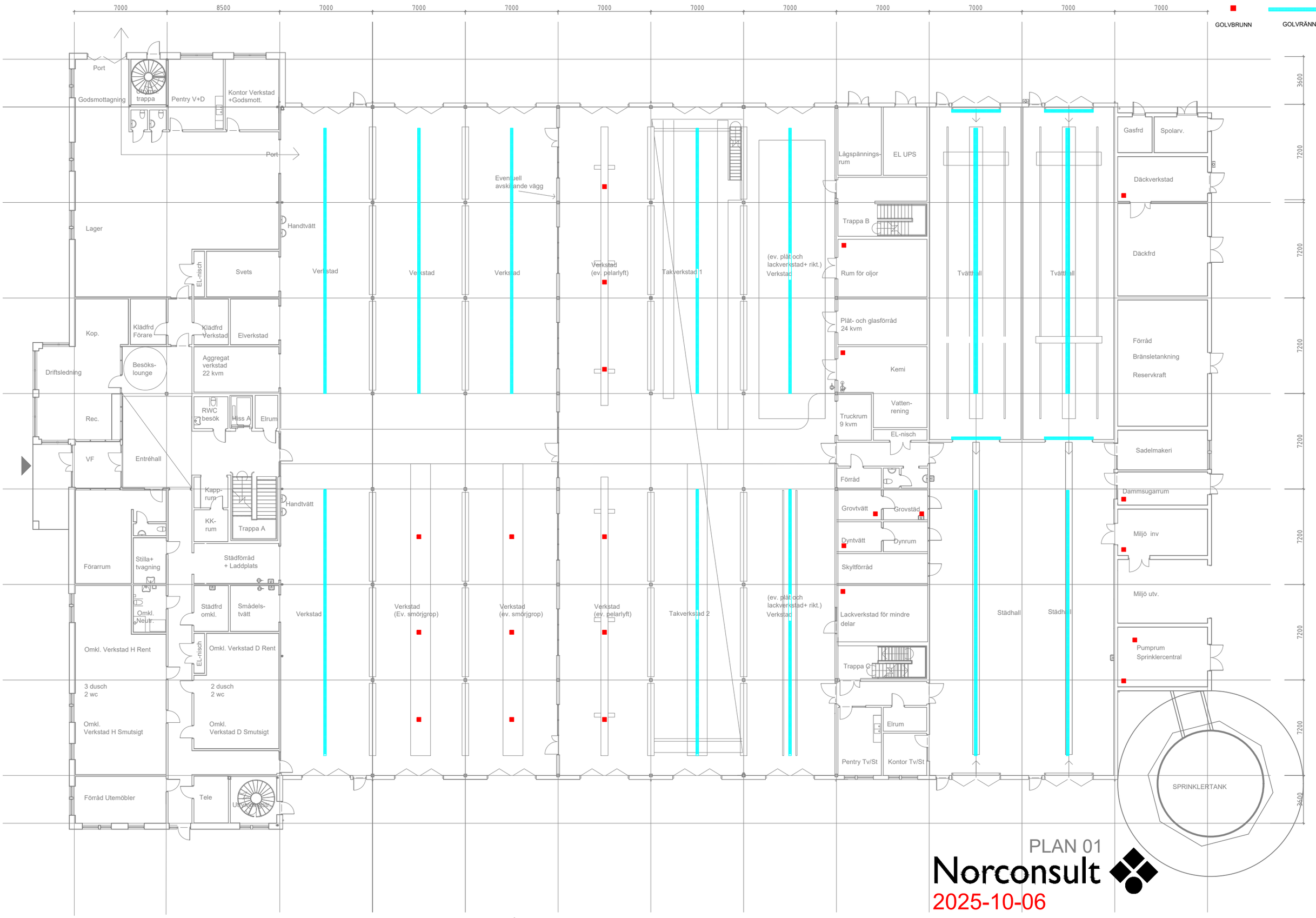
Utförd av RK Ekonomi, Regionfastigheter

07426 Förstudie gällande ny bussdepå för Hallands Länstrafik, Halmstad

oktober 2025

Region Halland

Hallandstrafiken



PLAN 01

Norconsult

2025-10-06

Bilaga 4.1 Avlopp i verkstadsdelar: 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3

PÅFYLLNING HVO/RME
PÅFYLLNING ADBLUE
PÅFYLLNING GLYKOL
PÅFYLLNING SPOLARVÄTSKA
PÅFYLLNING OLJOR

7000 8500 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000

3600 7200 7200 7200 7200 7200 7200 3600

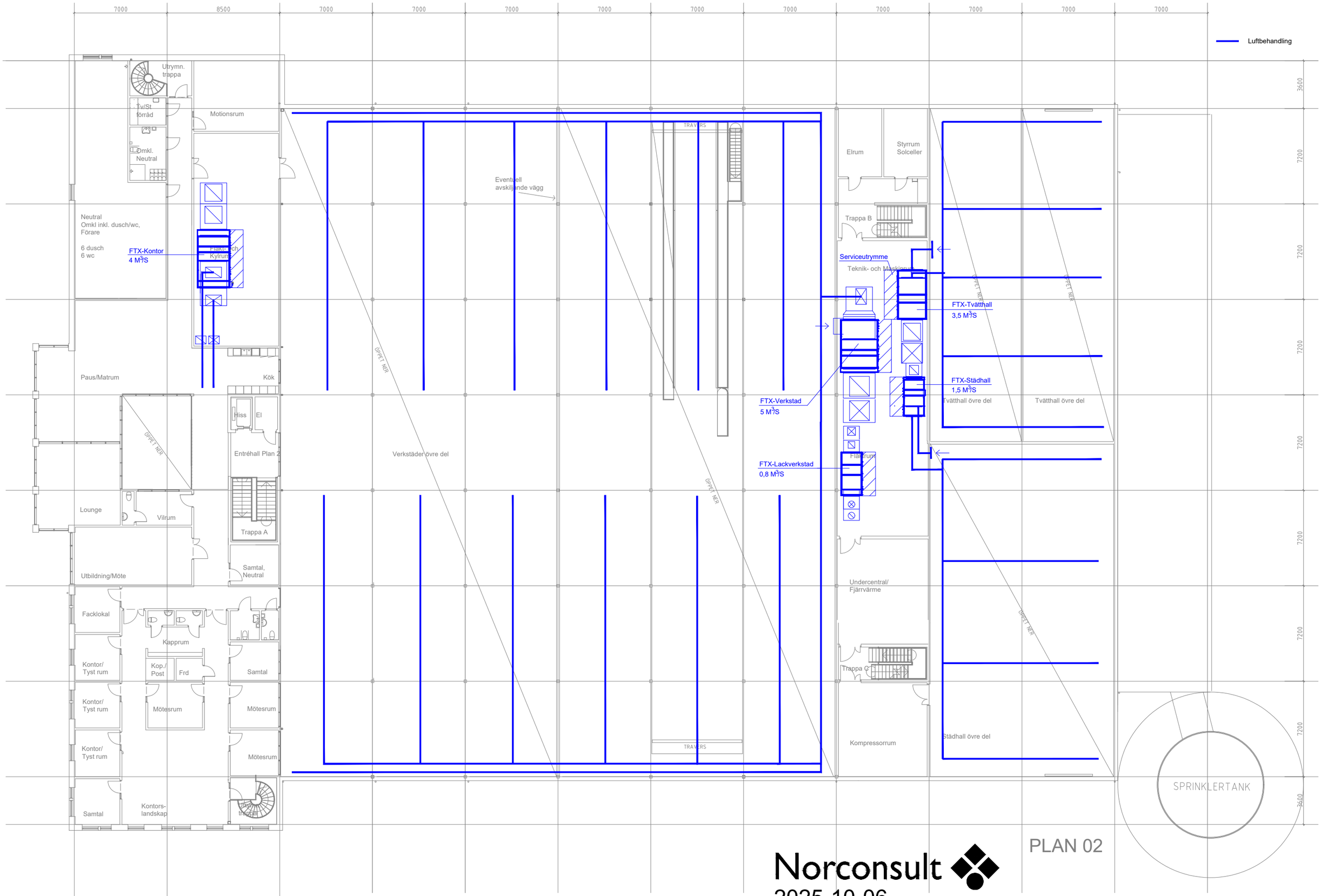
Port
Godsmottagning
trappa
Pentry V+D
Kontor Verkstad +Godsmott.
Port
Lager
Handtvätt
EL-nisch
Svets
Verkstad
Eventuell avskiljande vägg
Verkstad
Verkstad
Verkstad (ev. pelarlyft)
Takverkstad 1
(ev. plåt och lackverkstad+ rikt.) Verkstad
Lågspännings-rum
EL UPS
Trappa B
Rum för oljor
Tvätthall
Tvätthall
Gasfrd
Spolarv.
Däckverkstad
Däckfrd
Kop.
Klädfrd Förare
Klädfrd Verkstad
Elverkstad
Driftsledning
Besöks-lounge
Aggregat verkstad 22 kvm
Plåt- och glasförråd 24 kvm
Kemi
Förråd
Bränsletankning
Reservkraft
Rec.
RWC besök
Hiss A
Elrum
Truckrum 9 kvm
Vatten-rening
EL-nisch
VF
Entréhall
Kapp-rum
KK-rum
Trappa A
Handtvätt
Förrum
Stilla+ tvagning
Städförråd + Laddplats
Förråd
Grovtvätt
Grovstäd
Dyntvätt
Dynrum
Skyltförråd
Sadelmakeri
Dammsugarrum
Miljö inv
Städfrd omkl.
Smådels-tvätt
Omkl. Neutr.
Verkstad
Verkstad (Ev. smörjgrop)
Verkstad (ev. smörjgrop)
Verkstad (ev. pelarlyft)
Takverkstad 2
(ev. plåt och lackverkstad+ rikt.) Verkstad
Lackverkstad för mindre delar
Städhall
Städhall
Miljö utv.
Omkl. Verkstad H Rent
Omkl. Verkstad D Rent
EL-nisch
Trappa C
Pumprum Sprinklercentral
3 dusch 2 wc
2 dusch 2 wc
Omkl. Verkstad H Smutsigt
Omkl. Verkstad D Smutsigt
Elrum
Pentry Tv/St
Kontor Tv/St
Förråd Utemöbler
Tele
Utrymningstrappa
SPRINKLERTANK

PLAN 01

Norconsult

2025-10-06

Bilaga 4.1 Drivmedel/Oljor i verkstadsdelar: 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3



PLAN 02

Norconsult

2025-10-06

Bilaga 4.1 Luftbehandling: 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3

