

PLANBESKRIVNING

Tillhörande detaljplan för del av

HALMSTAD 4:28 m.fl.



SÖDRA INFARTEN, ETAPP 1, HALMSTADS KOMMUN
1380K-P2018/5

Normalt förfarande, KS 2014/00361
Antagen av kommunfullmäktige 2017-09-26
Vunnit laga kraft 2018-06-21

PLANPROCESSEN

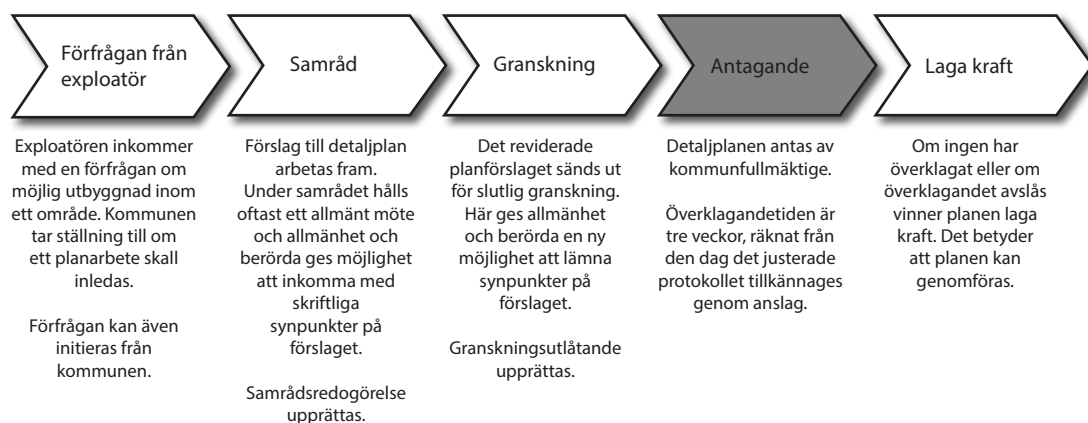
Planering och byggande regleras av Plan- och bygglag (PBL) SFS 2010:900. Grundläggande är att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden samt en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dag och för kommande generationer.

Framtagandet av en detaljplan kan se olika ut beroende på komplexiteten i ärendet. Det vanligaste är normalt planförfarande. I andra fall är planfrågan av begränsad betydelse och hanteras med enkelt planförfarande. Gemensamt för alla processerna är att berörda alltid ges möjlighet till insyn och medverkan genom samråd.

Detaljplanen del av Halmstad 4:28 m.fl. handläggs med normalt förfarande enligt PBL 5 kap 6 §. Detaljplanen är ritad utifrån Boverkets allmänna råd (2014:5). Samråd genomfördes under tiden 20 oktober till 27 november 2015. Efter samrådet sammanställdes och kommenterades de inkomna synpunkterna i en samrådsredogörelse. Yttranden som inkom under samrådsskedet 2008 kommer inte att behandlas inom denna planprocess.

Granskning genomfördes från 27 juni till 4 september 2016. inkomna synpunkter har sammanställts i ett granskningsutlåtande. För att som berörd ha rätten att överklaga ska man senast under granskningstiden ha lämnat in skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts.

Enligt uppskattad tidplan beräknas detaljplanen kunna antas tidigast under 3:e kvartalet 2017 för att därefter vinna laga kraft.



INNEHÅLL

2 PLANPROCESSEN

4 INLEDNING

- 4 Planhandlingar
- 5 Detaljplanens syfte och huvuddrag
- 6 Detaljplanens handläggning
- 7 Plandata

8 MILJÖBEDÖMNING

10 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

- 10 Planer och program
- 12 Riksintresse och förordnande

14 FÖRUTSÄTTNINGAR

- 14 Mark, vatten och vegetation
- 16 Bebyggelse
- 16 Gator och trafik
- 18 Hälsa och säkerhet
- 19 Teknisk försörjning

20 PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

- 20 Mark, vatten och vegetation
- 21 Bebyggelse
- 23 Gator och trafik
- 26 Hälsa och säkerhet
- 35 Teknisk försörjning
- 36 Sammanfattning av konsekvenser med påverkan på kommunala mål

39 GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

- 39 Organisatoriska frågor
- 40 Fastighetsrättsliga frågor
- 42 Ekonomiska frågor
- 43 Projektgrupp

INLEDNING

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser (ritning 1 och 2)
- Illustrationskarta
- Gestaltningsprogram
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Miljökonsekvensbeskrivning (2016-05-19)

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning (2016-05-13)
- Grundkarta (2016-05-10)
- Strandskyddskarta (2015-09-08)
- Samrådsredogörelse (2016-05-24)
- Granskningsutlåtande (2017-05-30)

Övriga handlingar/utredningar:

- Dagvattenutredning (Ramböll 2015-08-17)
- Kompletterande dagvattenutredning (Ramböll, 2016-05-13)
- Naturvärdesinventering (Naturcentrum AB, 2015-01-19)
- Bullerutredning (Ramböll, 2015-08-17)
- Riskbedömning (Ramböll, 2016-05-11)
- Öster till Östra stranden (Teknik- och fritidsförvaltningen, 2015-06-01)
- Social konsekvensbeskrivning (Norconsult, 2015-08-12)
- Sammanställning av miljötekniska markundersökningar (Ramböll, 2015-06-12a)
- Översiktlig miljöteknisk utredning (Ramböll, 2015-06-12b)
- PM Geoteknik, (Scandiaconsult Sverige AB, 2004-03-15)
- Arkeologisk utredning (Kulturmiljö Halland, 2015-03-24)
- Trafikprognos (Ramböll, 2016-05-03)
- Utredning Väg 15 (Ramböll, 2016-07-06)

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser som är uppdelad i två ritningar. Till planen fogas illustrationskarta och planbeskrivning samt ett gestaltningsprogram och en miljökonsekvensbeskrivning. Efter samråd görs en samrådsredogörelse över inkomna synpunkter. Efter granskning kommer ett granskningsutlåtande över inkomna synpunkter.

Planbeskrivningen och illustrationskartan ska underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa de förutsättningar och syften planen har. De har ingen egen rättsverkan. Avsikten är att de ska vara vägledande vid tolkningen av planen.

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra den första etappen av Södra infartens utbyggnad.

Syftet med Södra infarten är att binda samman befintliga och planerade verksamhetsområden i Halmstads sydöstra delar och att koppla ihop väg 15 och E6 med hamnen. Södra infarten är även ett led i att avlasta Laholmsvägen från trafik och möjliggöra för stadsomvandling.

Övergripande mål

Södra infartens övergripande mål är att skapa en bättre logistik med anslutning mellan E6 och hamnen, mellan E6 och verksamhetsområdena på Öster samt mellan verksamhetsområdena och hamnen.

Ett annat övergripande mål är att Södra infarten ska bidra till en bättre miljö och till en högre säkerhet. Genom att avlasta Laholmsvägen från främst tung trafik och i synnerhet från farligt gods skapas en mer trafiksäker miljö. Södra infarten kommer även att bidra till en bättre miljö genom en trafikavlastning av Östra strandens centrum och en eventuell framtida trafikavlastning av Halmstads centrum.

Med Södra infarten ökar möjligheterna att skapa en stadsomvandling vid området kring högskolan samt vid verksamhetsområdena Larsfrid och Vilhemsfält. Södra infarten underlättar även för en utbyggnad av bostäder på Tullkammarkajen vid Nissan.

Södra infarten kommer även att bidra till att fler gång- och cykelpassager skapas som medför förbättrade kopplingar mellan bostadsområden på Öster och Östra stranden vilket minskar barriäreffekten av järnvägen. En utbyggnad av Södra infarten innebär också att Östra strandens centrum avlastas från tung trafik.

Huvuddrag

Projektet Södra infarten delas upp i två detaljplaner, etapp 1 och 2. Detaljplan för etapp 1, innefattar en ombyggnad av den befintliga södra trafikplatsen vid E6 (trafikplats 43) och planläggning av den nya trafikplatsen (trafikplats 42) som kopplas till Södra infartens sträckning och till väg 15. Detaljplanen för etapp 1 omfattar Södra infartens huvudsträcka fram till Montörgatan där etapp 2 tar vid.

Detaljplanen omfattar även ytor för verksamheter utmed E6 och Laholmsvägen samt utmed den yttre delen av Södra infartens huvudsträcka. En broförbindelse över Fylleån ingår också i detaljplanen samt nya gång- och cykelpassager.

Detaljplanen för etapp 2 omfattar resterande sträcka av Södra infarten fram till hamnen och Larsfridsvägen samt en passage över/under Västkustbanan.

Trafikplatserna kommer att ingå i den statliga infrastrukturen som E6 utgör. De kommer att genomföras med stöd av en vägplan som Trafikverket ansvarar för att ta fram. Arbetet med detaljplan och vägplan samordnas mellan Halmstads kommun och Trafikverket.



Översikt över avgränsningen för de olika detaljplanerna för projektområdet, etapp 1 och 2

DETALJPLANENS HANDLÄGGNING

Uppdrag

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott gav 2014-05-27 §131 samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för del av Halmstad 4:28 m.fl. för att möjliggöra den första etappen av Södra infarten.

Historik

En ny förbindelse mellan E6 och hamnen samt verksamhetsområdena Larsfrid och Vilhelmsfält har länge planerats. Infarten har funnits med i kommunens översiktliga planering sedan 1990-talet. Med utgångspunkt i översiktsplanen togs en vägutredning fram 2004 av kommunen i samverkan med Trafikverket.

Byggnadsnämnden fick i uppdrag av Kommunstyrelsen 2005-10-18 § 298 att upprätta detaljplan för Södra infarten. Utifrån vägutredningen från 2004 tog kommunen fram ett programsamrådsförslag för Södra infarten. Kommunstyrelsen beslutade 2007-04-03 § 121 att godkänna planprogrammet och ett samrådsförslag togs fram som var föremål för samråd under hösten 2008. Efter samrådstiden stannade ärendet upp med anledning av att man inväntade Handlingsprogram för hållbara transporter samt anslagna medel i Planeringsdirektivet.

Sedan detaljplanen stannade upp 2008 har kommunen genomfört ett antal åtgärder som en förberedelse för Södra infarten som exempelvis flytt av stugor på Östra stranden, uppförande av bullerskydd längs Västkustbanan och utbyggnad av Villmanstrandsvägen öster om Fyllen.

Enligt både Planeringsdirektiv med budget (2014-2016) och "Handlingsprogram för hållbara transporter"

(antagen 2012-03-27) bör utbyggnaden av Södra infarten ske etappvis. Detaljplan för del av Halmstad 4:28 m.fl. är den första etappen i ett genomförande av Södra infarten.

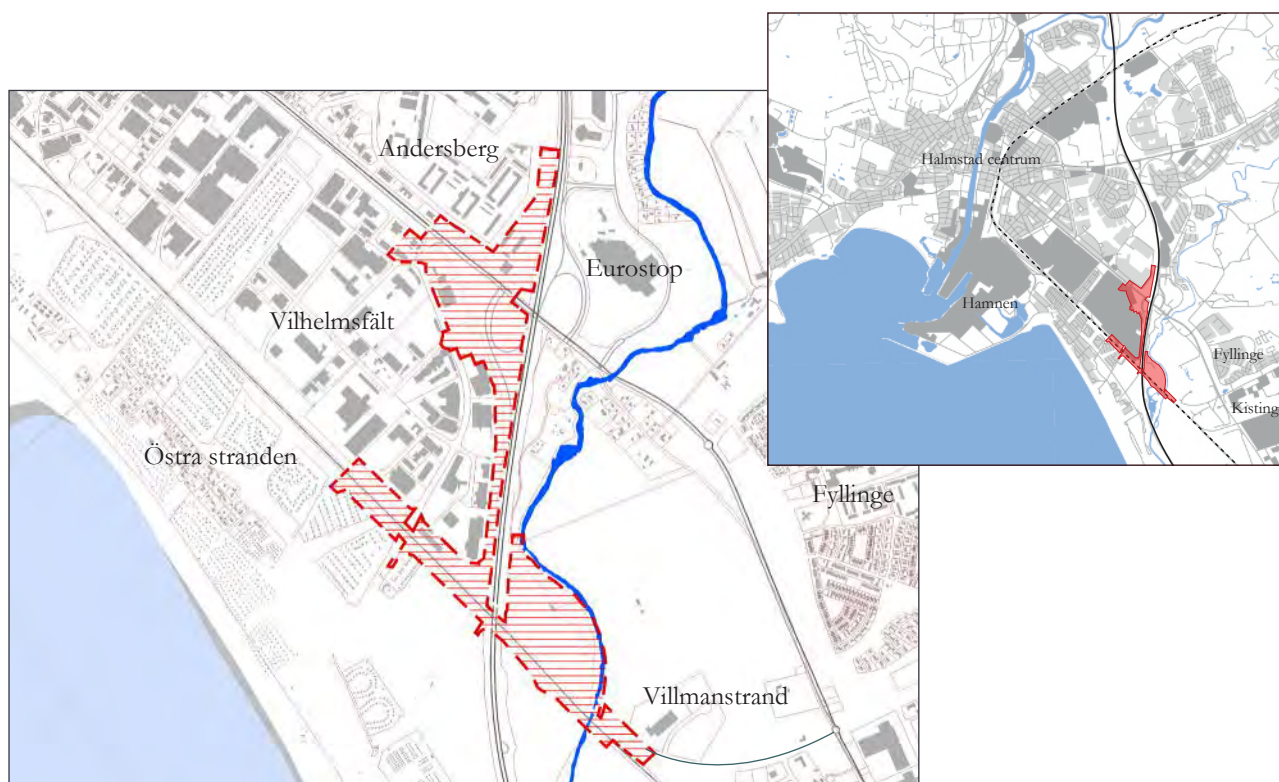
I anslutning till samrådsskedet 2008 genomfördes ett omfattande utrednings- och planeringsarbete. Det underlag som togs fram då har i största möjligaste mån fungerat som underlag och har uppdaterats efter nya förhållanden. Flera nya underlag har även tagits fram.

PLANDATA

Lägesbestämning och areal

Planområdet för etapp 1 ligger i Halmstads östra delar, ca 3 km öster om Halmstad centrum. Detaljplanen avgränsas av bostadsområdet Andersberg i norr, verksamhetsområdet Vilhelmsfält och Ryttarevägen i väster samt E6 och handelsområdet Eurostop i nordost.

I den södra delen avgränsas detaljplanen av anslutning till Villmanstrandvägen vidare mot väg 15 samt Västkustbanan och i förlängningen Östra strandens stugområde. I sydost avgränsas planområdet av Fyllen. Detaljplanen för etapp 1 sträcker sig fram till och med Montörgatan i sydväst där detaljplanen för etapp 2 tar vid. Planområdet omfattar ca 43 ha.



Kartorna ovanför redogör för planområdets läge och förhållande till Halmstad.

Markägoförhållanden

Ett flertal fastigheter omfattas av detaljplanearbetet där de största fastigheterna är Halmstad 4:14, 4:22, 4:28 och Hortonomen 1 vilka samtliga ägs av Halmstads kommun. Fastigheten Halmstad 4:27 som omfattar E6 och trafikplats (43) Halmstad södra ägs av Trafikverket. Även flera privatägda fastigheter omfattas av detaljplanen såsom Figuren 2, Falsen 1 och 8, Flänsen 5, Filen 3, 4 och 14, Finsmeden 1 samt Fordonet 1, 2, 5 och 6.

MILJÖBEDÖMNING

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål. De miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är: begränsad klimatpåverkan, frisk luft, levande sjöar och vattendrag, ingen övergödning, grundvatten av god kvalitet, god bebyggd miljö, ett rikt växt och djurliv, myllrande våtmarker, giftfri miljö, bara naturlig försurning, levande skogar, hav i balans samt levande kust och skärgård.

Behovsbedömning

Enligt PBL 4 kap 34 § samt Miljöbalken SFS 1998:808 skall detaljplaner, vars genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan, miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras eller inte. En behovsbedömning upprättades i samband med framtagandet av programsamrådshandlingarna 2006 och finns med som en bilaga.

Ställningstagande

Ett genomförande av planen anses medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser varför miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

Särskild sammanställning

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram som omfattar hela projektområdet. MKBn beskriver konsekvenserna av detaljplanernas föreslagna markanvändning. Enligt MKBn är det främst vid Fylleån (Natura 2000 område och riksintresse för naturvård) som naturvärden, av stort allmänt intresse kan påverkas av genomförandet av detaljplanen. Påverkan på Fylleån kan ske direkt genom ny väganläggning samt indirekt genom tillförsel av dagvatten från vägdagvatten. Konsekvenserna som följd av brokonstruktionen kommer utredas i en särskild prövning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för åtgärder i Natura 2000 områden.

Mängden hårdgjorda ytor ökar i och med genomförandet av detaljplanerna vilket innebär att dagvattenavrinningen ökar. Omhändertagande av dagvatten kommer att ske genom fördröjning och rening i dagvattendammar, diken och underjordiska magasin i nära anslutning till de olika verksamhetsområdena. Genom fördröjningsåtgärderna minskar flödet från exploateringsområdet till Fylleån i förhållande till dagens situation. Även vägdagvattnet kommer att tas om hand genom fördröjning och rening i dagvattendammar. Eftersom föroreningarna i vägdagvatten till stor del är partikelbundet bedöms att ett väl dimensionerat dagvattendammsystem innebär liten risk för negativ påverkan på Fylleåns vattenkvalitet. Därmed görs bedömningen att de övergripande konsekvenserna för vattenmiljön till följd av dagvattenpåverkan är liten.

Halmstads viktigaste rekreationsområden ligger vid kusten samt kring de större åarna och vattendragen. Planområdet berör Fylleån och ligger i nära anslutning till Östra stranden. Västkustbanan utgör idag en barriär mellan Östra stranden och bostadsområdena i öster. Mellan Fylleån och Halmstads centralstation finns idag tre gång- och cykelpassager av Västkustbanan. Genom detaljplanerna för Södra infarten planeras det för två ytterligare gång- och cykelpassager av Västkustbanan vilket bedöms öka tillgängligheten till strandområdena och till Östra stranden. Nya planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik planeras också för passage av Laholmsvägen, vilket ytterligare ökar tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklister som ska besöka Östra stranden.

Fylleån omfattas av generellt strandskydd enligt 7 kap miljöbalken. Detaljplanen kommer att ta en del av det strandskyddade området i anspråk för ny väg, broar och trafikplats vilket innebär en viss förlust av naturmiljö i anslutning till Fylleån.

Detaljplanen medger en ny gång- och cykelpassage under Väst kustbanan i nära anslutning till Fylleån. Detaljplanen bidrar till att koppla ihop ett rekreationsstråk utmed Fylleån, mellan havet och med de nordöstra delarna av Halmstad. Detaljplanen bedöms inte inverka negativt på de värden som riksintressena avser att skydda. Sammantaget bedöms detaljplanen inte heller motverka syftet med strandskyddet avseende det rörliga friluftslivet.

Den nya trafikstrukturen som blir möjlig med stöd av detaljplanen innebär att Laholmsvägen avlastas, främst från tung trafik, och att ny vägtrafik tillkommer utmed Väst kustbanan. Enligt den bullerutredningen som gjorts kommer tågtrafiken fortsatt att vara den dominerande bullerkällan i området utmed Södra infarten vid Östra stranden. Detaljplanen innehåller bestämmelser om att bullerskydd ska anläggas och med dessa åtgärder bedöms de negativa konsekvenserna med avseende på människors hälsa till följd av bullerpåverkan bli liten. Sammantaget bedöms bullersituationen bli bättre i området då trafiken minskar på Laholmsvägen och då bullerskyddsåtgärder kommer att genomföras utmed Väst kustbanan och Södra infarten.

De huvudsakliga risker som har identifierats för planområdet är framförallt närheten till farligt godsled och översvämningsrisker. Sammanfattningsvis görs bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att med angivna skyddsåtgärder kommer detaljplanen för etapp 1 inte att medföra en betydande miljöpåverkan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

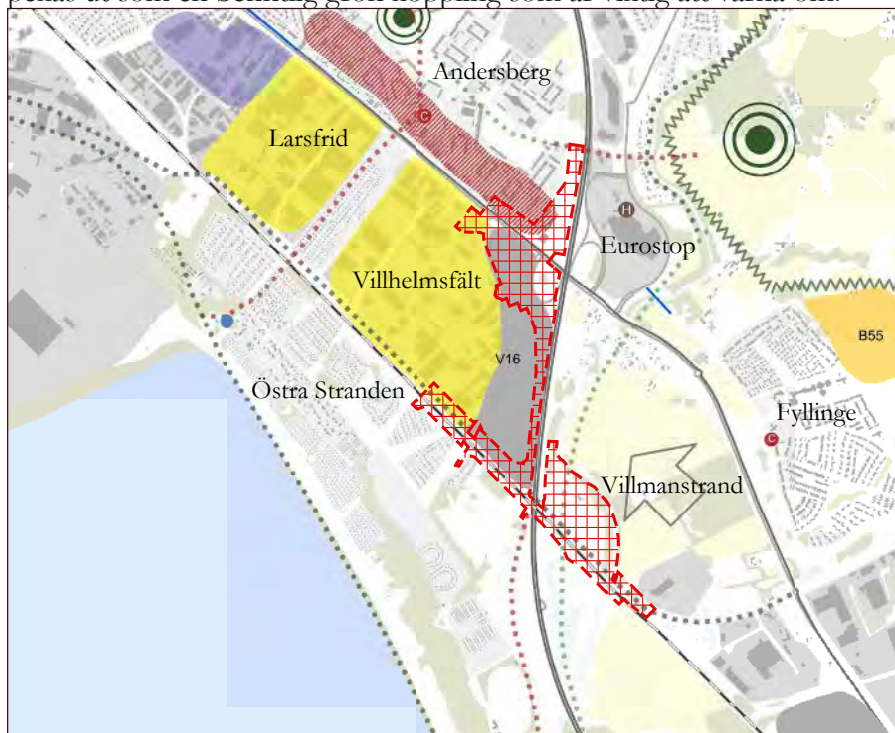
PLANER OCH PROGRAM

Översiktsplan

Kommunens översiktsplan, "Framtidsplan 2030 - strategisk översiktsplan för Halmstads kommun" (antagen 2014-06-17) pekar ut den nya vägsträckningen som en viktig förbindelselänk för Halmstad. Översiktsplanen föreslår att det övergripande vägnätet mellan hamnen och E6 förbättras genom byggnation av Södra infarten. Detaljplanen är därmed förenlig med översiktsplanens intentioner och bedöms även vara förenlig med flera av de planeringsinriktningar som redovisas i översiktsplanen:

- Hamnen är en central del i arbetet med att utveckla Halmstad som ett logistiskt nav för hållbara transporter, men för att hamnen och sjöfarten ska kunna utvecklas positivt krävs att kopplingarna till landsinfrastrukturen förbättras. Det gäller främst kopplingarna till järnvägsnätet och det övergripande vägnätet.
- Verksamhetsområden planeras i första hand där goda förutsättningar finns för transporter med järnväg och sjöfart. I andra hand planeras verksamhetsområden i anslutning till huvudvägnät.
- Kopplingarna mellan hamnen och det övergripande vägnätet utvecklas i och med Södra infarten.
- Fortsatt prioritering och utveckling av cykelnätet till ett sammanhängande nät. Cykelvägar definieras tydligt gentemot gångbanor och bilvägar.

I översiktsplanen pekas verksamhetsområdena Villhelmsfält och Larsfrid ut som omvandlingsområden från verksamhet till blandad bebyggelse. Verksamhetsområdet Villmanstrand öster om E6 har en framtida utbyggnadsinriktning mot E6 och Fyllen. De delar av Andersberg och Linehed som ligger närmast Laholmsvägen pekas ut som område för centrumutveckling med en centrumnod. Området utmed Fyllen pekas ut som en befintlig grön koppling som är viktig att värna om.



Till vänster: utdrag ur översiktsplan 2030 med planområdet markerat med streckad röd linje. Kartan visar bland annat omvandlingsområden från verksamheter till blandad bebyggelse (gult), område för centrumutveckling (rött) och utbyggnadsinriktning (grå pil).

Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas av tio gällande detaljplaner. För samtliga detaljplaner har genomförandetiden gått ut.

Namn	Nr	Laga kraft	Namn	Nr	Laga kraft
Pumpstationsområde vid Fylleån	312	1956-03-27	Spoven och Tärnan koloniområde	809	1990-01-19
Motorvägen vid Östra stranden	341	1958-10-24	Fordonet 1	E67	1992-05-21
Vilhemsfält östra delen	479	1971-09-06	Fordonet 2 och 3	E68	1992-05-21
Hortonomen 1 m.fl.	703	1982-05-14	Fordonet 1 och 6	E130	1998-11-05
Vilhemsfält södra delen	788	1988-06-22	Strandtorp	966	2000-02-24

Kommunala handlingsprogram

Förutom gällande lagstiftning rörande planering och byggande finns en rad mål och riktlinjer för Halmstads kommun:

Ekohandlingsprogram 2014-2018

Ekohandlingsprogrammet har en övergripande karaktär och ska ange inriktning för kommunens arbete för en miljömässigt hållbar utveckling.

Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv

Halmstads gröna värden (KF 2008 §23) identifierar kommunens mest värdefulla naturområden och de viktigaste rekreationsområdena samt anger riktlinjer för att säkerställa och utveckla naturkapitalet i Halmstads kommun. Kopplingar mellan Fyllinge och Östra stranden samt mellan Öster och Fyllinge pekas ut som viktiga naturstråk med utvecklingspotential.

Handlingsprogram för hållbara transporter

Handlingsprogram för hållbara transporter (antagen 2012-03-27) med transportstrategi och transportplan för Halmstad 2030 anger trafikplaneringens inriktning och en samlad beskrivning av hur transportsystemen kan utvecklas för att gynna en hållbar stadsutveckling. Enligt handlingsprogrammet ska Halmstads kommun planera och bygga ut Södra infarten som föreslås bli en ny led för farligt gods. Det konstateras att minskningen av personbilar i stadskärnan vid en byggnation av Södra infarten är liten. Personbilarna på Laholmsvägens infart och yttre delar minskar vid byggnation av Södra infarten men det är först tillsammans med en ny förbindelse över Nissan som Södra infartens attraktivitet för personbilar kommer att öka. Handlingsprogrammet föreslår att Södra infarten genomförs i etapper.