Avgasutsug
Avgasutsug/Svetsutsug
Dammsugarutsug

7000 8500 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000

3600 7200 7200 7200 7200 7200 3600

Port
Godsmottagning
trappa
Pentry V+D
Kontor Verkstad +Godsmott.
Port
Lager
Handtvätt
Eventuell avskiljande vägg
Svets
EL-nisch
Verkstad
Verkstad
Verkstad
Verkstad (ev. pelarlyft)
Takverkstad 1
(ev. plåt och lackverkstad+ rikt.) Verkstad
Lågspännings-rum
EL UPS
Trappa B
Rum för oljor
Tvätthall
Tvätthall
Gasfrd
Spolarv.
Däckverkstad
Däckfrd
Kop.
Klädfrd Förare
Klädfrd Verkstad
Elverkstad
Driftsledning
Besöks-lounge
Aggregat verkstad 22 kvm
Rec.
RWC besök
Hiss A
Elrum
Plåt- och glasförråd 24 kvm
Kemi
Truckrum 9 kvm
Vatten-rening
EL-nisch
Förråd
Bränsletankning
Reservkraft
VF
Entréhall
Kapp-rum
KK-rum
Trappa A
Handtvätt
Förrum
Stilla+ tvagning
Städförråd + Laddplats
Omkl. Neutr.
Städfrd omkl.
Smådels-tvätt
Omkl. Verkstad H Rent
EL-nisch
Omkl. Verkstad D Rent
3 dusch 2 wc
2 dusch 2 wc
Omkl. Verkstad H Smutsigt
Omkl. Verkstad D Smutsigt
Förråd Utemöbler
Tele
Verkstad
Verkstad (Ev. smörjgrop)
Verkstad (ev. smörjgrop)
Verkstad (ev. pelarlyft)
Takverkstad 2
(ev. plåt och lackverkstad+ rikt.) Verkstad
Förråd
Grovtvätt
Grovstäd
Dyntvätt
Dynrum
Skyltförråd
Lackverkstad för mindre delar
Trappa C
Städhall
Städhall
Elrum
Pentry Tv/St
Kontor Tv/St
Sadelmakeri
Miljö inv
Miljö utv.
Pumprum Sprinklercentral
SPRINKLERTANK

Norconsult
2025-10-06

PLAN 01

Bilaga 4.1 Processventilation: 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3

TRYCKLUFT
6 RESP 9 BAR

SPOLBLANDARE
KV/VV

7000 8500 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000

3600 7200 7200 7200 7200 7200 3600

Port
Godsmottagning
trappa
Pentry V+D
Kontor Verkstad +Godsmott.
Port
Lager
Handtvätt
EL-nisch
Svets
Verkstad
Verkstad
Verkstad
Verkstad (ev. pelarlyft)
Takverkstad 1
(ev. plåt och lackverkstad+rinst.) Verkstad
Eventuell avskiljande vägg
Lågspännings-rum
EL UPS
Trappa B
Rum för oljor
Tvätthall
Tvätthall
Gasfrd
Spolarv.
Däckverkstad
Däckfrd
Förråd
Bränsletankning
Reservkraft
Kop.
Klädfrd Förare
Klädfrd Verkstad
Elverkstad
Aggregat verkstad 22 kvm
Driftsledning
Besöks-lounge
Rec.
RWC besök
Hiss A
Elrum
Plåt- och glasförråd 24 kvm
Kemi
Vatten-rening
Truckrum 9 kvm
EL-nisch
Sadelmakeri
VF
Entréhall
Kapp-rum
KK-rum
Trappa A
Handtvätt
Förråd
Grovtvätt
Grovstäd
Dammsugarrum
Förarrum
Stilla+ tvagning
Städförråd + Laddplats
Dyntvätt
Dynrum
Miljö inv
Skyltförråd
Miljö utv.
Omkl. Neutr.
Städfrd omkl.
Smådels-tvätt
Verkstad
Verkstad (Ev. smörjgrop)
Verkstad (ev. smörjgrop)
Verkstad (ev. pelarlyft)
Takverkstad 2
(ev. plåt och lackverkstad+rinst.) Verkstad
Lackverkstad för mindre delar
Städhall
Städhall
Pumprum Sprinklercentral
Omkl. Verkstad H Rent
EL-nisch
Omkl. Verkstad D Rent
Trappa C
3 dusch 2 wc
2 dusch 2 wc
Omkl. Verkstad H Smutsigt
Omkl. Verkstad D Smutsigt
Elrum
Pentry Tv/St
Kontor Tv/St
Förråd Utemöbler
Tele
Utv.toalett
SPRINKLERTANK

PLAN 01

Norconsult

2025-10-06

Bilaga 4.1 Tappvatten/Tryckluft i verkstadsdelar: 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3

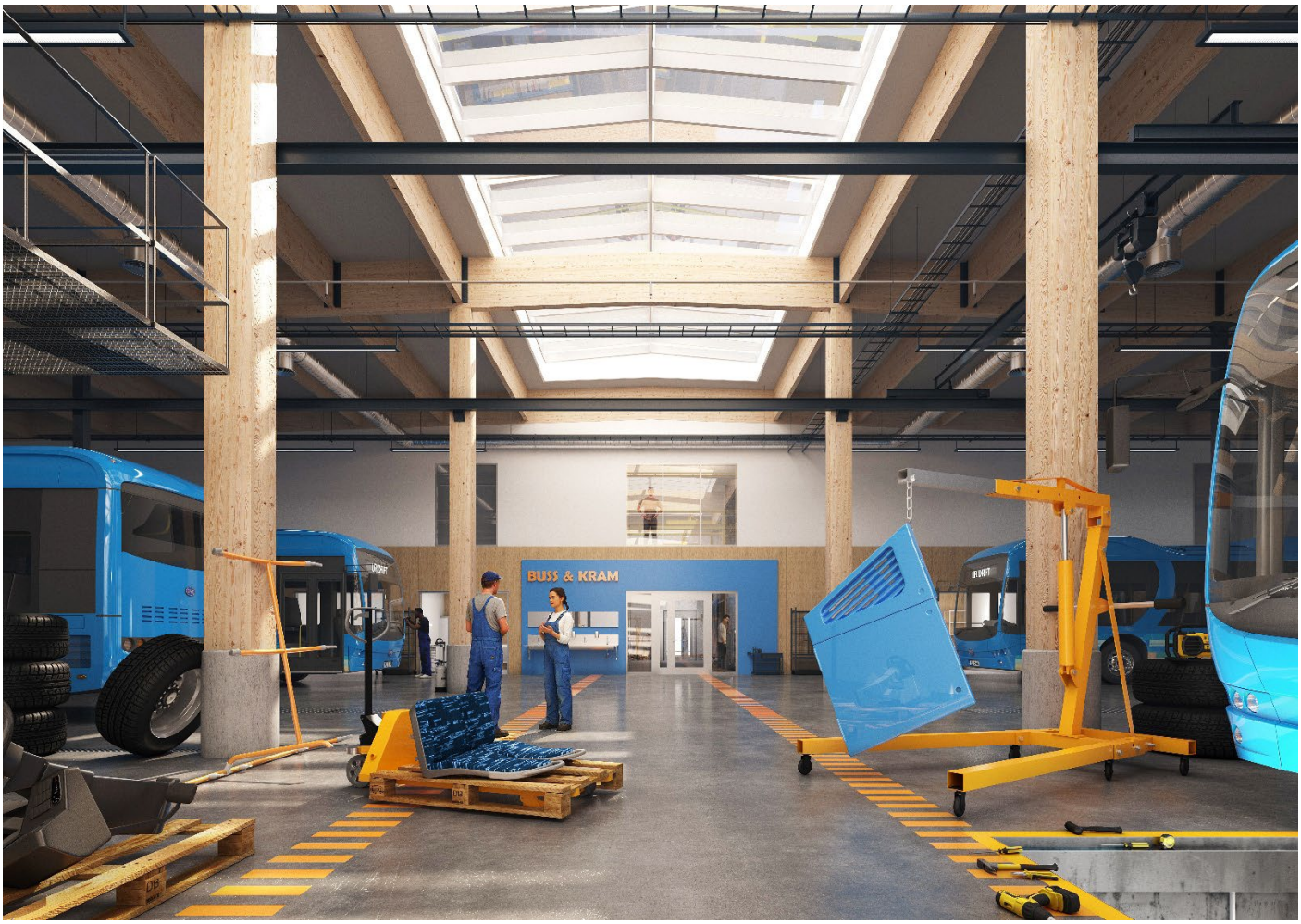
TRYCKLUFT
9 BAR

KISTINGEVÄGEN
UTFART
GRIND
HAVERERADE BUSSAR
ENERGI-LAGRING
MOTTAGNINGS-STATION
BEVARAD NATUR
9 MÖJLIGA 18 METER
BEFINTLIG UTFART
PERSONALPARKERING
BEVARAD NATUR KOMMUNENS MARK
INLASTNING
HÄCK
P-PLATS SERVICEFORDON
IN- OCH UTFART PERSONAL-P
BTG
BROMSPROV
TANKNING/LADDNING
PL TILLFÄLLIG PLANTERING ERSÄTTS MED BUSSPLATSER VID BEHOV
21 MÖJLIGA 18 METER
GRÄSARMERING PÅ PARKERINGSPLATSER
ÖVRED PARKERING
SM
PERGOLA
ÄTBARA VÄXTER
KULLE 1 M
KLÄTTERVÄXTER
SPRINKLERTANK
INFART
PL TRÄDPLANTERING
SNÖUPPLAG
7 PLATSER 18 METER
14 PLATSER 15 METER
26 PLATSER 15 METER
23 PLATSER 18 METER
20 PLATSER 12 METER
N

Norconsult
2025-10-06

Bilaga 4.1 Tryckluft utomhus - bussdepå : 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:500 A3

BILAGA 5.1
Brand-PM
FSD
oktober 2025



FÖRSTUDIE

Utförd av RK Ekonomi, Regionfastigheter

07426 Förstudie gällande ny bussdepå i Halmstad för Hallandstrafiken

oktober 2025

Region Halland

Hallandstrafiken

Bilaga 6.1

PM Brand – Redovisning av brandtekniska krav vid nybyggnad av bussdepå enligt förstudiens förutsättningar

FSD Projektnr: 25-0625

PM Brand är upprättat av FSD Sverige AB. Dokumentet utgör ingen fullständig brandskyddsbeskrivning för det aktuella objektet.

1 Bakgrund och syfte

Bakgrunden till detta PM är att nybyggnad av en bussdepå i Halmstad utreds av Region Halland. Bussdepå inkluderar lokaler och ytor för kontor, verkstad, tvätthall och bussplan. Syfte med detta PM är att utreda vilka brandtekniska åtgärder som krävs för byggnad, bussuppställning, automatisk vattensprinkleranläggning samt dieselcisterner under de förutsättningar som beskrivs i förstudien. Förändras förutsättningarna kan brandtekniska krav också förväntas förändras.

2 Brandteknisk kravnivå

Byggnaden ska utformas i enlighet med de krav som ställs i avsnitt 5:1-5:7 i Boverkets byggregler, BBR 30 (1) samt i avdelning C i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillämpning av europeiska konstruktionsstandarder (eurokoder), EKS 12 (BFS 2022:4) (2).

Utöver kraven i BBR kan det finnas krav för brandskydd/utrymningssäkerhet i byggnaden och för verksamheten som regleras i andra regelverk. De tillämpliga regelverken för detta projekt är Arbetsmiljöverkets författningssamling, Lagen om skydd mot olyckor samt Lagen om brandfarliga och explosiva varor.

Regionen har även egna riktlinjer (PTS) gällande byggnadstekniskt brandskydd.

3 Dimensionerande förutsättningar

Den aktuella byggnaden ska utföras i två våningsplan och ska utgöra lägst byggnadsklass Br2.

Hela byggnaden ska innehålla verksamhetsklass 1, vilket innebär att personer är vakna och förväntas ha god lokalkännedom. I byggnaden finns lokaler som ej ingår i verksamhetsklass 6 men som medför stor sannolikhet för brand och där en sådan brand kan få stora konsekvenser för utrymningssäkerheten. Dessa lokaler är avfallsrum och lokaler för heta arbeten.

Brandbelastningen är bestämd enligt förenklad dimensionering i BBRBE kap 2 (3) och ska generellt inte överstiga 800 MJ/m². Inom däckförråd kan brandbelastning förväntas överstiga 1600 MJ/m².

Byggnadens stomme ska utgöras av huvudsakligen betong och trä.

I projektgrupp har bedömning gjorts att byggnaden inte utgör för regionen kritisk verksamhet och applikation av regionens riktlinjer för byggnadstekniskt brandskydd samt bilaga för träbyggnation har gjorts enligt detta.