Planeringsdirektiv med budget

I Planeringsdirektiv med budget preciserar kommunfullmäktige visionen genom övergripande inriktningar och konkretiserade mål. Planeringsdirektiv med budget (2016-2018) pekar ut Södra infarten som en viktig förbindelselänk för Halmstad.

Planprogram

I det tidigare planarbetet för Södra infarten upprättades ett planprogram som omfattade hela projektet. Programhandlingarna var ute på samråd under 2006 och godkändes efter revideringar av kommunstyrelsen 2007-04-03 § 121. För det nya planuppdraget som omfattar Södra infarten, etapp 1 har inget planprogram upprättats och det gamla planprogrammet bedöms inte längre vara aktuellt.

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE

Hela kust- och strandzonen kring Halmstad omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser i enlighet med 4 kapitlet 2§ miljöbalken och är därmed i sin helhet av riksintresse för det rörliga friluftslivet på grund av områdets natur- och kulturvärden. Detaljplanen angränsar i sydväst, mot Västkustbanan, till det område som omfattas av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Detaljplanen syftar till att utveckla kommunikationsmöjligheterna inom Halmstad och medverkar inte till att hindra turism eller friluftslivet. Detaljplanen ger ökad tillgänglighet till kustområdet genom att nya passager för gång- och cykeltrafik anordnas.

Fylleån som angränsar till planområdet i sydost utgör ett Natura 2000-område (SE0510132). Fylleån är även klassat som ett Ramsarområde och utgör riksintresse för både naturvård och friluftsliv. Enligt Naturvärdesinventeringen (2015-01-19) har Fylleån höga naturvärden med sällsynta och rödlistade arter samt flera nyckelbiotoper. Förutom själva vattendraget hyser de strandnära områdena också höga naturvärden. De omgivande lövskogarna har ett viktigt ekologiskt sammanhang med vattendraget, bland annat genom att träden skuggar vattnet. Fylleån är även av riksintresse enligt 4 kap 6§ miljöbalken, vilket innebär att vattenkraftverk eller vattenöverledning för kraftändamål inte får utföras. För en mer utförlig beskrivning och bedömning av påverkan på Natura 2000-området se miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 8.2.

Planområdet omfattas av riksintresse för naturvård som gäller för Laholmsbukten–Eldsbergaåsen–Genevadsån–Lagan (NN19). Området breder ut sig kring Fylleån och innefattar även Fyllebro. Värdena består främst av Laholmsbuktens och Fylleåns betydelse för fisk- och sjöfågel. Området har även geovetenskapliga intressen och hyser ett rikt växt- och djurliv. Detaljplanen innebär ett visst ingrepp i riksintresseområdet för naturvård då en del träd och buskar i anslutning till Fylleån behöver tas bort. Endast mindre arbeten kommer att ske inom vattenområdet. Störst risk för negativ påverkan finns dock under byggskedet.

Även norr om väg 15 ingår Fylleån i ett område (Simlångsdalen- Tönnersjöheden NN18) som är av riksintresse för naturvård. Detaljplanen bedöms inte påverka detta område varken direkt eller indirekt.

Detaljplanen berör två områden som är av riksintresse för friluftslivet. Det är Simlångsdalen och Fylleåns dalgång som löper utmed Fylleån samt Laholmsbukten. Fylleåns dalgång beskrivs som ett geologiskt intressant naturområde som med sin laxstam är värdefullt för fritidsfisket. Riksintresset för Laholmsbukten omfattar området väster om E6 utmed kustbandet. I områdena erbjuds goda möjligheter till vandring, natur- och kulturstudier, cykling, bad, sportfiske, kanoting m.m.

Riksintressenas värden som detaljplanen bedöms påverka är framförallt kopplat till fisket och sammanfaller mycket med projektets påverkan på naturmiljön. Naturmark, som i nuläget teoretiskt är tillgänglig för allmänheten men används mycket begränsat, kommer att tas i anspråk för trafikplats och bro vid Fylleån. En tillfällig bullerpåverkan i samband med byggskedet av Södra infartens av- och påfart på E6 kan förväntas. Lokalt kan påverkan på naturmiljön bli stor, men de negativa konsekvenserna för riksintresseområdena bedöms dock bli små på lång sikt, under förutsättning att de skyddsåtgärder som föreslås i naturinventeringen genomförs.

Planområdet berör vägar (väg E6 samt Laholmsvägen) och järnväg (Västkustbanan) som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken. Detaljplanen syftar till att förbättra kommunikation för anslutningen mellan väg E6 och hamnen. Under byggskedet kan en tillfällig negativ påverkan ske,

genom viss minskad framkomlighet. När detaljplanen är utbyggd bedöms den innebära positiva effekter för dessa riksintressen då hastighetssänkningen från 120 till 100 km/h bidrar till lägre bullernivåer för omgivningen. Hastighetssänkningen tillsammans med bullerskyddsanordningar gör att den bullernivån inte ökar (Bullerutredning 2015, s. 9).

Sammanfattningsvis bedöms detaljplanen inte innebära någon stor negativ påverkan på något riksintresse. För en samlad bedömning av påverkan på riksintressen se miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 11.3.



Karta som visar områden som berörs av riksintresse för friluftsliv (blått), riksintresse för naturvård (grönt) och riksintresse för kommunikationer (orange linje), planområdet är markerat med rött.

Planområdet berör inte något område som är förordnat som naturreservat. Ett befintligt naturreservat, Hagöns naturreservat, ligger ca 800 meter söder om planområdet. Naturreservatet skulle kunna påverkas av dålig vattenkvalitet i Fylleån.

Fågelskyddsområdet Trönninge ängar som är utpekad som ett Ramsarområde ligger ca 1 km söder om planområdet. Området ingår inte i planområdet men kan komma att påverkas av åtgärder vid planens genomförande. Länsstyrelsen har för avsikt att utöka detta skyddsområde och förordna det som naturreservat. Den föreslagna reservatsgränsen (i förslag till beslut dnr 511-6876-13) angränsar till planområdet i anlutning till Fylleån.

FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK, VATTEN OCH VEGETATION



Mark och vegetation

Marken i planområdet utgörs i huvudsak av plan mark som sluttar svagt mot havet. Marken består främst av hårdgjorda ytor men det finns även gröna ytor med en varierad vegetation. I den norra delen av planområdet ligger ett av Halmstads kommuns växthus med tillhörande grönytor. Stadsdelen Andersberg angränsar växthusen i öst. Söder om växthusen ligger trafikplats (43) Halmstad södra med på- och avfart till E6 samt omgivande impedimentytor.

Öster om planområdet och trafikplatsen ligger Eurostop som är ett externt handelsområde med stora parkeringsytor. Mellan Laholmsvägen och Västkustbanan ligger verksamhetsområdet Villhelmsfält. Marken är här mycket flack och bebyggelsen karaktäriseras främst av låga lager- och produktionsbyggnader samt igenväxta gräsytor.

I planområdets södra del ligger Fylleåns strandskogar och Västkustbanan. Närmast Fylleån finns stora öppna gräsytor som ansluter till Fylleåns trädridåer. Längs Västkustbanan löper ett vägreservat som är igenväxt. Där E6 passerar Västkustbanan går vägen på en hög vägbank som övergår i en bro. Söder om Västkustbanan ligger Fyllesjö och väster om E6 finns en golfbana. Mellan Västkustbanan och havet ligger Östra strandens stugområde inbäddad i strandskogen mot havet.

Vattenområden och strandskydd

Fylleån som angränsar till planområdet i den sydöstra delen omfattas av strandskydd om 100 meter på varje sida om strandlinjen. Planområdet berörs även av strandskydd för Fyllesjö och för ett dike i den södra delen med 100 meter vardera.

Biotopskydd

Allén med oxelträd utmed Ryttarevägen omfattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken 7 kap § 11.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning har genomförts (Geoteknik PM, 2004) som visar att jordlagren inom planområdet till största delen består av medelfast till fast lagrad sand på fast lagrad lera. Leran är siltig och på några ställen förekommer torv eller gytta. Leran underlagras av morän vid korsningen mellan väg E6 och Västkustbanan. I det aktuella området förekommer jorddjup på 50 meter. För området föreligger normal radonrisk.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns registrerade i det område som berörs av detaljplanen. Öster om Fylleån, i nära anslutning till planområdet finns en kulturhistorisk lämning, Snöstorp 104:1, som består av en boplatz.

Länsstyrelsen beslutade 2014-11-19 om en arkeologisk utredning för området kring Fylleån. Kulturmiljö Halland genomförde utredningen daterad 2015-03-12. Syftet var undersöka om det fanns fornlämningar dolda under mark i området där den nya trafikplatsen planeras mellan väg E6 och Fylleån. Utredningen påträffade inga lämningar av antikvariskt värde som föranleder krav på ytterligare arkeologiska insatser. Länsstyrelsen meddelade 2015-03-24 att inget hinder föreligger ur arkeologisk synpunkt att ta det berörda området i anspråk för avsett ändamål.

Intresseområden för flora, fauna, nyckelbiotoper eller hotade arter finns inom planområdet. Delar av planområdet omfattas av skydd enligt 7 kap miljöbalken (MB), det gäller Natura 2000-området Fylleån. Naturvärdesinventeringen (2015) visar att det förekommer ett antal objekt med naturvärde inom området. Inom planområdet och dess närområde förekommer arter som är rödlistade eller upptagna i artskyddsförordningen. Bland de rödlistade arterna är en upptagen som starkt hotad, fem som sårbara och resterande fyra som nära hotade. Området vid Fylleån utgör en särskilt värdefull naturmiljö där både vattenmiljön och de omgivande strandskogarna är viktiga för det biologiska mångfalden.

BEBYGGELSE

Befintlig bebyggelse inom planområdet består av verksamheter och arbetsplatser. Utmed Rytta revägen ligger kontors-, handels- och industribyggnader i upp till fyra våningar. Inom planområdet finns bland annat en bensinmack, ett bilvårdsföretag, ett möbelvaruhus och några småföretag.

Planområdet omfattar även området norr om trafikplats Halmstad södra. I området ligger ett kommunalt växthus. I området finns även lager- och kontorsbyggnader i en våning samt uppställningsytor för fordon och växter. Planområdet angränsar till flerbostadsbebyggelse 4-8 våningar i Andersberg i nordväst och Östra strandens stugområde i sydväst.

Planbeteckningar

Stora delar av planområdet är i nuläget planlagt som område för trafik- (T) och järnvägsändamål (Tj). Området närmast järnvägen är planlagt som område för högspänningsledning (El) och området utmed E6 är planlagt som allmän platsmark, park. Befintligt verksamhetsområde är planlagt för industri, kontor och handel (JKH) samt bilservice (G). Området där växthusen ligger är planlagt för plantskola (Lh). Området kring Fylleån och omgivande strandskogar är inte planlagt sedan tidigare.

Samhällsservice

I närheten av planområdet finns service i form av butiker och dagligvaruhandel på Eurostop. Det finns även mindre service inom verksamhetsområdet Vilhelmsfält som ligger delvis inom planområdet.

Det finns goda möjligheter till rekreation inom planområdet till exempel genom närheten till Fylleån. Närmaste skolor och förskolor finns på Andersberg/Linehed och i Fyllinge.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

På båda sidor utmed Laholmsvägen löper gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägarna passerar E6 via en bro förbi trafikplats 43 och vidare mot Eurostop och Fyllinge. Gång- och cykelvägarna passerar ramperna i trafikplatsen genom tunnlar. Det finns även en gång- och cykeltunnel under Laholmsvägen strax väster om E6. Samtliga gång- och cykelpassager utmed Laholmsvägen är signalreglerade.

Även utmed Rytta revägen löper gång- och cykelvägar på båda sidor som sträcker sig ner mot Östra stranden. Mellan Öster och Östra stranden finns i nuläget två passager under järnvägen, en vid Rytta revägen som ingår i planområdet och en vid Västervallvägen. En naturlig koppling mellan Östra stranden och Fyllinge saknas då det inte finns någon passage under järnvägen och E6an.

Planområdet berörs av en cykelled och en vandringsled; Kattegattleden och Fylleåleden. Kattegattleden är Sveriges första nationella cykelled och sträcker sig mellan Helsingborg och Göteborg. Idag sträcker sig Kattegattleden i blandade miljöer genom Halmstad och på sikt finns planer på att förbättra sträckan

mellan Östra stranden och Påarp genom en ny bro över Fylleån. Fylleåleden är en vandringsled som utgör ett rekreativstråk utmed Fylleån.