Underlag för denna handling utgörs av:

Situationsplan
Förhandskopia upprättad av White Arkitekter daterad 2025-07-04

A-ritningar
Plan 1-3, Förhandskopior upprättade av White Arkitekter daterade 2025-07-04

Följande övriga projekteringsförutsättningar har beaktats vid framtagande av denna handling:

- Riktlinje byggnadstekniskt brandskydd ver 3.3 daterad 2024-06-12
- Bilaga - Träbyggnation version 2.5 daterad 2023-10-12
- Riktlinje för installation av sprinkler daterad 2023-02-08
- Riktlinje för Solceller och brandskydd upprättad av Region Halland, daterad 2023-02-17
- PM 23:1 Solcellsanläggningar upprättat av Räddningstjänsten Halmstad reviderat 2023-03-13

4 Brandskydd under byggtiden

Åtgärder ska vidtas till skydd mot uppkomst och spridning av brand vid bygg-, rivnings- eller markarbetsplatser.

Separat handling som behandlar åtgärder för att brandskydd under byggtid ska tas fram i senare projekteringsskede.

5 Skydd mot utveckling och spridning av brand och brandgas inom byggnad

5.1 Brandcellsindelning

Hela huvudbyggnaden som innefattar kontorsdel samt verkstad, tvättdel och tekniska utrymmen utgör en brandsektion. Brandsektionen indelas i flera brandceller. Dessa behöver inte utformas med brandväggar eftersom bevarandevärdet av enskilda brandceller är lågt och inte motiverar kostnaden.

Av egenambition avskiljs kontorsdel och städ- och tvätthall från verkstadsdel med brandcellsgräns. Verkstadsdel avdelas även i två brandceller. Det hindrar att hela byggnaden blir obrukbar på grund av rökpåverkan av en mindre brand.

Utrymningstrapphus från plan 2 i kontorsdel ska utgöra egna brandceller.

Hisschakt ska placeras i samma brandcell som trapphus. Brandavskiljning ska ske i de väggar som vetter mot andra brandceller.

Avfallsrum ska utgöra egen brandcell.

Elrum som innehåller utrustning för spänningsmatning av nödspänningsaggregat, eller innehåller nödspänningsaggregat, ska vara utfört som egen brandcell.

Elrum som spänningsförsörjer utrustning som kräver säker spänningsförsörjning ska vara utfört som egen brandcell. Exempel på utrustning som kan behöva säker spänningsförsörjning i händelse av brand är ventilationssystem och hissar.

Elrum som är att betrakta som driftrum (såsom t.ex. ställverk) ska vara utfört som en egen brandcell.

Svets utgör lokal för heta arbeten och ska utgöra egen brandcell.

Gasförråd, rum för spolarvätska och rum för oljor ska utgöra egna brandceller eftersom det där ska förvaras brandfarlig vätska eller gas.

Däckverkstad och däckförråd ska tillsammans utgöra en egen brandcell eftersom brandbelastning där kan förväntas överstiga 1600 MJ/m².

Fläktrum kan vara placerat i samma brandcell som det betjänar under förutsättning att ventilationskanaler är försedda med brandspjäll mot övriga brandceller.

Se även brandskisser i Bilaga A för brandcellsindelning

5.1.1 Brandteknisk klass på avskiljande konstruktioner

Brandcellsskiljande byggnadsdel i allmänhet ska vara utförd i brandteknisk klass EI 30. Rum som används som för förvaring av brännbara gaser och vätskor, högspänning, sprinklerpumpar samt utrymmen med hög brandbelastning ska utföras i brandteknisk klass EI 60.

5.1.2 Genomföringar och anslutningar

Genomföringar för VS, ventilation och el m.m. som passerar brandcellsskiljande konstruktioner ska vara tätade med typgodkända brandtätningssystem i lägst samma klass som konstruktionen i övrigt samt i enlighet med regionens riktlinjer för byggnadstekniskt brandskydd. Brandtätningar ska märkas/dokumenteras.

Vid håldäck ska håldäckskanter skyddas eller kläs in till EI 30 alternativt EI 60 i de fall brandcellsgräns i brandteknisk klass EI 60 kräver detta för att bibehålla sin föreskrivna integritet.

5.1.3 Installationer i brandcellsbegränsande byggnadsdelar

Installationer i brandcellsskiljande byggnadsdel som innebär att den brandcellsskiljande förmågan försämras ska kompletteras så att erforderlig brandklass upprätthålls. Detta gäller t.ex. eldosor.

5.1.4 Dörrar

Dörrar i brandcellsgräns ska generellt vara utförda i samma brandtekniska klass som brandcellsgränsen den sitter i. Dörrar till små tekniska utrymmen med bara en dörr behöver inte vara utförda med dörrstängare. Övriga dörrar i brandcellsgräns ska vara utförda med dörrstängare eller motsvarande.

Mot trapphus ska dörrar i brandcellsgräns vara täta i underkant och utförda i klass EI 30-S_{200}C.

Dörrar i brandcellsgräns som ska kunna ställas upp ska förses med magnethållare som stänger dörren när rök detekteras. Rökdetektorer ska finnas på bägge sidor om dörren. Magnetuppställda dörrar ska även kunna stängas manuellt med tryckknapp.

För att upprätthålla brandcellsgränser krävs det att dörrar förblir stängda vid brand. Dörrar i brandcellsgräns ska klara krav på tillhållning genom att fallkolv griper in i slutblecket enligt typgodkännande för aktuell dörr. Alternativt ska dörren vara försedd med godkänd dörröppnarautomatik som är dimensionerad för att motstå brandgastryck.

Sensorstyrning (såsom t.ex. flatscanner) av dörrar i brandcellsgränser ska kopplas ur vid brand så att dörren inte oavsiktligt öppnas. Sensorstyrning ska brytas på signal från rökdetektor i anslutning till respektive dörr. Rökdetektorer ska finnas på båda sidor om dörren. Rökdetektor kan vara del av brandlarmsanläggningen eller endast vara lokalt kopplade. Där dörröppningsautomatiken är en förutsättning för utrymning ska armbågskontakt fortsatt fungera.

5.1.5 Skydd mot brandspridning från intilliggande tak

Eftersom lägre belägna utrymmen är försedda med automatisk vattensprinkler krävs ingen brandtekniskt avskiljande konstruktion vid lägre beläget tak i närheten av annan brandcell.

5.2 Ytterväggar

Fasadbeklädnader ska vara utförda med ytskiktsklass i lägst D-s2,d2.

5.3 Skydd mot omfattande brandspridning

Stora byggnader ska utformas så att omfattande brandspridning inom byggnaden begränsas.

I detta fall uppfylls skyddet mot omfattande brandspridning inom byggnaden genom att byggnaden ska förses med automatisk vattensprinkleranläggning eftersom den överstiger 5 000 m².

5.4 Invändiga ytskikt och material

5.4.1 Väggar, tak, golv och fast inredning

Följande krav ställs på ytskikt:

Lokaltyp – Br2	Tak	Väggar	Golv
Utrymningsvägar	B-s1,d0*	B-s1,d0*	
Garage	B-s1,d0*	B-s1,d0*	
Övriga rum	C-s2,d0*	D-s2,d0	

**Ytskikt ska vara applicerat på obrännbart underlag (A2-s1,d0) eller tändskyddande beklädnad ($K_2$10/B-s1,d0)*

Eftersom byggnaden inte klassats som för regionen kritisk verksamhet tillåts ytskikt vara utförda i trä i de fall myndighetskraven tillåter detta.

För mindre byggnadsdelar kan ytskikt utformas i lägre brandteknisk klass, dock lägst brandteknisk klass D-s2,d0. Mindre byggnadsdelar motsvaras av sådana byggnadsdelar vars sammanlagda omslutningsarea understiger 20 % av anslutande tak eller vägg. Exempel på sådana mindre byggnadsdelar kan vara dörrblad, dörr- och fönsterkarmar, tak- och golvlister, och balkar. Detta gäller dock inte rörisolering.

Ovanstående lägre krav gäller även för rum i de fall ytskiktet inte påverkar utrymningssäkerheten i byggnaden. Detsamma gäller för rörisolering i sådana rum. Det kan vara mindre rum om högst 15 m², t.ex. hygienutrymmen. Ovanstående lättnader accepteras inte i utrymningsvägar.

Ytskikt ska kontrolleras mot CE-märke eller typgodkännande för vald produkt.

5.4.2 Rörisolering

Ytskikt på friliggande rörledningar i mindre omfattning ska vara utfört i lägst rörisoleringsklass:

- B_L-s1,d0 (P I) där ytskiktskravet för omgivande ytor är B-s1,d0.
- C_L-s3,d0 (P II) där ytskiktskravet för omgivande ytor är C-s2,d0.
- D_L-s3,d0 (P III) där ytskiktskravet för omgivande ytor är D-s2,d0.

Om den sammanlagda exponerade omslutningsarean på rörinstallationer täcker en större yta än 20 % av angränsande vägg- eller takyta ska rörisoleringen uppfylla klass $A2_L$-s1,d0 eller ytskiktskravet för angränsade ytor på väggar, tak och dylikt.

5.4.3 Luftbehandlingsinstallationer

Material i luftbehandlingsinstallationer ska generellt vara utförda i obrännbart material (lägst klass A2-s1,d0).

För systemdelarna som anges i tabell nedan accepteras dock lägre brandteknisk klass.

Egenskaper för luftbehandlingsinstallationer	
Mindre detaljer såsom filtermaterial, packningar, fläktremmar och elinstallationer.	Inget krav (klass F).
Kanaler, förutom imkanaler.	Motsvarande ytskiktskrav som gäller för anslutande vägg- eller takyta. Undantaget gäller både in- och utsida av kanalen.
Kanaler i schakt och aggregatrum som förses med brand/brandgasspjäll, om utformning säkerställer att samtliga brandcellsgränser upprätthålls.	Klass E.
Kanaler i uteluftsdon i yttervägg inom det rum som ytterväggen gränsar till.	Inget krav (klass F).
Luftdon.	Klass E.

5.4.4 Kablar

Med kablar avses signalkablar för tele- och datatrafik samt elkablar.

Kablar ska vara utförda i lägst klass D_{ca}-s2,d2.

Kablar som kommer utifrån in i byggnaden får vara utförda utan brandteknisk klass fram till den närmaste inkopplingspunkten. Inkopplingen ska ske i den brandcell där kabeln kommer in i byggnaden och den oklassade kabelns längd i byggnaden får inte överstiga 20 meter.

Om kablar utgör mer än 5 % av takytan i en utrymningsväg (brandtekniskt avskilda trapphus från plan 2 i kontorsdelen) ska kablarna vara utförda i lägst klass C_{ca}-s1,d1.

Kabelstegar och andra upphängningsanordningar för kablar i utrymningsvägar ska vara utförda av obrännbart material.

6 Skydd mot brandspridning mellan byggnader

Tillfredställande skydd erhålls genom att byggnaden uppförs med minst 8 meters avstånd till annan byggnad.

6.1 Taktäckning

Taktäckningen på byggnader ska utformas så att antändning försvåras, brandspridning begränsas samt att den endast kan ge ett begränsat bidrag till branden. Med försvårad antändning avses exempelvis skydd mot flygbränder eller gnistor.

Taktäckning ska utformas med material av klass A2-s1,d0 för att möjliggöra placering av solceller.

På skärmtak ovan bussramper ska taktäckning utformas med material av klass A2-s1,d0 alternativt med material av lägst klass $B_{ROOF}(t2)$ på underliggande material av klass A2-s1,d0. Vald taktäckning av klass $B_{ROOF}(t2)$ ska vara godkänt för det underlag det ska användas på.

7 Bärförmåga vid brand

Byggnadsdelars bärförmåga vid brand ska säkerställas beroende på byggnadsdelens brandsäkerhetsklass (1-5), aktuell byggnadsklass (Br0-Br3) samt aktuell brandbelastning (3).

Byggnadsdelars bärverk som är dimensionerade genom klassificering ska uppfylla krav på bärförmåga vid brand enligt avsnitt 7.1 nedan.

Byggnadsdelar som krävs för att upprätthålla funktionen hos en brandcellsgräns eller annan avskiljande konstruktion ska utformas i minst motsvarande brandtekniska klass med avseende på bärförmåga (R).

Vid klassificering ska hänsyn tas till exponering på två eller fler sidor, till exempel vid brandceller i mer än ett plan, öppna entresolplan eller bärande väggkonstruktioner som inte är avskiljande.

7.1 Bärverk

Byggnadens bärverk ska uppfylla krav enligt tabell nedan.

Brandsäker-hetsklass	Exempel på byggnadsdel	Brandteknisk klass
5	Bärverk som krävs för att upprätthålla en avskiljande konstruktion motsvarande brandteknisk klass EI 60.	R 60
3	Bärverk som tillhör byggnadens huvudsystem och som inte hänförs till någon annan brandsäkerhetsklass. Stomstabiliserande bärverksdelar som tillhör byggnadens huvudsystem och som är nödvändiga för byggnadens horisontalstabilitet i brandlastfallet. Bärverk för entresolplan. Bärverk som krävs för att upprätthålla avskiljande konstruktion motsvarande brandteknisk klass EI 30.	R 30/(*R 15)
1	Infästning av icke bärande yttervägg, bjälklag på eller strax ovan mark, takfot, skärmtak, loftgång eller balkong. Sekundärbärverk såsom åsar, fribärande takplåtar och dylikt som inte är stomstabiliserande. Trapplan och trapplopp i utrymningsväg.	Kan vara utförda utan krav på bärförmåga vid brand.

**Om byggnaden förses med automatisk vattensprinkleranläggning kan kravet reduceras.*

7.2 Undertak

Bärverk för undertak inklusive infästningar som inte har brandcellsskiljande funktion ska vara typgodkända eller utformas på ett sådant sätt att de klarar en påverkan av 300 °C under 10 minuter utan att förlora sin funktion.

8 Utrymning

8.1 Tillgång till utrymningsväg

Om inget annat anges ska utrymmen där personer vistas mer än tillfälligt ha tillgång till minst två av varandra oberoende utrymningsvägar. För att utrymningsvägarna ska vara oberoende ska det vara minst 5 meter avstånd mellan dem.

Det ska finnas minst en utrymningsväg från varje plan.

Mindre entresolplan får utformas utan utgång till utrymningsväg från entresolplanet under förutsättning att utrymningen ändå kan ske på ett tillfredsställande sätt. I utrymningsfallet avses med mindre entresolplan ett plan inom brandcellen som utgör en liten del av underliggande plan, som inte är uppdelad i mindre rum och som endast är försett med räcke eller motsvarande. Ett mindre entresolplan utgör maximalt 50 % av golvarean på underliggande plan dock högst 25 m².

8.1.1 Utrymning över annan brandcell

Från rum för oljor sker utrymning endast över annan brandcell vilket accepteras eftersom gångavstånd till utrymningsväg inte överstigs från utrymmet och brandcellsgräns försämrar inte utrymningen.

8.1.2 En enda utrymningsväg

Utrymmen där personer enbart vistas tillfälligt kan utformas med tillgång till en enda utrymningsväg. Maximalt gångavstånd är 45 meter till utrymningsvägen som kan nås via intilliggande brandcell.

Dörr till säker plats får vara den enda utrymningsvägen från utrymmen i markplanet för verksamhetsklass 1 för maximalt 50 personer och med maximalt gångavstånd 30 meter.

Följande lokaler i byggnaden har en enda utrymningsväg:

- Gasförråd
- Spolarvätska
- Förråd/Bränsletankning
- Elrum med endast dörr i fasad
- Elrum, plan 2 i anslutning till trappa B
- Styrrum solceller, plan 2 i anslutning till trappa B
- Kompressorrum, plan 2 i anslutning till trappa A

Fläktrum och fjärrvärmerum utgör utrymmen där personer enbart vistas tillfälligt men har tillgång till två trapphus och gångavstånd beräknas därmed enligt ordinarie metod i avsnitt 8.3.1

8.2 Utrymningsstrategi för byggnaden

Kontorsdel
Inom kontorsdel sker utrymning i markplan genom dörrar i fasad. På övre plan sker utrymning genom trapphus via dörr i fasad i markplan ut till det fria.

Inom verkstad och tvätthall sker utrymning genom dörrar i fasad. Från plan 2 i verkstadsdelen sker utrymning via trappa till markplan och därifrån till dörrar i fasad.

Övrigt
Utrymningsvägar ska förses med skyltning enligt avsnitt 11.1.

Se även skisser i Bilaga A.

8.3 Utformning och framkomlighet

8.3.1 Gångavstånd till utrymningsväg

Gångavstånden till utrymningsväg överstiger inte tillåtet gångavstånd.

I ett utrymme som skyddas med ett automatiskt släcksystem kan gångavstånden ökas med en tredjedel Detta är medräknat i nedanstående gångavstånd.

Verksamhetsklass 1 (en utrymningsväg, markplan)
Tillåtet gångavstånd är 30 meter. Det är en lokal i markplan med endast en utrymningsväg.

Verksamhetsklass 1
Tillåtet gångavstånd är 60 meter. Persontätheten bedöms som liten och berörda personer kan förväntas ha tillräcklig lokalkännedom.

Generellt
Avståndet är räknat genom antagande att riktningsändringarna vid förflyttningen är rätvinkliga. Avståndet har mätts från de mest ogynnsamma fallen.

Sammanfallande gångväg till olika utrymningsvägar har multiplicerats med faktor 1,5.

Gångavstånd i trappa som ingår i gångvägen till en utrymningsväg har beräknats motsvara ett horisontellt gångavstånd som är fyra gånger nivåskillnaden.

8.3.2 Gångavstånd inom utrymningsväg

I trapphus som utgör utrymningsväg där utrymningsmöjlighet endast finns i en riktning överstiger inte gångavståndet tillåtet gångavstånd som är 10 meter.

Vid beräkning av gångavstånd inom utrymningsväg behöver ingen faktor för sammanfallande gångavstånd användas.

8.3.3 Passagemått mot och i utrymningsväg

Utrymningsvägarna ska ha en fri bredd på minst 0,90 meter. Räcken och liknande får inkräkta med högst 0,10 meter per sida i utrymningsvägen. Utrymningsvägar ska ha en fri höjd på minst 2,00 meter.

8.3.4 Dörrar

Dörrar som ska användas för utrymning ska vara utåtgående i utrymningsriktningen, vara lätta att identifiera som utgångar samt vara lätta att öppna och passera. Dörrarna ska vara placerade så att de i öppet läge inte hindrar utrymning för andra personer.

Dörrar mot och i utrymningsvägar ska vara utförda med minst 0,80 meter fritt passagemått och vara lätt öppningsbara med nedåtgående trycke.

Inåtgående dörrar får användas om köbildning inte kan förväntas uppstå framför dörren. Köbildning förväntas inte uppstå i lokaler för maximalt 30 personer

Automatiskt styrda horisontella eller vertikala skjutdörrar kan användas om de öppnar även vid strömavbrott eller om det går att öppna dem genom att trycka dörrbladen utåt.

En manuell horisontell skjutdörr kan användas i samma situationer som en inåtgående dörr. För de fall som dörren kräver någon form av mekanisk assistans för att kunna manövreras måste denna funktion också kunna fungera vid ett eventuellt strömavbrott.

Öppningsbeslag ska placeras med centrum mellan 0,80 och 1,20 meter över golv.

Den högsta kraften för att öppna en dörr ska anpassas efter vilken typ av öppningsanordning som används.

- För trycken ska den vertikala kraften understiga 70 N. Kraften för att trycka upp dörren ska understiga 150 N.
- För tryckplattor ska öppningskraften understiga 150 N. Detta gäller exempelvis för tryckplattor utformade enligt SS-EN 179.
- För större öppningsanordningar, exempelvis hela dörrblad eller panikutrymningsbeslag, kan en högre öppningskraft accepteras, dock högst 220 N för öppningsfunktionen och högst 150 N för fortsatt öppning av dörren. Detta gäller exempelvis för panikutrymningsbeslag utformade enligt SS-EN 1125.

Vred kan användas för att låsa upp en annars låst dörr i en lokal för högst 50 personer. Vred som används för att också öppna dörren (manövrerar även tryckesfallet) ska inte förekomma eftersom dessa är svåra att använda. Om kåpa som täcker vred används ska kåpan utformas så att den lätt kan forceras med en hand.

Knappar med elektrisk öppning kan tillämpas. Knappen ska placeras bredvid dörrens ordinarie trycke och vara så stor att den omedelbart uppmärksammas som öppningsknapp. Öppningsknappen ska vara placerad med centrum 0,80 till 1,20 meter över golv. Öppningsknappen ska vara tydligt utmärkt med en skylt som är minst 0,10 × 0,15 meter och belyst när personer väntas använda dörren, det vill säga även vid utrymning. Skylten ska vara försedd med lämplig figur, t.ex. stiliserad nyckel, samt texten ”Nödöppning” eller liknande. Dörren ska kunna öppnas även vid strömavbrott.

Skjutdörr ska inte öppnas enbart med elektrisk tryckknapp.

Låsta dörrar som enbart öppnar genom en signal från ett automatiskt brandlarm får inte förekomma eftersom utrymning kan bli nödvändig av annan anledning än brand.

Dörrar avsedda för utrymning som hålls låsta under vissa tider ska ha elektrisk kontroll av att samtliga dörrar är upplåsta under den tid personer vistas i lokalen. För att tillfredsställande utrymning ska kunna ske ska kontrollen vara samordnad med någon för

driften väsentlig funktion, exempelvis huvudbelysningen. Strömavbrott eller annat fel ska inte sätta denna kontroll ur funktion.

Regler om tillgängliga och användbara dörrar finns i BBR avsnitt 3:143.

Om försäkringsbolag eller annan intressent har krav på låsning ska detta samordnas så att utrymningsstrategin inte påverkas negativt.

8.3.5 Frångänglig utrymning enligt AFS

Tillgång till utrymningsväg för frångänglig utrymning kan utgöras av antingen tillfällig utrymningsplats eller tillgänglighetsanpassad utrymningsväg som leder horisontellt till säker plats.

Tekniskt byte där installation av automatiskt släcksystem innebär att krav på tillgång till tillgänglighetsanpassad utrymning utgår kan inte tillämpas då krav enligt AFS föreligger.

Dörr i tillgänglig utrymningsväg och dörrar till tillfällig utrymningsplats som har krav på dörröppningsautomatik ska vara försedd med säker kraft, t.ex. batteribackup. För ytterligare krav på dörrar i brandcellsgräns med dörröppningsautomatik, se avsnitt 5.1.4.

Tillfällig utrymningsplats ska vara utformad utifrån definition i AFS, detta innebär att den ska ha en yta om minst 1,30 x 0,70 m² och vara försedd med talad tvåvägskommunikation. Tvåvägskommunikation ska vara placerad på 0,8 m höjd. Kommunikationssystemet funktion ska kunna upprätthållas vid strömavbrott samt ha ett skydd mot strömavbrott till följd av brand. Utrymningsplatsen ska vara brandtekniskt avskild motsvarande lägst klass EI 30.