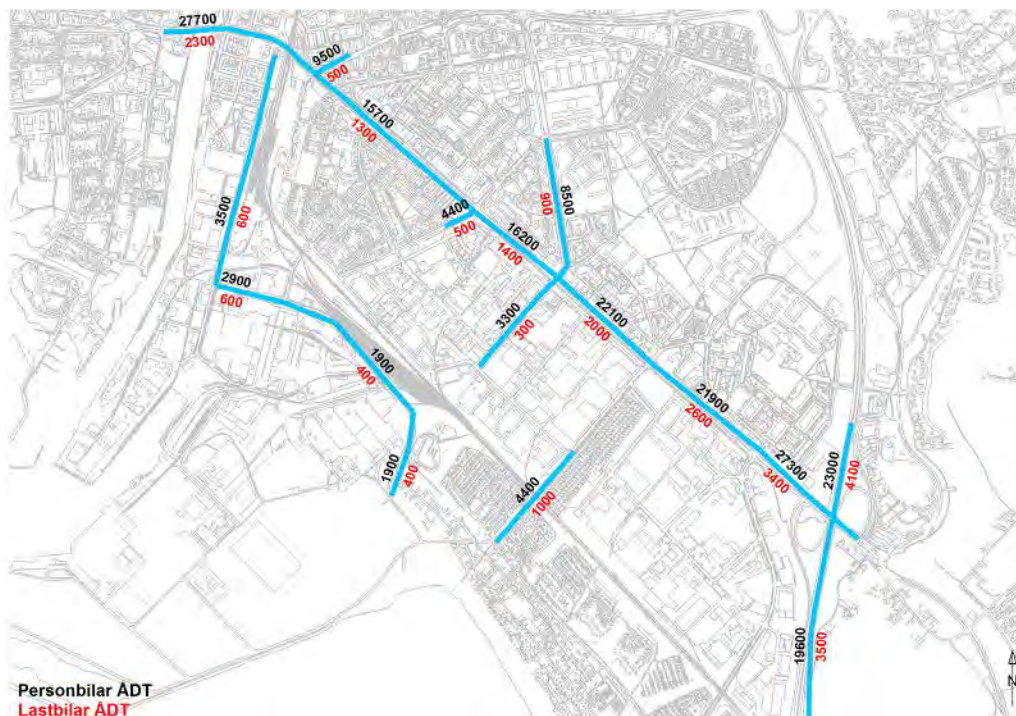
Kollektivtrafik

Laholmsvägen utgör ett viktigt stråk för kollektivtrafiken och trafikeras både av stadsbusstrafik och regionbusstrafik. Planområdet trafikeras av tre olika busslinjer för stadsbusstrafiken, nr 63 mot Östra stranden, nr 30 mot Eurostop via Andersberg och nr 20 mot Fyllinge via Andersberg och Linehed.

Laholmsvägen trafikeras även av sex olika busslinjer för regionbusstrafiken, nr 314 mot Eldsberga, nr 319 mot Tönnersjö, nr 320, nr 323 och nr 324 mot Laholm samt nr 325 mot Markaryd.

Biltrafik och gator

Den norra delen av planområdet omfattas av Halmstads södra infart från E6 (trafikplats 43) och Laholmsvägens yttre del. Laholmsvägen utgör idag den naturliga infartsleden från öster och söder och sträcker sig i en tydlig axel från E6 in mot centrum. Vägen är tungt trafikerad, delvis som följd av transporter till och från verksamhetsområdena vid Vilhelmsfält, Larsfrid och hamnen. Utmed Laholmsvägen finns flera signalreglerade korsningar, vilket tenderar att stoppa upp trafikflödet.



Karta som redogör för beräknad årsdygnstrafik 2012 för person- och lastbilar (Trafikprognos 2016).

Planområdet sträcker sig parallellt utmed E6 i den östra delen. I den södra delen sträcker sig planområdet över E6 mot verksamhetsområdet Villmanstrand där planområdet angränsar till Villmanstrandsvägen som i sin tur ansluter till väg 15 i öster och fungerar som infart till verksamhetsområdet. Villmanstrandsvägen är utbyggd med kapacitet för en framtida koppling mot en ny infartsväg från E6.

Cykel- och bilparkering

Inom planområdet sker cykel- och bilparkering på kvartersmark inne på privata fastigheter. Det finns ingen allmän parkering inom området.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

Utgångspunkten för en miljökvalitetsnorm är att den tar sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. Kommuner och myndigheter har huvudansvaret för att normerna följs, men ett visst ansvar finns även hos olika verksamhetsutövare. Enligt miljöbalken ska alla ha kunskap om sin miljöpåverkan och självmant utföra rimliga åtgärder för att begränsa verksamhetens hälso- och miljöpåverkan.

Miljökvalitetsnormerna ska följas när kommuner och myndigheter planerar och planlägger, bedriver tillsyn och ger tillstånd till att driva anläggningar. Hur beslutande myndighet ska förhålla sig till normer vid planering eller prövning av nya och ändrade verksamheter regleras bland annat i plan- och bygglagen och miljöbalken.

Det finns idag miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet. Miljökvalitetsnormerna för vatten utgör kvalitetskrav och syftar till att ytvattenförekomster ska uppnå hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus senast den 22 december 2015, om de inte omfattas av bestämmelser om konstgjorda eller kraftigt modifierade vattenförekomster eller av bestämmelser om undantag (tidsfrist eller mindre strängt krav).

Planområdet berör vattenförekomsten Fylleån (Mynningen-Brearedssjön, SE628804-132692) som omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Fylleån mynnar i vattenförekomsten Laholmsbukten (SE563330-124600), som omfattas av miljökvalitetsnormer för kustvatten. Vattenmyndigheten har 2009 för Fylleån fastställt att den ekologiska och kemiska ytvattenstatusen är god (exklusive kvicksilver) och därav är målet att statusen ska vara god (exklusive kvicksilver) även 2015. Den preliminära bedömningen för 2015 var densamma. Miljöproblemen i vattendraget är bland annat befintliga vandringshinder.

Den nuvarande (2009) ekologiska statusen för Laholmsbukten har bedömts vara otillfredsställande, till följd av övergödningsproblem. Samma preliminära bedömning har gjorts för 2015. Den nuvarande (2009) kemiska ytvattenstatusen (exklusive kvicksilver) har bedömts som god, medan kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar gör att det inte uppnår god kemisk ytvattenstatus.

Planområdet berör grundvattenförekomsten Halmstad, (SE629214-132197). Vattenförekomsten är en sand- och grusförekomst, med ovanligt goda uttagsmöjligheter. Vattenmyndigheten har 2009 bedömt den kemiska och kvantitativa statusen som god och därmed är kvalitetskraven 2015 att god status upprätthålls. Den preliminära bedömningen för 2015 är att förekomsten har god kemisk och kvantitativ status och målet för 2021 är att god status upprätthålls, det finns dock risk att målen inte uppnås. De miljöproblem som lyfts är näringsämnen och även miljögifter från förorenade områden.

Störande verksamheter och farligt gods

E6, Laholmsvägen fram till Västervallvägen och Västkustbanan är rekommenderade som primära transportvägar för farligt gods.

Risk

Till följd av klimatförändringarna räknar forskarna med att högsta förväntade höjningen av havsvattenstånd med en återkomsttid på 100 år kommer att bli cirka en meter år 2100. Av rapporten ”Klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län”, som tagits fram på uppdrag av Länsstyrelsen Hallands

län, framgår att Halmstad är extra utsatt på grund av sitt läge vid i Laholmsbukten. Sammanfattningsvis framgår av rapporten att tillfälliga höjningar av havsvattenstånd och åmynningsnivåer kan uppgå till 3,5 m över havet (höjdsystem RH 2000). Vid extrema vädersituationer är det detta scenario som kommunen i dagsläget kan utgå ifrån.

Stabiliteten inom området för Södra infarten har studerats i olika delområden i en geoteknisk undersökning (Geoteknik PM, 2004). Generellt är totalstabiliteten i området tillfredsställande och de sättningar som kan uppkomma bedöms vara små. Området kring Fylleån måste särskilt studeras vad gäller stabilitet och sättningar. Anslutning och ramper söder om väg E6 vid Fylleån måste byggas och utformas så att stabiliteten mot Fylleån inte äventyras.

Buller

Planområdet är i nuläget utsatt för buller från vägtrafik och i vissa fall spårtrafik. Det är främst bebyggelsen på Östra stranden som är utsatt för buller från Västkustbanan. Halmstads kommun har uppfört bullerskyddsåtgärder i form av bullervallar på flera platser utmed Västkustbanan som förebyggande åtgärder i samband med det tidigare arbetet med Södra infarten. De bullerskyddsåtgärder som berör detaljplanen för etapp 1 är de som är utförda längs järnvägen vid Strandtorps stugförening närmast E6an. Dessa bullervallar skyddar i nuläget stugområdena mot järnvägsbuller vilket ligger inom Trafikverkets ansvarsområde.

Bostadsområdena norr om Laholmsvägen är utsatta för trafikbuller från både Laholmsvägen och E6. Utmed vissa delar av Laholmsvägen finns bullerplank men för de yttre delarna av vägen saknas bullerskydd.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

En 20kV luftledning löper parallellt med Västkustbanan väster om E6 och viker sedan av för att gå parallellt utmed den västra sidan av E6 förbi trafikplats Halmstad södra (43).

Dricks- och spillvatten

Parallellt utmed Västkustbanan och den planerade sträckningen för Södra infarten löper ett ledningsstråk med spill- och dricksvattenledningar. Ledningsstråket löper österut över Fylleån och vidare mot Villmanstrand och Fyllinge. Kommunala spill- och dricksvattenledningar finns utbyggda i delar av Ryttarevägen och Andersbergsringen.

Dagvatten

Kommunala dagvattenledningar finns utbyggda utmed Laholmsvägen samt utmed delar av Andersbergsringen och Ryttarevägen samt vidare ner mot Östra stranden. En dagvattenledning löper tvärs genom fastigheten Snöstorps prästgård 1:1 mellan Laholmsvägen och Andersbergsringen. Slutlig recipient för dagvattnet från planområdet är Fylleån. En dagvattenledning finns även i det ledningsstråk som löper parallellt med Västkustbanan.

Avfallshantering

Hantering av hushållsavfall sköts av HEM och bygger på källsortering.

Gasledning

En gasledning ligger utmed den östra sidan om E6 i söder och längs avfartsramperna väster om E6 i norr. Ledningen viker av mot Laholmsvägen i den norra delen av planområdet.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Detaljplanen innebär en omgestaltning av gröna stråk längst med allmänna platser i anslutning till vägar och gator. Dessa gröna stråk har betydelse både för människor genom att bidra till ökad trivsel och välbefinnande, samt för biologisk mångfald genom att fungera som spridningskorridorer. Komplettering av träd sker längs Laholmsvägens yttre del där trädplantering föreslås inom gatumarken. Vid den ombyggda trafikplatsen planläggs ytor för naturmark som inrymmer gång- och cykelväg samt dagvattenhantering.

Längs den västra sidan av E6, mellan Laholmsvägen och Södra infarten, skapas en bred zon med allmän platsmark och skydd med utrymme för öppna dagvattenmagasin. Öster om Södra infartens anslutning till E6, mellan ramperna och Fylleån, planläggs ett område med allmän platsmark och natur som även inrymmer gång- och cykelvägar samt dagvattenmagasin för fördröjning av dagvatten från planområdet.

Intrycket längs Södra infarten ska vara stadsmässigt i kontrast till den kustnära naturen som präglar Östra stranden. Utmed den nordöstra sidan av Södra infarten, mot verksamhetsområdet, föreslås trädplantering inom gatumarken. Mot Östra stranden, på västra sidan av järnvägen, utgörs grönområdena av allmän platsmark med skydd mot störning. Här kommer bullerdämpande åtgärder att uppföras i form av bullervall/plank. Innanför den östra rampen i den nya trafikplatsen planläggs ett område för natur med utrymme för dagvattenhantering.

Vid byggskedet av nya överfarter över ån är det av största vikt att man iakttar försiktighet med tanke på den känsliga vattenmiljön. Träd på åns brinkar kommer att behöva avverkas vid anläggningsskedet. En del av de avverkade träden kan lämnas kvar på lämpliga ställen i de omgivande skogarna för att öka mängden död ved ytterligare.

Vattenområden och strandskydd

Detaljplanen berör områden som omfattas av det generella strandskyddet enligt 7 kap. Miljöbalken. Rådande strandskydd på 100 m kring Fylleån, Fyllesjö och ett dike inom planområdet föreslås upphävas i detaljplanen. Det särskilda skäl som åberopas enligt 7 kap. 18 c § Miljöbalken är att platsen behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet. Halmstads kommun bedömer att Södra infarten är en viktig länk för stadens framtida utveckling och Södra infarten är utpekad i både översiktsplanen "Framtidsplan 2030" samt Handlingsprogram för hållbara transporter. Södra infarten utgör därmed ett angeläget allmänt intresse. Södra infarten är beroende av en ny koppling över Fylleån och ett intrång i strandskyddet kring ån kan därmed inte undvikas eller tillgodoses utanför strandskyddat område.

Strandnära områden utmed Fylleån tas i anspråk för en ny trafikplats för Södra infartens koppling till E6:an. Detaljplanen innebär att en del av det strandskyddade området tas i anspråk för ny väg och nya broar, en vägbro och en gång- och cykelbro, som anläggs över Fylleån. Detta innebär en viss förlust av naturmiljön i anslutning till Fylleån. Det permanenta ingreppet i det strandskyddade området är begränsat till vägbanorna och ingreppet sker i direkt anslutning till Västkustbanan – område som idag är otillgängligt för allmänheten. Området norr om och söder om Västkustbanan är idag tillgängliga för allmänheten. Det är i dagsläget inte möjligt att passera Västkustbanan till fots eller med cykel utmed den västra sidan av Fylleån. Passage kan idag endast ske inom vattenområdet. Detaljplanen medger en ny gång- och cykelpassage under Västkustbanan vilket ger möjlighet att till fots och med

cykel passera Väst kustbanan i nära anslutning till Fylleån. Detaljplanen bidrar till att koppla ihop ett rekreationsstråk utmed Fylleån, mellan havet och med de nordöstra delarna av Halmstad.

Majoriteten av den del av strandskyddet som upphävs i detaljplanen kommer att utgöras av naturmark som inte får bebyggas. De gamla broarnas landfästen över Fylleån behöver rivas för att bygga nya vilket kommer kräva temporär spontning i vattenområdet. Åtgärder ingår i prövning av vattenverksamhet. Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen påverkar naturmiljön lokalt på platsen men endast ger ringa effekter för arter som lever i resterande del av strandskyddsområdet. Utbyggnaden av Södra infarten, inklusive påfart till E6an, broar över Fylleån samt gång och cykelväg bedöms inte påverka förutsättningarna för bevarandet av goda livsvillkor för djur och växter i den omfattningen att det motverkar syftet med strandskyddet.

Sammantaget bedöms inte detaljplanen motverka syftet med strandskyddet avseende det rörliga friluftslivet, utan förstärker det genom ökad tillgänglighet för allmänheten.

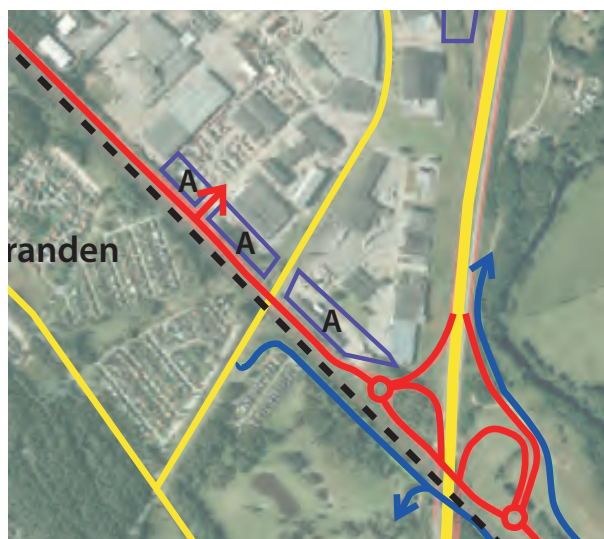
Biotopskydd

Allén med oxelträd utmed Rytta revvägen omfattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken 7 kap § 11. Ingrepp i allén går inte att undvika. En ansökan om biotopskyddsdispens har gjorts som har godkänts av Länsstyrelsen.

Geotekniska förhållanden

Stabiliteten i området för Södra infarten har studerats i olika delområden i en geoteknisk utredning (Geoteknik PM, 2004). Utredningen visar att totalstabiliteten i området generellt är tillfredsställande och de sättningar som kan uppkomma bedöms vara små. Dessa sättningar kan även påskyndas och tas ut i byggskedet. Vid byggande av anläggningar i och i närheten av väg och järnväg ska förstärkningsåtgärder utföras i den omfattning som krävs för att stabiliteten ska förbli tillfredsställande i byggskedet.

BEBYGGELSE



Till vänster: exploateringsområden utmed Laholmsvägen. Till höger: exploateringsområden utmed Södra infarten

För område A tillåts verksamheter och kontor med en största byggnadsarea reglerad till 40 % av fastigheten. Byggnadsarean är satt i förhållande till att rumsliga och logistiska behov ska kunna lösas inom

kvartersmark. Med verksamheter avses service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan. Handel med skrymmande varor motiveras med översiktsplanens strategi där Vilhelmsfält föreslås omvandlas från område för tyngre verksamheter till område med lättare men även transportintensiva verksamheter, kontor och sällanköpshandel (Framtidsplan 2030, s. 148). I översiktsplanen är en strategi att koncentrera handel till Centrum, Eurostop/Stenalyckan och Flygstaden.

Befintlig bebyggelse mellan Andersberg och E6 kommer att rivas, område B. Området planläggs som kontor och verksamheter utan försäljning av skrymmande varor, då det ej är önskvärt med transportintensiva verksamheter i närheten av bostadsområdet. Här tillåts en största byggnadsarea till 50 % av fastighetens area då det är viktigt att en stor del av ytan bebyggs för att uppnå en bullerdämpande effekt mot bostadsområdet Andersberg (bullerutredning 2015-08-17). För att säkerställa att byggnaden fungerar som ett bullerdämpande skydd införs en planbestämmelse om att huvudbyggnaden ska utföras sammanbyggd alternativt kopplas ihop med skärm - egenskapsbestämmelse p.

Område C planläggs för fortsatt drivmedelsförsäljning. A-området som angränsar till C-området planläggs till verksamheter utan försäljning av skrymmande varor. Begränsningen motiveras som en övergång till drivmedelsförsäljningen.

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram har tagits fram som omfattar hela projektområdet och gäller för etapp 1 och 2. Gestaltungsprogrammet redovisar ställningstaganden kring utformningen av området för att skapa en genomtänkt gestaltning.

Vid den ombyggda trafikplatsen i Laholmsvägens förlängning blir nytillkommande bebyggelse det första en besökare till Halmstad möter, dvs stadens entré. Utformningen av bebyggelsen är därför viktig. På båda sidor om vägen, väster om den nya cirkulationsplatsen, tillåts högre, solitära byggnader som kan bidra till att stärka känslan av entrépunkt. Närmast cirkulationsplatsen på Laholmsvägen tillåts därför en högsta nockhöjd på 26 meter medan i de övriga delarna av området tillåts en högsta nockhöjd på 12 meter. Bebyggelsen mellan Andersberg och Laholmsvägen/E6 tillåts som lägst till en nockhöjd på 10 meter för att skapa en bullerdämpande effekt av byggnaderna.

Då område längs med E6 och Laholmsvägen är tydligt exponerade för förbipasserande krävs särskild omsorg om utformningen av bebyggelsen, skyltsättningen, belysningen, markutformningen och vegetationen. Byggnadernas arkitektoniska utformning mot E6 och Laholmsvägen ska ägnas särskild omsorg avseende volymbehandling, materialval och färgsättning. Detta regleras genom f_1 .

För samtlig kvartersmark inom planområdet gäller att skyltar i storlek, utformning, placering och lyskraft ska underordna sig byggnaderna. Med flera skyltar ska enhetlighet och samordning eftersträvas. Med hänsyn till trafiken på E6 och Laholmsvägen får inga störande (t.ex. bildväxlande) reklamskyltar eller ljusanordningar uppföras. Detta regleras genom f_2 .

Samhällsservice

Detaljplanen ger utrymme för ytterligare kommersiell service i form av verksamheter, kontor och drivmedelsförsäljning i området mellan Ryttarevägen och Laholmsvägen/E6. Planen innebär inga förändringar av offentlig eller social service.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik



Karta över gång- och cykelstrukturen inom hela projektområdet, utdrag ur stråkstudien "Öster till Östra stranden". De inringade passagerna säkerställs i detaljplanen för etapp 1.

En stråkstudie har tagits fram av teknik- och fritidsförvaltningen, "Öster till Östra stranden" (2015) med förslag till utveckling av attraktiva gång- och cykelstråk inom hela projektområdet. I första hand prioriteras utbyggnad genom att komplettera befintligt gång- och cykelnät och därmed stärka kontakten mellan viktiga målpunkter såsom Östra stranden, Fylleåns närområde och bostadsområdena öster om Laholmsvägen/väg 15. Vid utformningen av gång- och cykelnätet har gena och säkra sträckningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid plankorsningar eftersträfvats.

Detaljplanen för etapp 1 möjliggör två nya planskilda gång- och cykelpassager, en underfart under Laholmsvägen vid korsningen Andersberg/Ryttarevägen och en underfart under Väst kustbanan och Södra infarten för att möjliggöra för det så kallade Fylleåleden. Detta stråk förbinds mot Fyllinge via befintlig upprustad bro över Fylleån och vidare genom jordbrukslandskapet och på befintlig landsväg. Detaljplanen möjliggör även för en gång- och cykelpassage under av- och påfartsrampen vid den ombyggda trafikplatsen.

I planen möjliggörs en gång- och cykelväg öster om Väst kustbanan med en fortsättning mot Trönninge och Påarp/Laxvik. Detta möjliggör i sin tur en alternativ sträckning av den så kallade Kattegattleden. För att skapa en passage över Fylleån kommer en ny gång- och cykelbro att anläggas direkt söder om den befintliga järnvägsbron parallellt med Väst kustbanan. Gång- och cykelvägen kopplas ihop med befintlig gång och cykelväg utmed Ryttarevägen samt Gatehusvägen och vidare ner mot Östra stranden.

Kollektivtrafik

Laholmsvägen utgör ett viktigt stråk för kollektivtrafiken, i dess yttre del främst för regionbusstrafiken. Genom att avlasta Laholmsvägen från främst tung trafik ökar möjligheterna att förbättra framkomligheten och tillgängligheten för kollektivtrafiken, vilket kan möjliggöra framtida busskörfält på Laholmsvägen. Åtgärden är föreslagen i Handlingsprogram för hållbara transporter (2012). Korsningen vid Andersbergsringen/Ryttarevägen byggs om med förutsättningar för fortsatt möjlighet för busstrafiken att angöra Andersberg.

Det finns utrymme för busshållplatser längs Södra infartens norra sida. Utrymmesbrist på den södra sidan av Södra infarten gör att det på flera ställen är svårt att klara minimiavståndet till järnvägsspåren. I nuläget föreslås inte någon kollektivtrafik eller hållplatser längs med Södra infarten men möjlighet finns att i framtiden upprätta linjesträckningar som kan försörja verksamhetsområdena hela vägen ut till Villmanstrand och Kistinge.

Biltrafik och gator



Karta som visar vägstrukturen inom hela projektområdet

Detaljplanen för den första etappen av Södra infarten innebär att en ny infart skapas från E6 söder om den befintliga södra trafikplatsen (43). För att få ett tillräckligt stort avstånd mellan trafikplatserna och dess ramper kommer den befintliga trafikplatsen (43) att byggas om så att rampen läggs norr om Laholmsvägen. E6an kommer att breddas med ett extra körfält i båda riktningar mellan trafikplatserna. För att höja trafiksäkerheten sänks hastigheten på E6 från 120 till 100 km/h.

Åt öster ansluter den södra avfarten till Väg 15 via Villmanstrandvägen till cirkulationsplatsen vid Kistingevägen. Den nya kopplingen fördelar trafikflödena mellan trafikplatserna och infartsvägarna till Halmstad beroende på vilken målpunkt trafikanterna har. Beroende på utbyggnadsalternativ beräknas Väg 15 avlastas med ca 12 000-15 000 bilar mellan cirkulationsplatsen vid Kistingevägen och Trafikplats 43 jämfört med 0-alternativet. Se Utredning Väg 15.

I anslutning till avfartsrampen från E6 anläggs en ny cirkulationsplats på Laholmsvägen som ansluts till Ryttarevägen. De nya verksamhetsområdena mellan Laholmsvägen och E6 kommer att anslutas via den nya infarten till Ryttarevägen. Placeringen av in- och utfarter regleras med utfartsförbud i detaljplan och eventuellt genom trafikreglerande åtgärder utanför detaljplan. Utfartsförbud innebär att varken in- eller utfart får anordnas.

Den signalreglerade korsningen vid Ryttarevägen/Andersbergssringen byggs om till en droppformad cirkulationsplats för att förbättra trafikflödet och för att möjliggöra för bussen att smidigt ta sig in och ut från Andersberg. Åtgärderna innebär att anslutningen mellan Laholmsvägen och Ryttarevägen bryts.

Södra infarten planläggs i etapp 1 fram till och med Montörgatan som blir den första anslutningen till verksamhetsområdet Vilhelmsfält. Vägen kommer att sträcka sig utmed den nordöstra sidan av Västkustbanan där det finns ett vägreservat med ett säkerhetsavstånd på 10 meter från spårmittpunkt till vägkanten. I detaljplanen för etapp 2 kommer vägen att fortsätta in mot hamnområdet och Larsfridsvägen. Södra infarten planeras vara ca 8 meter bred med ett körfält i vardera riktning och ha en hastighetsbegränsning på 60 km/h.



Till vänster: foto som visar vägreservatet utmed Västkustbanan. Till höger: fotomontage som visar Södra infarten utmed västkustbanan.

Södra infarten passerar Ryttarevägen över en vägbro som löper parallellt med järnvägsbron. Vägen förbinds med områdena öster om E6 via en vägbro över Fylleån, parallellt med Västkustbanan. Södra infarten går under den befintliga bron för E6 och ansluts till väg 15 via utbyggd del av Villmanstrandsvägen i sydost. Vägen kopplas samman med E6 genom en ny trafikplats med ramper.

Alla ramper och vägar planläggs som VÄG förutom anslutande väg i södra delen vid Montörgatan som planläggs som GATA.

Trafikverket arbetar parallellt med en vägplan i enlighet med väglagen (1971:948) över förändringarna inom Trafikverkets vägområde. Vägplanen omfattar områdena vid E6 och tillhörande ramper. Vid Laholmsvägen ingår även den nya cirkulationsplatsen i Trafikverkets vägplan.

Cykel- och bilparkering

Parkering till de nya verksamheterna löses inom kvartersmark. Parkeringsytor som anläggs mot E6 ska avskärmas med plank, mur eller vegetation, vilket säkerställs genom planbestämmelse f₁. Halmstads kommun har tagit fram riktlinjer för cykelparkering (Trivector, 2009).