Krav på tillgång till tillgängliga utrymningsvägar (frångänglighet) uppfylls genom följande utrymningsstrategi:

Kontorsdel, plan 1, markplan
Frångänglig utrymning enligt AFS 2023:12 uppnås genom att ordinarie utrymningsvägar i fasad utförs tillgängliga för utrymning. Detta innebär att de ska vara tillgänglighetsanpassade utifrån krav i AFS 2023:12, 3 kap. 4§ samt kapitel 3 i BBR.

Kontorsdel, plan 2
Frångänglig utrymning enligt AFS 2023:12 uppnås genom tillfällig utrymningsplatser i utrymningstrapphus. Samtliga dörrar som behöver passeras från en tillgänglig arbetsplats till tillfällig utrymningsplats ska vara tillgängliga enligt krav i AFS, 3 kap. 4§ samt kapitel 3 i BBR.

Verkstadsdel samt tvätt- och städdel
Utrymmena bedöms inte utgöra tillgänglig arbetsplats och behöver därmed inte förses med frångänglig utrymningsväg

8.3.6 Hiss

Hiss ska ej användas vid utrymning vid brand.

9 Möjlighet till räddningsinsatser

Byggnaderna ska vara åtkomliga för räddningsinsatser.

9.1 Räddningsvägar

De hårdgjorda ytorna runt byggnaden ska kunna användas av räddningstjänsten i samband med släckinsats. Bärigheten ska motsvara gatunätets Räddningsväg behöver ej anordnas.

Avståndet mellan räddningstjänstens uppställningsplats och närmaste brandpost ska understiga 75 meter.

Avståndet mellan räddningstjänstens uppställningsplats och byggnadens angreppspunkt ska understiga 50 meter.

Räddningstjänsten ska ha tillträde till grindar in till området.

9.2 Tillträdesvägar

Invändiga tillträdesvägar finns till varje plan genom ordinarie trapphus och utrymningsvägar.

Räddningstjänsten har tillträde till yttertak via egen utrustning.

9.3 Brandvattenförsörjning

Tillgång till kommunal brandpost ska stämmas av i kommande projekteringsskede. Brandvattenförsörjning ska även samordnas med räddningstjänsten. Sprinklertank ska enligt egenambition förses med uttag till räddningstjänsten och utökas för att kunna tillgodose räddningstjänsten med släckvatten motsvarande 1200 l/min i 60 minuter, alltså minst 72 m^3.

9.4 Släckutrustning

Byggnaden ska vara försedd med inomhusbrandposter eller handbrandsläckare, se avsnitt 11.7.

9.5 Brandgasventilation

Som egenambition för att möjliggöra för räddningstjänsten att rädda så stort ekonomiskt värde av byggnaden som möjligt ska brandgasventilation av verkstadslokal anordnas genom luckor i yttertaket eller öppningsbara fönster. Luckor och fönster ska vara öppningsbara av räddningstjänsten från tryckknapp/-knappar placerade vid brandförsvarstablån. Den sammanlagda storleken av luckorna ska projekteras i senare skede. Tilluft ska erhållas via öppningar i fasad som öppnas manuellt av räddningstjänsten.

Automatisk öppning av luckor i taket efter aktivering av automatisk vattensprinkleranläggning ska utredas i kommande projektering.

9.6 Solcellsanläggning

För att undvika att solcellerna påverkas vid användning av brandgasventilation ska avstånd mellan solceller och brandgasventilation vara minst 2 meter.

I enlighet med SEK Handbok 457 (4) ska solceller installeras med 5 meter avstånd mellan grupperingar om högst 40x40 meter.

För att beakta risker för spridning över brandcellsgränser ska solcellspaneler inte installeras närmare en brandcellsgräns än 1 meter. Det accepteras eftersom räddningstjänst har möjlighet till håltagning på andra delar av taket på vardera sida om underliggande brandcellsgräns. Solcellsanläggning ska installeras på minst 1,0 meter avstånd från ventilationshuvar för att minska risken för brandspridning från fläktrum.

Det ska finnas möjlighet för räddningstjänsten att bryta strömmen till växelriktare manuellt. Lampa eller annan typ av indikation ska även finnas intill brytaren för att säkerställa att avstängningen fungerat. Lämplig placering av brytare är vid brandförsvarstablån. I annat fall kan nödbrytningsanordning finnas vid lättillgänglig plats i anslutning till insatsväg. Strömmen till växelriktare ska även brytas vid aktiverat brandlarm.

Tydlig skyltning som talar om strömbrytarens placering och funktion ska finnas vid entréer som räddningstjänsten kan antas nyttja samt vid brytare. Skylten ska vara utformad med vit text på röd bakgrund, exempel på text kan vara: ”SOLCELLSANLÄGGNING-SLÅ IFRÅN DENNA BRYTARE I HÄNDELSE AV BRAND”.

Växelriktare ska placeras så nära solcellspaneler som möjlig och placeras på obrännbart underlag. Växelriktaren ska endast omges av obrännbart material minst 1 meter i alla riktningar

En schematisk bild som visar strömförande delar ska finnas i direkt anslutning till brandförsvarstablå. Det ska i bilden tydligt framgå vilka delar som alltid är strömförande samt vilka delar som strömmen bryts i med hjälp av säkerhetsbrytaren. Information ska även finnas kring systemets funktion och uppbyggnad samt kontaktuppgifter till anläggningens driftansvarige. Skyltning för att tillse att räddningstjänsten tydligt kan utläsa att byggnaden har solceller ska sättas upp i samråd med lokal räddningstjänst. Strömförande delar ska märkas tydligt för att minimera sannolikheten att de påverkas utan kunskap om att de är strömförande.

Hela solcellsanläggningen inklusive kablar från respektive solcellspanel ska kunna göras säkra vid brand för att möjliggöra tillfredställande säkerhet för räddningstjänsten vid insats. Det innebär att anläggningen ska vara utformad så att spänningen i samtliga likströmskablar sänks till säkra nivåer när strömmen till växelriktaren bryts.

Nedan följer alternativ utformning av solcellsanläggning till stycke ovan som medför större risker för insatspersonal eftersom det förekommer strömförande kablar i insatsområdet men som accepteras

- Solcellsanläggningen ska vara försedd med manuell strömbrytare som bryter likströmmen mellan solcellspaneler och växelriktare för att kunna säkerställa säkerheten för räddningspersonal. Likströmmen ska brytas så nära solcellspanelerna som möjligt. Strömförande likströmskablarna ska i detta fall förläggas synliga och tydligt utmärkta med varningsskyltar.
- Växelriktare ska vara placerad så nära solcellspanelerna som möjligt för att begränsa längden strömförande likströmskablage. Strömförande likströmskablarna ska i detta fall vara förlagda synliga och tydligt utmärkta med varningsskyltar. Det ska även finnas tydliga ritningar som visar var strömförande kablar är placerade.

Batterirum ska vara placerat i egen brandcell och samtliga batterier ska vara enkelt åtkomliga vid släckinsats. Släckvatten ska kunna hanteras på lämpligt sätt. Vid större batterirum ska utrymmet vara försett med separat brandgasventilation, i annat fall kan brandgasventilation via intilliggande utrymme accepteras.

10 Ventilationsbrandskydd

Vid färdigställandet av detta dokument är det inte helt fastlagt hur skyddet mot brand och brandgasspridning kommer att utformas. Detta ska redovisas i senare projekteringsskede.

10.1 Skyddsmetod mot brandgasspridning

Ventilationssystem ska vara utformade så att ett tillfredsställande skydd mot spridning av brandgaser mellan brandceller erhålls.

Metod

Skyddet mot brandgasspridning ska uppnås genom ett eller flera av följande:

Brandgasspjäll och Brand/brandgasspjäll

Följande gäller vid val av skyddsmetod som nyttjar brand och/eller brand/brandgasspjäll:

- Brandgasspridning mellan brandceller ska förhindras med brandgasspjäll eller brand-/brandgasspjäll (utförda enligt AMA) brandklassade i EI 60 enligt EN 13501-3.
- Spjällen ska utföras enligt SS-EN 15650.
- Spjäll ska motioneras minst var 48:e timme eller enligt tillverkarens anvisningar.
- Spjäll ska aktiveras vid spänningsbortfall och vara försedda med automatisk kontroll av funktion.
- Aktivering av spjäll ska ske med rökdetektor som placeras på ett för ändamålet lämpligt sätt enligt tillverkarens anvisningar. Rökdetektorns utformning ska verifieras enligt SS-EN 54-7.
- Detektorer i kanalsystem ska placeras så att en utspädning på maximalt 1:10 erhålles vid detektor om inte full funktion kan påvisas med annan placering.

- Aktivering av spjäll kan alternativt ske från automatiskt brandlarm med fullständig övervakning.
- Vid brandindikering ska samtliga spjäll stänga.
- Vid brandindikering ska fläktar stoppa.

Separata ventilationssystem:
Enskild brandcell ventileras med separat ventilationssystem och därmed föreligger ingen risk för brandgasspridning mellan brandceller.

11 Brandtekniska installationer

11.1 Vägledande markering

Utrymningsvägar ska generellt förses med genomlysta vägledande markeringar. Efterlysande markeringar kan användas i lättorienterade utrymmen med dagsljusinsläpp.

Förslag på placering presenteras på brandskisser i Bilaga A.

11.2 Allmänbelysning

Samtliga utrymningsvägar ska vara försedda med allmänbelysning.

Belysningsstyrkan ska i genomsnitt inte understiga 100 lux i utrymningsvägen.

11.3 Nödbelysning

Enligt AFS 2023:12 ska nödbelysning av tillräcklig styrka finnas i utrymningsvägar som saknar dagsljus samt i sådana arbets- och förvaringslokaler där personer är speciellt utsatta för risker i händelse av fel på den ordinarie belysningen. Detta gäller exempelvis arbetsplatser med rörliga maskindelar. Aktuellt för projektet blir nödbelysning i utrymningstrapphus i kontorsdelen, smörjgrop och takarbetsplatser i verkstadsdel.

På golvet i gångstråket bör belysningsstyrkan vara minst 1 lux på det sämst belysta stället. Exempel på ljusbehov för att dimensionera belysningen av utrymningsvägar finns i standarden SS-EN 1838:2013.

11.4 Automatiskt brandlarm

Enligt regionens riktlinjer för byggnadstekniskt brandskydd ska byggnaden utföras med automatiskt brandlarm enligt minst SBF 110:8 (5) klass C samt övervakning i vilrum och utrymmen med särskilda brandrisker.

Brandlarmet ska även vidarekopplas till räddningstjänst.

Strömmen till växelriktare för solcellsanläggningen ska brytas på brandlarm.

Utförandespecifikation ska tas fram i senare projekteringsskede.

11.5 Utrymningslarm

Enligt regionens riktlinjer för byggnadstekniskt brandskydd ska byggnaden utföras med utrymningslarm med hörbarhet enligt SBF 110:8 i utrymmen för vila, personalrum, avskilda mötesrum och i utrymningsvägar och kommunikationsvägar. Dock inte i trapphus. Utrymmen med hög ljudnivå ska anpassas med optiska ljuddon.

Utförandespecifikation ska tas fram i senare projekteringsskede.

11.6 Automatiska släcksystem

Automatisk vattensprinkleranläggning ska installeras i byggnaden.

Automatisk vattensprinkleranläggning ska utföras enligt SBF 120:8 (6) samt SS-EN 12845 och standardserien SS-EN 12259. Eventuell utformning enligt annan standard ska stämmas av med brandsakkunnig och verifieras med analytisk dimensionering om avvikelser finns mot ovanstående standarder.