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

Av de luftföroreningar som biltrafiken för med sig är det främst kvävedioxid och partiklar som har betydelse för hälsa och miljö. Detaljplanen för Södra infarten innebär att en ny väg anläggs, för att avlasta trafiken på Laholmsvägen. Enligt trafikprognosen kommer trafikmängden vid Laholmsvägens mitt med Södra infarten 2030 att vara omkring 27 000 ÅDT (årsdygnstrafik), jämfört med 30 000 ÅDT för samma mätpunkt för nollalternativet 2030. Skillnaden varierar beroende på mätpunkt, det är exempelvis en större skillnad vid Laholmsvägens infart än vid de centrala delarna. Även andra åtgärder påverkar siffrorna, så som busskörfält som skulle reducera trafiken ytterligare något på Laholmsvägen. Noteras att den totala trafikmängden kommer öka i både nollalternativet och Södra infarten. I området där den nya infarten anläggs kommer luftföroreningshalterna i gatunivå att öka lokalt. Någon risk för att de lagstadgade miljökvalitetsnormerna för luftmiljö ska överskridas bedöms inte finnas. Som exempel kan nämnas att gällande normer klaras med marginal till miljökvalitetsnormerna för partiklar på den mest utsatta gatumiljön i Halmstad idag (Viktoriagatan).

Att bygga mer vägar och att därmed öka vägkapaciteten kan leda till ökad trafik totalt. Fenomenet kallas för *inducerad trafik* och är internationellt erkänt bland forskare. Lite kort handlar inducerad trafik om sambandet mellan utbud och efterfrågan. Då vägkapaciteten eller kvalitén ökar så minskar uppoffringen för att färdas på vägen, vilket ökar efterfrågan. I begreppet tas ingen hänsyn till befolkningsökning eller ökning av ekonomiskt utrymme. Enligt de framtagna trafikprognoserna kommer inte trafiken att öka något markant. Risken för inducerad trafik bedöms således som liten. Ombyggnaden innebär att trafiksystemen blir mer flexibla vilket föregår åtgärder som kan försvåra och minska incitamentet för biltrafik. Ett exempel är att införa busskörfält på Laholmsvägen från Wrangelsgatan.

Fylleån är från kusten upp till Simlångsjöarna utpekad som fiskvattenområde. Utpekandet har sin grund i EU:s fiskvattendirektiv (78/659/EEG). Det innebär att vattendraget omfattas av de miljökvalitetsnormer som gäller enligt förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Under anläggningsskedet kan miljökvalitetsnormen för laxfiskvatten tillfälligt komma att överskridas lokalt vad gäller uppslammade fasta partiklar. Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas vilket kommer att utvecklas i separat miljökonsekvensbeskrivning för Natura-2000-prövningen.

Miljökvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster bedöms inte påverkas negativt av detaljplanen. När detaljplanen är utbyggd bedöms den inte påverka de fysiska förhållandena i vattendraget. Erosionsskydd kommer att krävas för vägbron och gång- och cykelbron. Dessa bedöms dock ta upp en liten yta och kommer inte att utgöra något vandringshinder.

En dagvattenutredning (2015-08-07) är framtagen. Utredningen föreslår specifika åtgärder för att fördröja dagvattenflödet samt avskilja föroreningar från det vatten som avrinner från planområdet i markplan.

Genomförandet av planen bedöms ha en positiv inverkan för Fylleån då liknande dagvattenhantering saknas i dagsläget. Därmed bedöms detaljplanen inte heller påverka möjligheten att följa gällande miljö kvalitetsnormer för de aktuella recipienterna.

När Södra infarten har byggts ut enligt detaljplanerna förväntas den inte påverka grundvattennivåerna. Passager under väg och järnväg ska vid behov utföras som täta konstruktioner. Tillfälligt under byggskedet kan grundvatten i det ytliga grundvattenmagasinet påverkas. I nuläget bedöms inte det undre slutna magasinet beröras av planerade anläggningsarbeten. Hydrogeologiska undersökningar för att klarlägga de hydrogeologiska förhållandena skall genomföras innan genomförande.

Folkhälsa

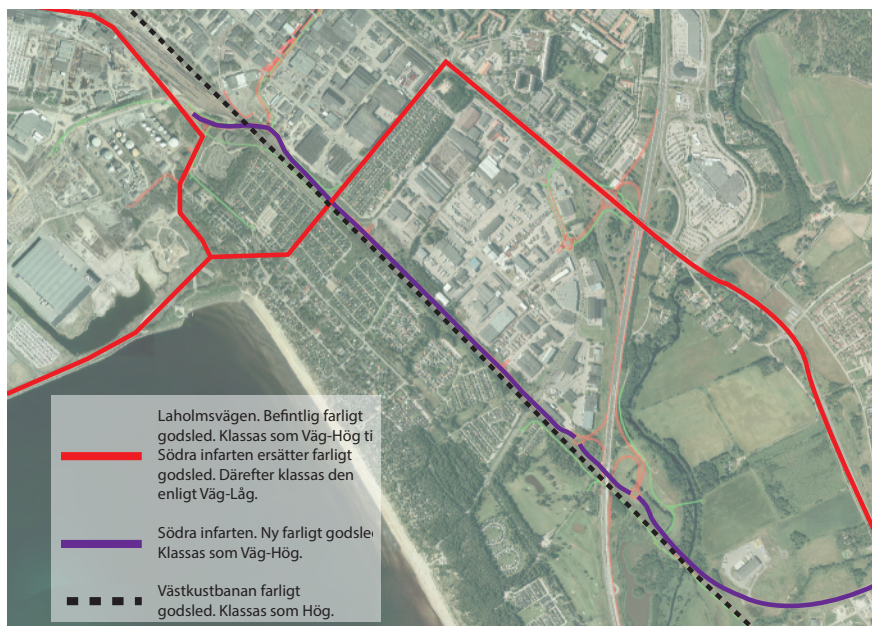
En social konsekvensbeskrivning (2015) för hela projektområdet har tagits fram för att beskriva de sociala konsekvenserna av planförslaget, samt tydliggöra de sociala behoven och förslag på åtgärder. I utredningen framgår att de planskilda korsningarna och separeringen från biltrafiken som föreslås får positiva konsekvenser för barn och ungdomar i form av ökad säkerhet och rörelsefrihet. En nackdel med planskilda korsningar är att de skapar höjdskillnader som kan försämra tillgängligheten för människor med nedsatt rörelseförmåga. Därför är det viktigt att passagerna ges en så liten lutning som möjligt.

Enligt utredningen är det viktigt att skapa ljusa och luftiga passager som känns trygga för alla. Detta kan uppnås med hjälp av god belysning och genom att undvika skymd sikt. En attraktiv gestaltning, exempelvis med inslag av konst eller grönska kan också förbättra trygghetsupplevelsen.

Den ökade tillgängligheten till Östra stranden och Fylleån som projektet medför stärker möjligheterna för rekreation, naturupplevelser och motion i närområdet. Det kan i sin tur leda till positiva konsekvenser för invånarnas hälsa. Att villkoren för gående och cyklister förbättras är också positivt för folkhälsan.

Störande verksamheter och farligt gods

Halmstads kommun kommer att föreslå att Länsstyrelsen beslutar om att Södra infarten kommer att ersätta Laholmsvägen och bli rekommenderad väg för farligt gods. Hallands länsstyrelse har preciserat riktlinjer för farligt godsled. I riktlinjerna finns två nivåer varav en högre och en lägre. Halmstads kommun har i samråd med Räddningstjänsten och Länsstyrelsen gjort bedömningen att Laholmsvägen ska klassas enligt högre nivå tills Södra infarten ersätter som farligt godsled. Därefter klassas Laholmsvägen som lägre nivå, då vägen fortfarande kommer användas för farligt gods. Södra infarten, E6 och Väst kustbanan kommer att klassas enligt högre nivå.



Karta som redogör för farligt godsled. Södra infarten kommer att ersätta Laholmsvägen som primärväg för farligt gods. Bytet mellan rekommenderade farligt godsled måste göras efter en logisk följd med hänsyn till skydd mot störningar.

Risker ska beaktas vid planering av bebyggelse inom 150 meter från transportleder för farligt gods (Länsstyrelsen, 2011:19). En riskbedömning (2016) har således tagits fram. I utredningen har individrisk och samhällsrisknivåer beräknats för området längs Södra Infarten och Väst kustbanan. Risknivån bedöms vara så hög att åtgärder bör vidtas som skydd för befintlig bebyggelse i området inom 30 m från väggkant av Södra Infarten och från Väst kustbanan. Skydd rekommenderas som hindrar brandfarlig vätska att sprida sig från väg-/järnvägs-området vid en farligt godsolycka samt en brandavskiljande barriär längs vägen och järnvägen vid berörda fastigheter. Längs vägen rekommenderas också räcke som skydd mot avkörning. Längs järnvägen behövs skydd mot påkörning (av eventuellt urspårat tåg) i de fall att någon av fastigheterna ligger närmare än 15 m för den händelse att tåg skulle spåra ur och att vagnar skulle komma långt från spåret.

Två befintliga byggnader kommer närmre än minsta rekommenderade avstånd. Den ena, Falsen 8, kommer köpas upp av Halmstads kommun och sedan rivas så att gällande skyddsavstånd hålls. Den andra, Falsen 1, kommer ca 17 meter från den nya avfartsrampen. Där kommer ventilation att flyttas och förstärkt räcke att placeras på allmän platsmark tillsammans med dike som förhindrar att brandfarlig vätska når byggnaden.

Ny bebyggelse planeras enligt länsstyrelsens riktlinjer (2011:19) med åtgärder på allmän platsmark och kvartersmark. Se tabell nedan för precisering av åtgärder och avstånd. Prickmark används även för att säkerställa avstånd från Södra infarten.

Om det planerade bullerskyddet utmed järnvägen anläggs som en jordvall utan större stenar kan den fungera som skydd mot vissa olyckor för intilliggande bostäder vid Östra Stranden. Södra infarten är i stort sett lokaliserad med avståndet 50 meter till småhusbebyggelse vilket är detsamma som det reducerade avståndet som gäller om riskreducerande åtgärder vidtas.

Sammantaget bedöms samhällsrisknivån ligga i ALARP-området och risknivån är representativ för vägtypen vid Södra Infarten och även för Väst kustbanan. Möjliga åtgärder, deras nytta och effektivitet har utvärderats och de som är rimliga har föreslagits varvid samhällsrisk kan anses vara acceptabel (Riskbedömning 2016).

Väg-Hög - Godsleder = E6, Västkustbanan, Södra infarten och Laholmsvägen¹		
TYP	Nyetablering: verksamheter - Z (Verksamheter. Service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan) och kontor - K	Befintliga byggnader
ANSVAR	Åtgärder på allmän platsmark ansvarar Halmstad kommun för	
FÖRHINDRA MEKANISK KONFLIKT	För etablering 20-30 meter ifrån godsled ska åtgärder införas som förhindrar mekanisk konflikt. Erforderlig omfattning och utformningen av ett sådant skydd beror på platsspecifika förhållanden. Förslag på åtgärder: • Vall/dike • Betongbarriär • Naturlig höjdskillnad (positiv höjdskillnad med transportled lägre än planområdet) • Förstärkt vägräcke (H4)	För befintliga byggnader inom 30 meter från E6 och Södra infarten. • Skydd som hindrar brandfarlig vätska att sprida sig från väg/järnväg vid en eventuell farligt godsolycka. • Brandavskiljande barriär längs vägen och järnvägen vid berörda fastigheter. • Räcke längs väg som skydd mot avkörning. • Längs järnvägen behövs skydd mot påkörning i de fall att någon av fastigheterna ligger närmare än 15 meter från den händelse att tåg spårar ur och att vagnar kommer långt från spåret. Vid etablering av industri eller kontor på ett längre avstånd än 30 meter, men vid branta slänter krävs det åtgärd (exempelvis förstärkt vägräcke) för att behålla fordonet på vägbanan. Om inte skydd mot avåkning finns eller införs så räknas bebyggelsefri zon från släntfot.
ANSVAR	Åtgärder på kvartersmark ansvarar fastighetsägare för	
REDUCERA/ MOTVERKA STRÅLNINGSEFFEKTER	För byggnadsfasad som vetter mot godsleder (E6, Västkustbanan, Södra infarten och Laholmsvägen) gäller följande: • 30-50 meter: Fasad ska vara i obrännbart material och fönster (i normal omfattning)/ingående komponenter ska vara motsvarande klass E 30. • 20-30 meter: fasad, inklusive dörrar och fönster, ska motsvara lägst brandteknisk klass EI 30.	
MOTVERKA EFFEKTER FRÅN ETT DIMENSIONERANDE FALL FÖR EXPLOSION	• 20-50 meter: För etableringar av kontor mellan angivet intervall från Södra infarten, Laholmsvägen och E6 ska hänsyn tas till dimensionerande explosionslast. Detta krav gäller större byggnader (>4 våningar). När Södra infarten ersätter Laholmsvägen som farligt godsled behöver inte hänsyn tas till dimensionerande explosionslast för intilliggande bebyggelse vid Laholmsvägen.¹ Luftintag ska placeras högt och på motsatt sida leden.	
BEGRÄNSA ANTAL PERSONER SOM KAN PÅVERKAS/ UNDERLÄTTA / UTRYMNING	För alla byggnader inom 50 meter ifrån godsled ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot leden. Placering av entréer bör ligga så långt ifrån leden som möjligt, gärna på motsatt sida. Området nära leden utformas på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. För samtliga bebyggelse typer inom 150 meter från leden ska det förhindras att vätska rinner in på området, risken för punktering av tank minskas och möjligheten att reducera konsekvenser vid utsläpp av giftig gas beaktas.	

¹ När Södra infarten ersätter Laholmsvägen som farligt godsled kommer Laholmsvägen att klassas som Väg-Låg.

Tabellen grundar sig i Riskanalys av farligt gods i Hallands län av Länsstyrelsen bilaga A.10 och A.11, samt Riskbedömning (2016). I tabellen redogörs för vilka åtgärder och krav som gäller, samt vem som ansvarar för utförandet. Avstånden gäller från vägkant till byggnad.

Drivmedelsförsäljning

Detaljplanen medger fortsatt drivmedelsförsäljning vid Ryttarevägen. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har i *Handbok - Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* (2015) preciserat riktlinjer för skyddsavstånd, se sida 10. De längsta avstånden är följande:

Objekt/ riskkälla	Påfyllnings- anslutning till cistern	Mätarskåp	Pejlförskruv- ning	Cisternav- luftningens mynning
Plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostad, kontor, gatukök, butik, servering, busshållplats), verksamheter och objekt med stor brandbelastning, verkstad eller annan lokal där gnistbildande verksamhet eller öppen eld förekommer	25 m ^{1,2}	18 m ¹	6 m	12 m

¹ Busshållplats och gatukök utan gäster inomhus kan placeras minst 18 m från påfyllningsanslutning till cistern förutsatt att gästbord placeras minst 25 m från påfyllningsanslutning.

² Avståndet kan halveras om vägg mot spillzon är av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass EI 60 utan ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster. Hela avståndet gäller dock för in- och utgångar.

De rekommenderade skyddsavstånden ska hållas. Den befintliga byggnaden söder om befintlig bensinmack på Fordonet 1, ligger på ett avstånd om ca 22 m. En utbyggnad mot Laholmsvägen kan göras utan att riskavstånden riskeras. Uppfyllande av de riktlinjer som ska följas bevakas i bygglovsskedet.

Förorenad mark

En sammanställning av miljötekniska markundersökningar (2015a) har tagits fram för att inventera risker för förorenad mark och grundvatten. I utredningen föreslås att potentiella föroreningsrisker ska utvärderas först när den slutliga sträckningen av Södra infarten har bestämts så att provtagning av jord och grundvatten kan utföras där störst risk för att påträffa föroreningar vid entreprenadarbete finns. Lämpliga skyddsåtgärder får tas fram utifrån kommande marktekniska undersökningar.

Vid kommunens växthus i området mellan Andersberg och E6, har även en översiktlig miljöteknisk markundersökning av jord och grundvatten gjorts (2015b). Utredningen visar inga förhöjda föroreningshalter som indikerar en lokal föroreningskälla som måste tas hänsyn till vid framtida entreprenad eller exploatering av verksamhet. Uppmätta halter utgör inte heller någon risk för framtida markanvändning av karaktären mindre känslig markanvändning.

Höga flöden och risk för översvämning

I Framtidsplan 2030 anges att klimatförändringarna förväntas medföra ökad nederbörd samt mer frekventa skyfall med mer nederbörd framförallt på vintern. En översvämningssimulering har gjorts som tar hänsyn till att nya områden tas i anspråk som verksamhetsområden i enlighet med föreslagen detaljplan för Södra infarten. Modellområdet omfattar även markområden norr om planområdet för Södra infarten. Själva vägen Södra infarten och breddning av E6an är inte med i modellen. Dagvatten från dessa vägar kommer att hanteras i egna dagvattensystem med fördröjningsdammar. Den största delen av dagvattensystemet har sitt utlopp i Fylleån. Resultatet av simuleringen visar att vissa av exploateringsområdena riskerar att översvämmas. För att undvika översvämning av exploateringsområdena är det viktigt att ta särskild hänsyn vid höjdsättning av byggnader och väg.

Delar av planområdet, främst området utmed Fylleån, har en marknivå som är lägre än 3,5 meter över havet och är därmed inom riskområdet för tillfälligt höga havsnivåer. Hänsyn behöver därför framförallt tas i

samband med projekteringen. Vid Fylleån bör t ex passagen för gång- och cykelväg under Västkustbanan särskilt beaktas och behov av eventuella skyddsåtgärder bör utredas. Högre havsnivåer och mer nederbörd ger ökade flöden och avrinning i vattendragen, vilket medför ökad risk för ras och skred samt erosion. Risken för erosion samt ras och skred bör hanteras i projekterings- och byggskedet.

Ras, skred och geotekniska förhållanden

För tillfartsbankarna till den nya vägbron över Fylleån krävs förstärkning för att undvika sättningar och för att säkerställa stabiliteten. Omfattningen utreds i projekteringen.

För den nya planerade gång- och cykelbron över Fylleån har ingen geoteknisk utredning gjorts och lokalstabiliteten är inte utredd. För att utreda stabilitetsförhållanden och eventuellt behov av förstärkningsåtgärder föreslås att geoteknisk utredning utförs i planerade lägen för broar och tillfartsbankar inför projekteringen.

En gång- och cykeltunnel planeras under Västkustbanan och Södra infarten i området mellan E6 och Fylleån. Ingen geoteknisk undersökning har utförts men skärningsslänterna bedöms kunna utföras med sådan släntlutning att stabiliteten förblir tillfredsställande. För att utreda stabilitetsförhållanden och eventuellt behov av förstärkningsåtgärder föreslås att geoteknisk utredning utförs i planerade lägen för underfarten.

I anslutning till korsning med E6 inkluderande av- och påfartsramper kan det av utrymmesbrist krävas stödmur för att ta upp nivåskillnader mot befintlig bebyggelse. För ramperna på östra sidan av E6 visar preliminära beräkningar att stabiliteten är tillfredsställande mot Fylleån.

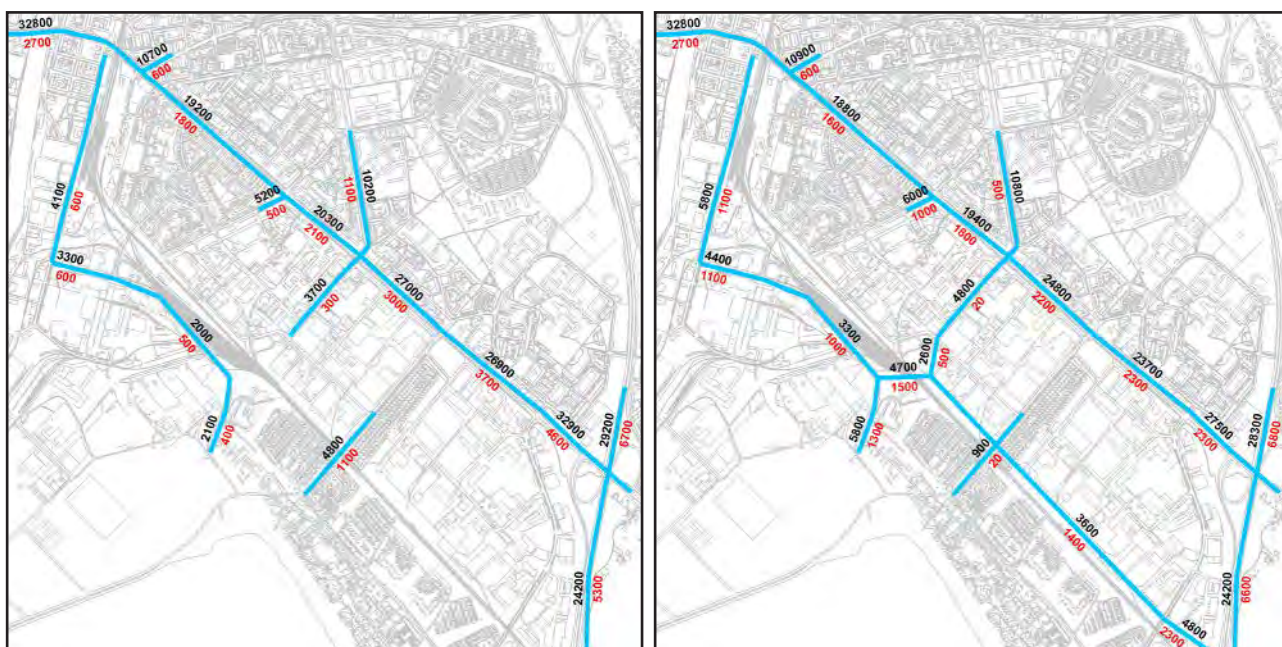
En översiktlig geoteknisk utredning har gjorts i området för E6ans två nya ramper, av- och påfart till Laholmsvägen. Ramperna går till viss del i skärning och släntlutningen är så pass flack att stabiliteten bedöms förbli tillfredsställande. En ny gång- och cykeltunnel planeras i området. Ingen geoteknisk undersökning har utförts men slänterna bedöms kunna utföras med sådan släntlutning att stabiliteten förblir tillfredsställande.

Trafikflöden

Trafikflöden och olika scenario har studerats med avseende på personbilstrafik och tung trafik, vilka redovisas i PM Trafikprognos – Södra Infarten (2016). Trafikprognosen för nollalternativet 2030, för samma mätpunkt vid Laholmsvägens infart påvisar en trafikökning med cirka 7-8 procent i förhållande till nollalternativet 2030 vid Laholmsvägens infart. Genom utbyggnaden styrs trafik över från Laholmsvägen till Södra infarten. I trafikprognosen har inte effekter av satsningar på kollektivtrafik och ökad cykling medtagits. Att införa ett busskörfält på Laholmsvägen från Wrangelsleden till Slottsrondellen tillsammans med Södra infarten skulle innebära en trafikavlastning med ca 3 600 ÅDT vid mätpunkt Laholmsvägen central jämfört med endast Södra infarten.

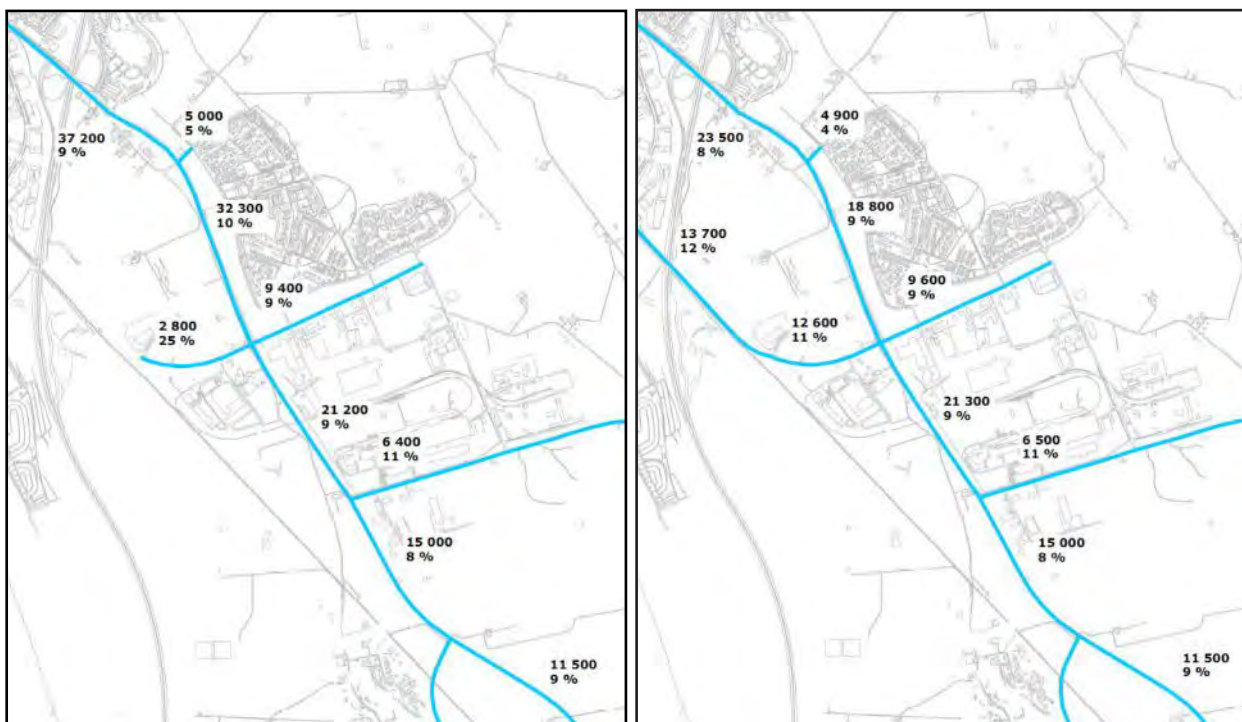
Scenario	Ny bro	Slottsbron	Österbro	Wrangels- bron	Wrangels- gatan	Södra Inf. Väst om E6	Södra Inf. Väst Larsfridsv	Laholmsv. Infart	Laholmsv. Mitt	Laholmsv. Central	Järnvägs- leden	Norra Infarten	Karl XI-väg	Stations- gatan	Strand- gatan
Bas 2012	0	30100	3900	18400	9400	0	0	30700	24000	19200	11400	17100	9800	1200	3000
Bas 2030	0	35500	4400	23800	11300	0	0	37500	30000	23900	14000	21200	11300	1400	4400
Södra Infarten	0	35500	4400	23900	11300	7100	6200	29800	26900	23500	14000	21200	11400	3000	4600
Södra Infarten + buss	0	26700	8100	29400	13100	7500	6700	29300	25900	19900	15600	25600	9200	3200	4900
Södra Infarten + ny bro	9100	27500	4200	22900	11200	10600	11900	26400	22500	18200	13500	20300	12100	3800	2200
Södra Infarten + ny bro + buss	9900	22200	5200	26800	12300	1100	12500	25800	21700	15800	14800	23300	9900	3900	1900

I tabellen presenteras den sammanlagda (bil och lastbil) ÅDT (årsdygnstrafiken). Med Bas menas nollalternativet, med ny bro avses en broförbindelse över Nissan, och med buss menas busskörfält från Wrangelsleden över Slottsbron. Källa: Trafikprognos (2016). Alternativen Bas 2030 och Södra infarten 2030 redovisas nedan i kartor. De andra alternativen finns att tillgå i utredningen.