Installation av automatisk vattensprinkleranläggning medför att följande tekniska byten har kunnat medges:

- Brandceller och brandsektioner kan utföras utan begränsning i storlek. (BBR 5:561)
- Gångavstånd till utrymningsväg har förlängts med en tredjedel. (BBR 5:331)
- Minskat skydd vid lägre beläget tak i annan brandcell. (BBR 5:536)
- Minskat krav på bärförmåga vid brand enligt EKS. (Avdelning C, kap-1.1.2, 6 § i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2011:10) om tillämpning av Europeiska konstruktionsstandarder (eurokoder), EKS 12)

Vid fler än två tekniska byten krävs en analys av byggnadens robusthet. Den ska tas fram i senare projektskede.

Generellt aktiveras ett sprinklersystem genom att varje enskilt sprinklerhuvud aktiveras av värmepåverkan från branden. För att erhålla en snabb aktivering och utnyttja sprinklerns positiva effekter för utrymning ska sprinklerhuvuden med kort aktiveringstid installeras, d.v.s. med ett RTI-värde som är lägre än 50 ms½. Nominell aktiveringstemperatur ska vara högst 68 °C.

Tryckgivare/flödesvakt ska finnas för aktivering av automatiskt brandlarm och vidarekoppling till räddningstjänsten.

11.7 Släckredskap för personer på platsen

Släckredskap ska vara väl synliga och finnas på lättillgängliga platser samt där risken för brand är stor.

Släckredskap ska märkas enligt AFS 2023:12 (7).

Avståndet till närmaste släckredskap ska ej överstiga 25 meter.

Handbrandsläckare ska utföras enligt SS-EN 3.

Inomhusbrandposter utförda enligt SS-EN 671-1 kan användas som alternativ till brandsläckare.

Enligt regionens riktlinjer för byggnadstekniskt brandskydd ska det finnas minst en 3-lagers brandfilt lätt åtkomlig i varje verksamhet. Brandfiltar ska vara minst 120 cm x 180 cm och utformade enligt SS-EN 1869.

12 Brandfarlig vara

12.1 Brandfarliga varor

Förvaring och hantering av brandfarliga och explosiva varor ska uppfylla krav enligt lag om brandfarliga och explosiva varor (8) med därtill hörande förordning och föreskrifter från MSB (tidigare Räddningsverket och Sprängämnesinspektionen).

De föreskrifter som hanterar brandfarlig vara är främst MSBFS 2020:1 om hantering av brandfarlig gas och brandfarliga aerosoler (9), MSBFS 2023:2 Hantering av brandfarliga vätskor (10) och SRVFS 2004:7 Föreskrifter om explosionsfarlig miljö vid hantering av brandfarliga gaser och vätskor (11).

Vid tillståndspliktig mängd av brandfarliga vätskor eller gaser (enligt MSBFS 2013:3) ska tillstånd sökas. Den som bedriver tillståndspliktig verksamhet ska utse en föreståndare för brandfarlig vara och säkerställa att tillräcklig kompetens finns för att hantera varorna på ett säkert sätt.

Vid tillståndspliktig hantering ska även en riskutredning utföras för verksamheten, denna ska redovisas i ett separat dokument (11).

Skyddsavstånd mellan stålcistern med diesel och byggnad bör undersökas för de specifika förhållandena men kan förväntas vara minst 15-20 meter beroende på volym och 8 meter till parkerade tyngre fordon.

Referenser

1. *Boverkets byggregler, BBR 30.* Karlskrona : Boverket, 2024. BFS 2011:6 med ändringar t.o.m. BFS 2024:5 (BBR 30).

2. *Boverkets konstruktionsregler, EKS 12.* Karlskrona : Boverket, 2022. BFS 2022:4.

3. *Boverkets allmänna råd (2013:11) om brandbelastning.* u.o. : Boverket. BBRBE 1, BFS 2013:11.

4. *Solceller - Råd och regler för elinstallationen.* u.o. : SEK Svensk Elstandard, 2019. SEK Handbok 457, utg 1:2019.

5. *Regler för brandlarm.* u.o. : Brandskyddsföreningen. SBF 110:8.

6. *Regler för automatiskt vattensprinklersystem.* u.o. : Brandskyddsföreningen. SBF 120:8.

7. *Arbetsplatsens utformning, AFS 2023:12.* u.o. : Arbetsmiljöverket, 2023.

8. *LBE, Lag om brandfarliga och explosiva varor.* u.o. : Sveriges riksdag. SFS 2010:1011.

9. *Föreskrifter om hantering av brandfarlig gas och brandfarliga aerosoler.* u.o. : Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. MSBFS 2020:1.

10. *Hantering av brandfarliga vätskor.* u.o. : Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. MSBFS 2023:2.

11. *Föreskrifter om explosionsfarlig miljö vid hantering av brandfarliga gaser och vätskor.* u.o. : Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. SRVFS 2004:7.

12. *LSO, Lag om skydd mot olyckor.* u.o. : Justitiedepartementet, 2003. SFS 2003:778.

FSD Sverige AB

Upprättad av:

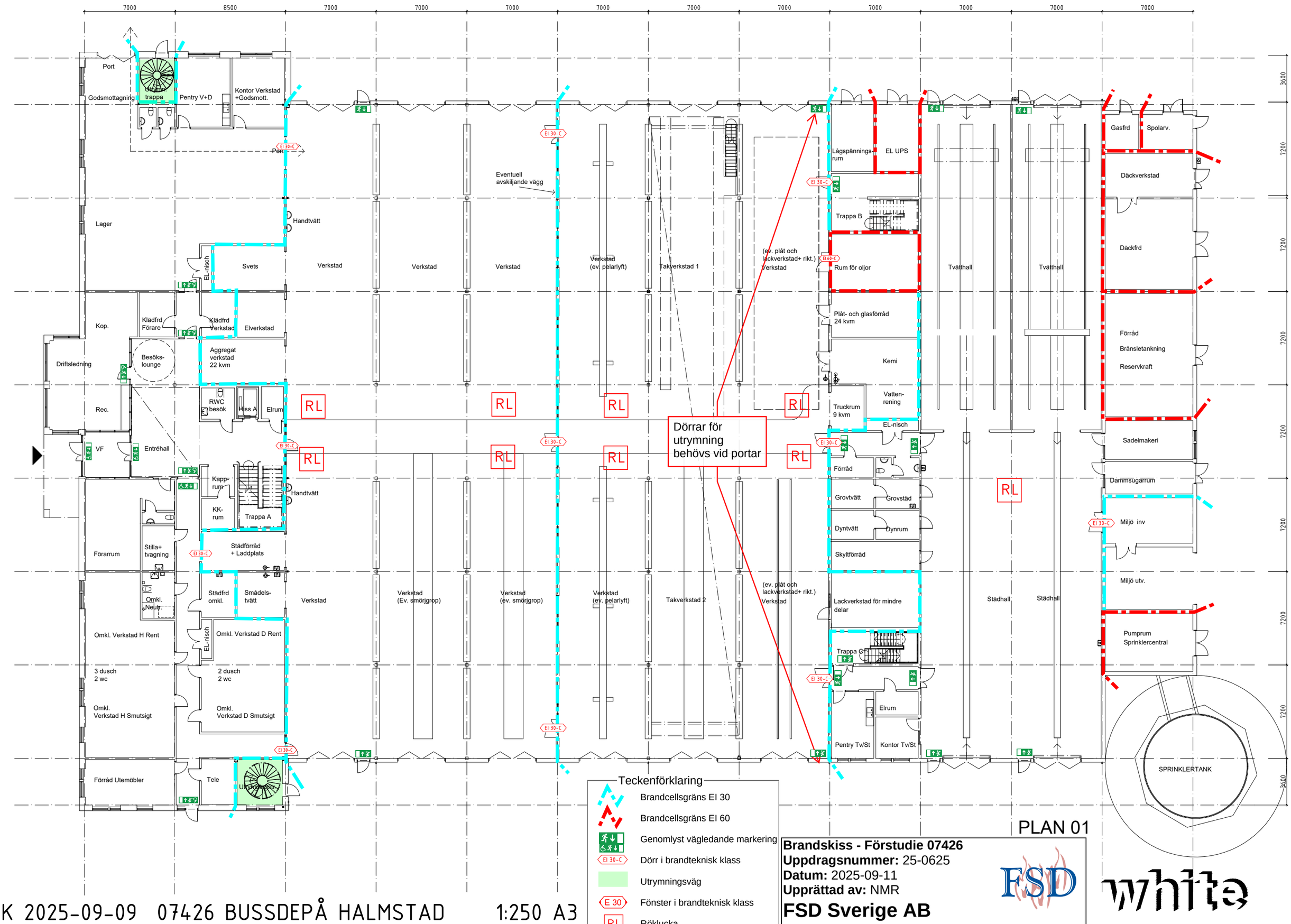
Niclas Movitz Rydhé
Brandingenjör

Granskad av:

Anders Wiemo
Brandingenjör

Bilaga A – Brandskiss

Brandskisser som redovisar brandskyddsåtgärder återfinns på efterföljande sidor.



Teckenförklaring

- Brandcellsgräns EI 30
- Brandcellsgräns EI 60
- Genomlyst vägledande markering
- EI 30-C — Dörr i brandteknisk klass
- Utrymningsväg
- E 30 — Fönster i brandteknisk klass
- RL — Röklucka

PLAN 01

Brandskiss - Förstudie 07426
Uppdragsnummer: 25-0625
Datum: 2025-09-11
Upprättad av: NMR

FSD Sverige AB

FHK 2025-09-09 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3

Frångänglig utrymningsplats med talad tvåvägskommunikation placeras förslagsvis i utrymningstrapphus.
Trappa orienteras så att 0,8 meters fritt passagemått uppnås vid sidan av utrymningsplatsen om 0,7x1,4 m

7000 8500 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000

3600 7200 7200 7200 7200 7200 3600

Utrym trappa
EI 30-S$_{200}$C
Tv/St förråd
Omkl. Neutral
Motionsrum
EI 30
Neutral
Omkl inkl. dusch/wc, Förare
6 dusch
6 wc
Fläkt- och Kylrum
Eventuell avskiljande vägg
TRAVERS
Elrum
Styrrum Solceller
Trappa B
Teknik- och Maskinrum
UPPET NER
Tvätthall övre del
Paus/Matrum
Kök
Hiss
El
Entréhall Plan
RL
Verkstäder övre del
Fläktrum
Lounge
Vilrum
Trappa A
Utbildning/Möte
Samtal, Neutral
Undercentral/ Fjärrvärme
Facklokal
Kapprum
Kontor/ Tyst rum
Kop./ Post
Frd
Samtal
Mötesrum
Trappa C
Kompressorrum
Städhall övre del
SPRINKLERTANK
Kontors-landskap
Trappa

Frångänglig utrymningsplats med talad tvåvägskommunikation placeras förslagsvis i utrymningstrapphus. Trapphus kan behöva utökas.
Trappa placeras och orienteras så att 0,8 meters fritt passagemått uppnås vid sidan av utrymningsplatsen om 0,7x1,4 m

Teckenförklaring
- Brandcellsgräns EI 30
- Brandcellsgräns EI 60
- Genomlyst vägledande markering
- EI 30-C Dörr i brandteknisk klass
- Utrymningsväg
- E 30 Fönster i brandteknisk klass
- RL Röklucka

PLAN 02

Brandskiss - Förstudie 07426
Uppdragsnummer: 25-0625
Datum: 2025-09-11
Upprättad av: NMR
FSD Sverige AB

FHK 2025-09-09 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3

7000 8500 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000 7000

3600 7200 7200 7200 7200 7200 7200 3600

Underliggande brandcellsgräns

PLATS FÖR SOLCELLER

PLATS FÖR SOLCELLER

PLATS FÖR SOLCELLER

PLATS FÖR SOLCELLER

PLATS FÖR SOLCELLER

PLATS FÖR SOLCELLER

PLATS FÖR SOLCELLER

2,00°

5,00°

5,00°

5,00°

5,00°

2,00°

2,00°

2,00°

22,00°

22,00°

RL

LN

GK

Teckenförklaring

- Brandcellsgräns EI 30
- Brandcellsgräns EI 60
- Genomlyst vägledande markering
- EI 30-C — Dörr i brandteknisk klass
- Utrymningsväg
- E 30 — Fönster i brandteknisk klass
- RL — Röklucka

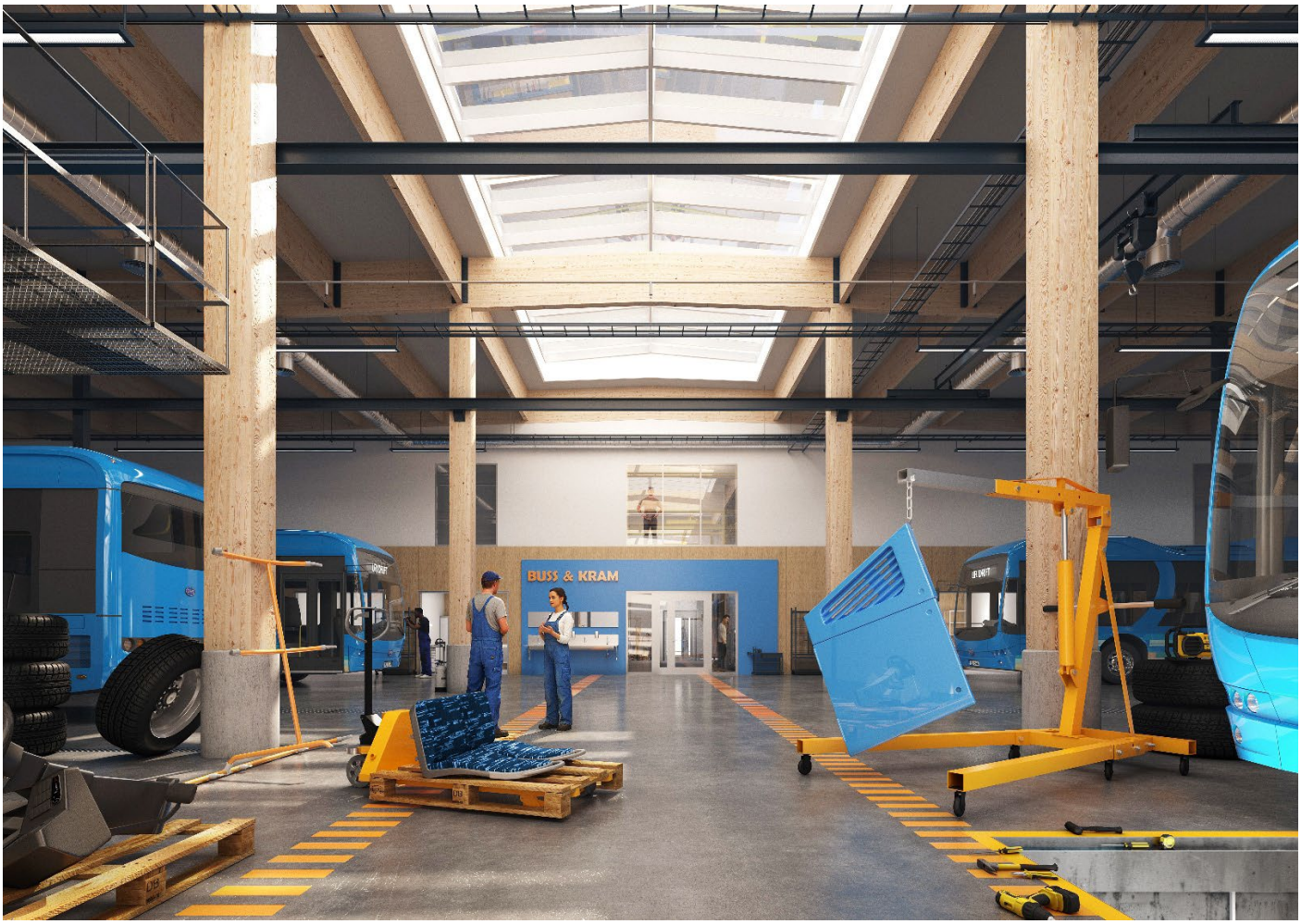
TAKPLAN

Brandskiss - Förstudie 07426
Uppdragsnummer: 25-0625
Datum: 2025-09-11
Upprättad av: NMR

FSD Sverige AB

FHK 2025-09-09 07426 BUSSDEPÅ HALMSTAD 1:250 A3

BILAGA 6.1
Riskanalys hyra/köpa
Region Halland
oktober 2025



FÖRSTUDIE
Utförd av RK Ekonomi, Regionfastigheter

07426 Förstudie gällande ny bussdepå i Halmstad för Hallandstrafiken

oktober 2025

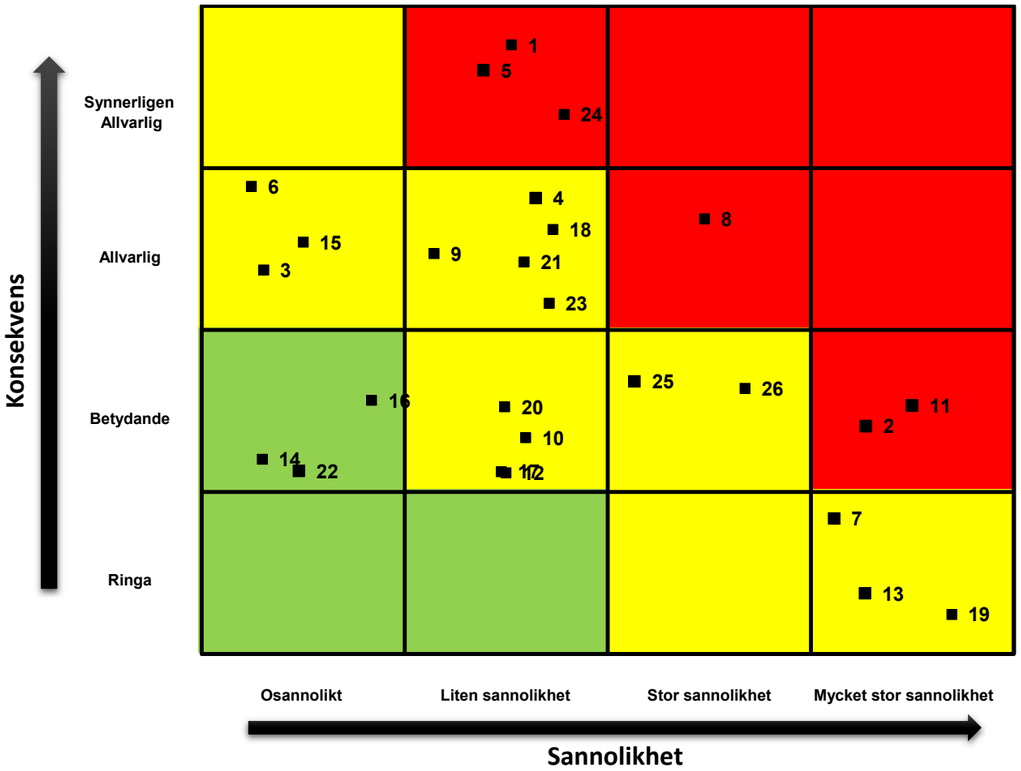
Region Halland

Hallandstrafiken

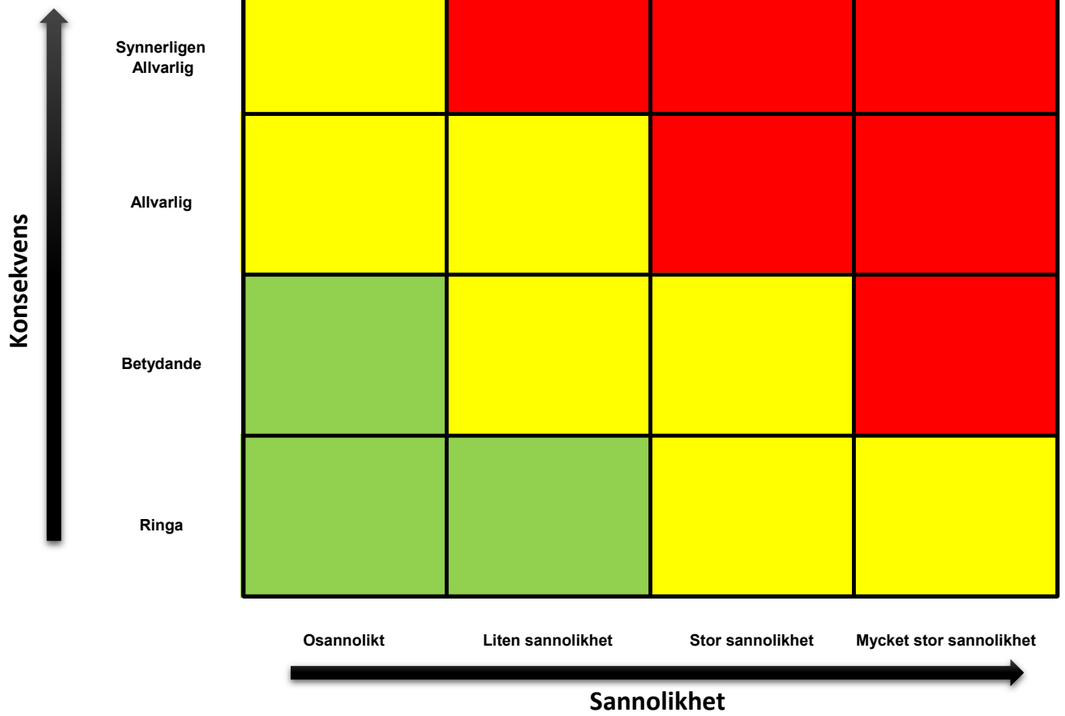
INLEDANDE INFORMATION

Inledande information			
1	**Beställare av riskanalysen** (Namn och kontaktuppgifter)	Regionfastigheter, Region Halland	Marcus Vennersten - Förvaltare
2	**Namnge och definiera analysobjektet** (projekt, process, rutin, organisation, system etc. samt dess avgränsning) Även roller, ansvar och eventuella tidsperspektiv kan beskrivas här.	Riskanalysens syfte är att klargöra de riskerna samt de för/nackdelar som finns vid både hyrande och ägandet av en bussdepå. Riskanalysen utförs av Regionfastigheter med stöd från konsulter samt inbjudna intressenter från Säkerhetsavdelningen och Verksamheten.	Se tab "Sannolikhet - Konsekvens" för bedömningsmatris
3	**Datum för riskanalysen** (Första tillfälle och uppföljning)	2024-12-09	
4	**Deltagare vid riskanalysen** (Namn och kontaktuppgifter)	Alexander Lilja Engström alexander.lilja-engstrom@regionhalland.se	Sören Holm Magnus Ek Marcus Vennersten Charlie Drab Lotta Sundell Dan Johansson Helena Vaide William Reinler Martin Fjärdhammar Viktor Melin
5	**Övrig information**	Grundläggande för denna riskanalys är en SWOT analys där man tittat på just hyra/äga frågan, denna riskanalys grundar på detta dokument men här har vi även försökt kvantifiera riskerna och sannolikheterna.	

Riskmatris innan åtgärd



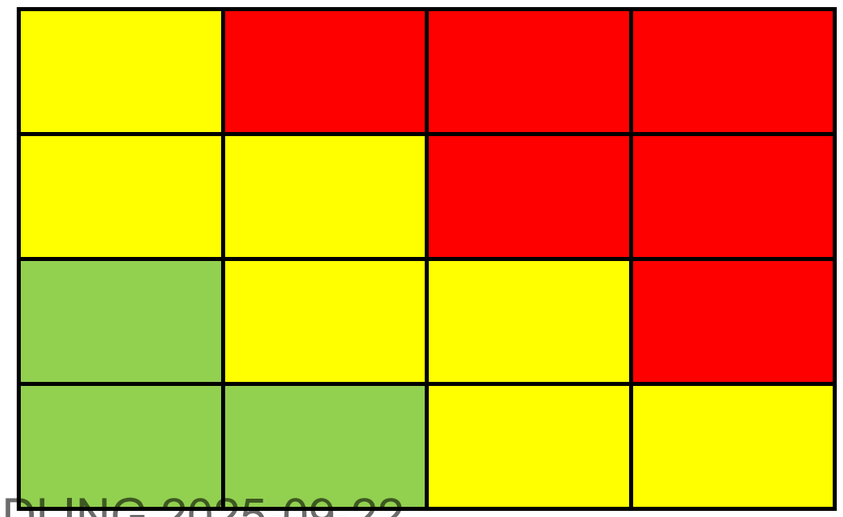
Riskmatris efter åtgärder



Risker som inte anses ha någon konsekvens dvs enligt konsekvensmatrisen bedöms "Ingen" konsekvens riskanalyseras inte alls.

Acceptabel nivå	Risker som inte kräver någon åtgärd alternativt bedömts som låga. Risken har värderats lågt och det har bedömts att den inte medför störningar i organisationen. Risk som kan accepteras men som ska bevakas. Dessa risker kan hanteras i den löpande verksamheten.
Medel nivå	Risker som behöver analyseras djupare. Riskerna ska bevakas i syfte att snabbt kunna sätta in åtgärd om händelsen inträffar.
Hög nivå	Höga risker som behöver åtgärdas. Dessa risker kräver åtgärder från ansvarig chef och ska rapporteras till ledningen.
Oacceptabel nivå	Allvarliga risker som behöver åtgärdas snarast. Riskerna har värderats med hög sannolikhet eller hög konsekvens. Dessa risker kräver åtgärder från ansvarig chef och ska rapporteras till ledningen.

Redigering av acceptansnivåer (redigerar inte regel på riskanalys)



GRANSKNINGSHANDLING 2025-09-22

Steg 1 - Identifiering av hot & sårbarheter					Steg 2 - Riskbedömning					Steg 3 - Riskhantering						
Skyddsvärt Skyddsvärda tillgångar relevanta för analysen		**Process / Aktivitet** Ange området risken tillhör		**Risk** Ange vad det är för risk du ser inom detta område	**Konsekvensbeskrivning** Beskrivning av de troliga konsekvenserna om risken inträffar	**Riskbedömning innan åtgärd**			**Fortsatt analys?** Vilka risker som ska vidare till steg 3?	**Åtgärdsförslag** Vad kan göras för att eliminera, begränsa eller bevaka riskerna och dess sårbarheter?	**Beslut om åtgärd** Ange namn, sign & datum	**Ansvarig** (för genomförande) Datum när åtgärd ska vara genomförd	**Uppföljning** Ange namn, sign & datum för genomförande	**Riskbedömning efter åtgärd**		
						Konsekvens	Sannolikhet	Riskvärde						Konsekvens	Sannolikhet	Riskvärde
ID	*Namn*	*ID*	*Process*	*Risk*	*Konsekvens*											
		1	Hyra	Fastighetsägaren säljer fastigheten till någon som inte vill bedriva hyresverksamhet	Vi behöver akut hitta / bygga en ny fastighet för Hallandstrafiken	4	2	8	**Ja - Hantera risk**	Säkerställa genom avtal, option att vi ska få frågan att köpa fastigheten om den måste säljas. (innebär utökade avtalskostnader)						
		2	Hyra	Fastighetsägaren väljer de lösningar som är ekonomiskt gynnsamt	Vi får mindre möjlighet att påverka drift /innehåll / logistik / arbetsmiljö	2	4	8	**Ja - Hantera risk**	Tydlig kravställning i avtal med möjlighet till viss flexibilitet (innebär utökade avtalskostnader)						
		3	Hyra	Nya lagkrav innebär eventuella förändringar som vi inte kan upprätthålla	Eventuellt kan vi inte uppfylla lagkrav	3	1	3	**Nej - Acceptera risk**	Fastighetsägaren måste uppfylla de lagkrav som existerar						
		4	Hyra	Mindre möjlighet att påverka dimensionering av försörjning	Det blir svårare att uppfylla lagkrav kopplat till LKRB	3	2	6	**Nej - Acceptera risk**	Fastighetsägaren måste uppfylla de lagkrav som existerar						
		5	Hyra	Svårare att utveckla fastigheten	Vi möter inte framtidens behov	4	2	8	**Ja - Hantera risk**	Expansionsdel i avtal där vi får möjlighet att utveckla fastigheten i den riktning vi ser (innebär utökade avtalskostnader)						
		6	Äga	Skifte i politiskt styre kan innebära försäljning av fastigheten	Vi kan behöva Hyra fastigheten vi tidigare äger	3	1	3	**Nej - Acceptera risk**							
		7	Äga	Större kostnad till start	Binder kapital	1	4	4	**Nej - Acceptera risk**	Hyra fastigheten eller investera klokt						
		8	Hyra	Gränsdragningsproblematik tre parter	Konflikt mellan parter, fler gränsdragningslistor	3	3	9	**Ja - Hantera risk**	Tydlig gränsdragningslista mot fastighetsägaren och trafikföretaget						
		9	Äga	Gränsdragningsproblematik två parter	Konflikt mellan parter	3	2	6	**Nej - Acceptera risk**	Tydlig gränsdragningslista mot trafikföretaget						
		10	Hyra	Svårare att uppnå hållbarhetsmål	Politiskt beslutade mål uppnås inte	2	2	4	**Nej - Acceptera risk**	Fastighetsägaren behöver följa region hallands uttalade mål						
	XXXXXXXXX	**11**	Hyra	Hyra blir kostnadsdrivande då fastighetsägaren också vill gå +	Högre kostnader innebär sämre utbud och dyrare resor alternativt högre skatter	2	4	8	**Ja - Hantera risk**	Säkerställa bra hyresavtal						
		12	Hyra	Hyresvariant har svårt att möta politiska mål	politiska mål uppnås inte	2	2	4	**Nej - Acceptera risk**							
		13	Hyra	Svårare att hantera bidragsbitar för robusthet	Privat fastighetsägare kan inte söka SSIK bidrag	1	4	4	**Nej - Acceptera risk**							
		14	Äga	Ägande varianten gör att vi inte kan säga upp avtalet om det skulle visa sig vara fel för oss	Fastigheten blir svår att ställa om för annan verksamhet	2	1	2	**Nej - Acceptera risk**							
		15	Hyra	Trafikföretaget lämnar inte lokalen	Hyresnämnden beviljar ej avsteget från besittningsskyddet.	3	1	3	**Nej - Acceptera risk**							
		16	Äga	Trafikföretaget lämnar inte lokalen	Hyresnämnden beviljar ej avsteget från besittningsskyddet.	2	1	2	**Nej - Acceptera risk**							
		17	Hyra	Obeprövad modell att hyra av en privat hyresvärd	Vi stöter på unika problem som blir tidskrävande	2	2	4	**Nej - Acceptera risk**							
		18	Hyra	Förlitar oss på extern hyresvärds driftorganisation	Sämre avtal mot driftorganisation, alternativt kostnadsdrivande	3	2	6	**Nej - Acceptera risk**	Avtala in att våran driftorganisation hanterar fastigheten istället för fastighetsägarens. (blir fördyrande med driften samt med avtalet)						

GRANSKNINGSHANDLING 2025-09-22

RISKANALYS

Skyddsvärt		Process / Aktivitet		Risk	Konsekvensbeskrivning	Riskbedömning innan åtgärd			Fortsatt analys?	Åtgärdsförslag	Beslut om åtgärd	Ansvarig (för genomförande)	Uppföljning	Riskbedömning efter åtgärd		
Skyddsvärda tillgångar relevanta för analysen		Ange området risken tillhör		Ange vad det är för risk du ser inom detta område	Beskrivning av de troliga konsekvenserna om risken inträffar	Konsekvens	Sannolikhet	Riskvärde	Vilka risker som ska vidare till steg 3?	Vad kan göras för att eliminera, begränsa eller bevaka riskerna och dess sårbarheter?	Ange namn, sign & datum	Datum när åtgärd ska vara genomförd	Ange namn, sign & datum för genomförande	Konsekvens	Sannolikhet	Riskvärde
ID	*Namn*	*ID*	*Process*	*Risk*	*Konsekvens*											
		1	Hyra	Fastighetsägaren säljer fastigheten till någon som inte vill bedriva hyresverksamhet	Vi behöver akut hitta / bygga en ny fastighet för Hallandstrafiken	4	2	8	**Ja - Hantera risk**	Säkerställa genom avtal, option att vi ska få frågan att köpa fastigheten om den måste säljas. (innebär utökade avtalskostnader)						
		19	Äga	Ökande ansvarstagande	Samtliga risker med att äga fastigheten tillfaller regionen i stället för hyresvärden	1	4	4	**Nej - Acceptera risk**							
		20	Hyra	Upphandlingsmodellen innebär att vi inte är garanterade de vi efterfrågar	Tidskrävande med upphandling	2	2	4	**Nej - Acceptera risk**							
		21	Hyra	Fastighetsägaren har inget intresse av ett långsiktigt förvaltande av byggnaden	Byggnaden blir undermålig	3	2	6	**Nej - Acceptera risk**	Avtala in långsiktigt förvaltande						
		22	Äga	Vi blir stationära på en plats	Det kommer ut bättre platser för en bussdepå i framtiden	2	1	2	**Nej - Acceptera risk**							
		23	Hyra	Svårt att hitta en extern fastighetsägare som är villig att bygga fastigheten åt oss	Det blir kostnadsdrivande	3	2	6	**Nej - Acceptera risk**							
		24	Hyra	Fastighetsägaren går i konkurs	Vi sitter i omförhandlingar med eventuell ny fastighetsägare	4	2	8	**Ja - Hantera risk**	Skriva med obestånd i avtalet med en option att region halland ska få första möjligheten att köpa fastigheten.						
		25	Hyra	Fastighetsägaren får insyn och viss rådighet i samhällsviktig verksamhet	Fastighetsägaren får tillgång till känslig information som i fel händer kan skada bussverksamheten	2	3	6	**Nej - Acceptera risk**	Avtala in sekretessbestämmelser, begränsa underleverantörer						
		26	Hyra	Anpassning av fastigheten för att uppnå kommande säkerhetsmässiga ambitionskrav blir dyrare än vad som är skäligt.	Lägre säkerhetsnivå och lägre robusthetsnivå än regionen vill uppnå (t.ex. fysisk säkerhet, brandskydd, robusthetskrav i tekniska försörjningar).	2	3	6	**Nej - Acceptera risk**	Avtalet blir kostnadsdrivande						
		27														
		28														
		29														
		30														
		31														
		32														
		33														
		34														
		35														
		36														
		37														
		38														
		39														
		40														