Ovan: kartor som redogör för beräknad trafikmängd för personbilar (svart text) och lastbilar (röd text) ÅDT. Till vänster Bas 2030 och till höger Södra infarten 2030. Källa för samtliga kartor: Trafikprognos (2016).

Öster om E6 planeras en koppling mellan den nya avfarten och Väg 15 som fördelar flödena mellan de två trafikplatserna. Enligt PM Väg 15 minskar trafikmängderna närmast E20 med ca 12 000-15 000 bilar jämfört med nollalternativet. Dessa fordon beräknas använda den nya kopplingen mellan cirkulationsplatsen vid Kistingevägen och Södra infarten.



Ovan: Kartor som redogör för beräknad total trafikmängd ÅDT längs Väg 15. Till vänster Bas 2040 och till höger Södra infarten 2040. Källa: PM Väg 15 (Ramböll 2016-07-06).

Buller

Den nya trafikstrukturen som blir möjlig med Södra infarten innebär att Laholmsvägen avlastas, främst från tung trafik, och att ny vägtrafik tillkommer utmed Västkustbanan. Eftersom planförslaget innebär en omläggning av befintlig ramp från E6, vilket räknas som en väsentlig ombyggnad, gäller strängare bullernivåer än befintliga för intilliggande bostadsområden. Hastighetssänkningen på E6 från 120 till 100 km/h reducerar bullerpåverkan. En bullerutredning (2015) har tagits fram som visar hur bullersituationen ser ut utmed berörda vägavsnitt inom planområdet.

Enligt bullerutredningen kommer tågtrafiken fortsatt att vara den dominerande bullerkällan vid Södra infarten och Östra stranden. Detaljplanens genomförande bedöms sammantaget ge ökade ljudnivåer utmed Västkustbanan om inte åtgärder vidtas. Detaljplanen säkerställer att bullervall och/eller bullerplank ska anläggas mellan Västkustbanan och Östra stranden så att ekvivalenta ljudnivåer inte överskrids. Föreslagna bullerskydd innebär att den sammantagna ekvivalenta ljudnivån utmed Västkustbanan minskar. Gränsvärdena för de maximala ljudnivåerna beräknas inte överskridas.

En stor andel av den tunga trafiken som idag går på Laholmsvägen antas med anläggandet av Södra infarten istället använda den nya vägen mot verksamheter vid hamnen och väster om E6. Bullerutredningen visar att bullernivåerna utmed Laholmsvägen beräknas minska med ca 1 dBA, vilket bedöms ge en bättre boendemiljö för boende utmed Laholmsvägen.



Karta som visar skillnaden i ljudnivå mellan nollalternativ och utbyggnad av Södra infarten. Kartan visar förändringar som är större än +1 dB(A) i den ekvivalenta ljudnivån.

Den nya avfartsrampen från E6 till Laholmsvägen ger ökade bullernivåer västerut, mot bostadsområdet Andersberg. Utan åtgärd riskerar riktvärdet för ekvivalent ljudnivå överskridas vid vissa hus och våningsplan. Nya planerade verksamhetsbyggnader, vid det f.d. växthuset, ger dock en bulleravskärmande effekt för dessa bostäder. Boendemiljön i det angränsande bostadsområdet Andersberg bedöms, förutsatt att planerade verksamheter anläggs med en sammanhängande byggnadskropp enligt beräkningsexemplet i bullerutredningen, inte blir sämre och planförslaget bedöms därmed inte ge någon negativ konsekvens för boendemiljön vid Andersberg. Detta förutsätter att bullerskydd uppförs i höjd där byggnaden slutar och löper norrut över skyddsområdet. Detaljplanen reglerar att bullerskydd ska finnas på allmän platsmark och att det kan ersättas av byggnad.

För boende öster om E6 vid Fyllebro kommer bullerdämpande åtgärder att vidtas i samarbete med Trafikverket, Eurocommercial och Halmstads kommun. Eftersom området ligger utanför detaljplanens område styrs detta via avtal.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Verksamheterna inom planområdet kan anslutas till fjärrvärmenätet.

Luftledningen utmed E6 planeras att flyttas. Luftledningen säkerställs inte i detaljplan utan genom avtal, då den planeras att flyttas.

Gasledning

Gasledningen som ligger i planområdets norra del flyttas till den allmänna platsmarken utmed E6 och Laholmsvägen för att inte hindra utbyggnad av den tillkommande kvartersmarken.

Dricks- och spillvatten

Det befintliga ledningsnätet kan tillgodose normal verksamhet men kan behöva kompletteras om verksamhet med stort vattenbehov ska tillgodoses.

Ledningsstråket med spill- och dricksvattenledningar som löper parallellt utmed Västkustbanan och den planerade sträckningen för Södra infarten kommer att ligga kvar i befintligt läge. Ytan planläggs med ett u-område som innebär att marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Fastighetsägare får inte inom ledningsområdet, utan ledningshavarens i god tid inhämtade medgivande, uppföra byggnad eller annan anläggning eller vidta åtgärder, som t.ex. plantera träd eller spränga och schakta, som kan förorsaka skada på ledningarna eller försvåra framtida underhålls- och reparationsarbete. Ej heller utföra förändringar av marknivån i form av uppfyllnader m.m. som kan åsamka skada på ledningen.

Dagvatten

Planförslaget innebär en ökad andel hårdgjorda ytor vilket medför att dagvattenavrinningen från ytorna ökar. Den ökade mängden dagvatten kräver fördröjning och rening för att inte riskera att recipienten Fylleån påverkas negativt.

Det befintliga dagvattensystemets kapacitet är ansträngd och inget ytterligare dagvatten från planområdet får påföras till befintligt dagvattensystem utan fördröjning.

En dagvattenutredning (2015-08-18) har tagits fram som syftar till att belysa de möjligheter och svårigheter som uppkommer gällande dagvattenhanteringen för planområdet. Utredningen har utfört beräkningar med en dimensionering på 10-årsregn med en klimatfaktor på 30%. En kompletterande dagvattenutredning (2016-05-13) har tagits fram för att beräkna vilken volym dagvattendammarna behöver ha kapacitet för vid en större grad av hårdgjorda ytor på kvartersmark jämfört med förutsättningarna i tidigare utredning.

Dagvattenhanteringen i exploateringsområdena förändras i samband med att områdets bebyggelse och markanvändning omvandlas. Omhändertagande av dagvatten kommer att ske genom fördröjning i dagvattendamm, diken och underjordiska magasin i nära anslutning till de olika delområdena. Tillfartsväg och parkering för tillsynsfordon ska anläggas. Tillgänglighet till nedstigningsbrunnar och annan teknisk utrustning ska säkerställas. Dagvatten från parkeringsytor kan innehålla spår av olja och partiklar och bör därför oljeavskiljas före vidare avledning. Antingen kan oljeavskiljning integreras i dammen eller utföras med en separat oljeavskiljare.

Dagvatten från området vid Andersberg/Laholmsvägen leds i första hand till en dagvattendamm som är placerad vid skyddsområdet norr om Hortonomen 1. Tillkommande dagvatten från området

mellan Ryttarevägen och E6 leds huvudsakligen till en dagvattendamm som ligger strax söder om den tillkommande kvartersmarken vid avfart 42, parallellt med E6. Dagvattnet från de nya verksamheterna utmed Södra infarten och fastighet Figuren 2 fördröjs med underjordiska magasin innan det ansluts till befintliga dagvattenledningar. Dagvatten från området vid den nya trafikplatsen leds via diken till en dagvattendamm som är placerad vid den östra påfartsrampen. Vägdagvatten från E6 leds dels till separata dammar och några av dammarna inom området är gemensamma för kvartersmark och vägområden.

Efter att ha fördröjt dagvatten för varje område så kommer en stor del av utflödet från planområdet till kommunala ledningar begränsas till ca 10 l/s och delområde för att ledas vidare till utlopp i Fyllån eller Fylle sjö beroende på delområde. Det blir en klar förbättring jämfört med dagsläget där dagvatten går direkt till recipienten utan reglering.

Eftersom föroreningarna i vägdagvatten till stor del är partikelbundna är bedömningen att ett väl dimensionerat dagvattendammsystem innebär liten risk för negativ påverkan på Fylleåns vattenkvalitet. Därmed bedöms de övergripande konsekvenserna för vattenmiljön till följd av dagvattenpåverkan som liten.

De befintliga ledningarna som ligger inom området vid den nya trafikplatsen vid Fylleån ska läggas om för att säkerställa drift och underhåll av ledningarna.

Dagvattenledningen som ligger närmast Laholmsvägen inom fastigheten Snöstorps prästgård 1:1 läggs om och leds väster om den nya kvartersmarken.

Avfallshantering

Avfallshanteringen löses inom kvartersmark. De nya verksamhetsområdena anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering.

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSER MED PÅVERKAN PÅ KOMMUNALA MÅL

Aktuell detaljplan påverkar direkt eller indirekt mål i följande handlingsprogram:

Ekohandlingsprogram 2015-2018

Med utgångspunkt från kommunens ambition att främja en hållbar samhällsutveckling anger ekohandlingsprogrammet en ambition och inriktning för de övergripande målområdena Begränsad miljöpåverkan, Sunda boendemiljöer, Friska vatten och God hushållning med mark. Följande mål påverkas:

Begränsad klimatpåverkan - Hållbara transporter

Enligt detta mål ska fysisk planering bidra till minskat transportbehov och ökade förutsättningar för energisnåla transporter. Detaljplanen är ett led i Halmstads kommuns Handlingsprogram för hållbara transporter. Ett genomförande av handlingsprogrammet beräknas fram till år 2030 medföra endast en obetydlig ökning av trafikarbetet (mätt i fordonskilometer) trots en kraftig ökning av stadens befolkning. Planerna för Södra infarten ger förutsättningar för en utbyggnad av hamnen och dess verksamhet vilket kan komma att gynna godstransporter till havs och på järnväg. Dessa transportslag medför betydligt lägre klimatgasutsläpp än lastbilstransporter. En ny väg kan dock även få negativa effekter genom att bidra till att trafiken ökar. Planen ger bättre kopplingar för gång- och cykeltrafik i östra delen av Halmstad vilket gynnar de lokala målen att gång- och cykeltrafik ska öka. Avlastningen av tung trafik bidrar till

att stärka Laholmsvägen som ett stråk för kollektivtrafik och på så sätt öka möjligheterna för en god kollektivtrafikförsörjning.

God bebyggd miljö

Plangenomförandet bedöms i huvudsak vara i överensstämmelse med miljömålet. En utbyggnad enligt aktuell detaljplan ger en ökad tillgänglighet till grön- och rekreationsområden av hög kvalité för boende inom de Östra delarna av Halmstad. Boende utmed Laholmsvägen får en bättre boendemiljö med minskade bullerstörningar på grund av trafikminskning. Utmed Södra infarten och Väst kustbanan vidtas åtgärder för att minska bullerstörningarna vilket bedöms ge minskat buller för boende på Östra stranden. Detaljplanen bedöms därför medverka till att uppfylla delar av miljömålet god bebyggd miljö.

Ett rikt växt- och djurliv

Planområdet utgörs i nuläget av stora delar exploaterade miljöer utmed järnvägen och E6an. Dessa utgör i huvudsak triviala biotoper med vissa undantag. Mer naturlig och särskilt värdefull är naturmiljön vid och i anslutning till Fylleån. Både vattenmiljön och åns omgivande skogsmiljöer är viktiga för den biologiska mångfalden. Förutsatt att de i dagvattenutredning och naturvärdesinventeringen angivna skyddsåtgärderna genomförs bedöms i dagsläget de negativa konsekvenserna främst vara kopplade till anläggningsskedet och vara övergående. Genomförandet av detaljplanen bedöms därför inte motverka möjligheten att uppnå miljömålet.

Frisk luft

Detaljplanerna för Södra infarten är ett led i Halmstads kommuns Handlingsprogram för hållbara transporter. Ett genomförande av transportplanen beräknas fram till år 2030 medföra endast en obetydlig ökning av trafikarbetet (mätt i fordonskilometer) trots en kraftig ökning av stadens befolkning. Detaljplanen bedöms därför inte motverka möjligheten att nå miljömålet.

Detaljplanen ger också förutsättningar för att underlätta gång- och cykeltrafiken, vilket är positivt ur såväl hälso- som miljösynpunkt. Trafikmängderna på Laholmsvägen minskar vilket där ger lokalt en bättre luftmiljö för boende utmed Laholmsvägen. Den ändrade trafikstrukturen motverkar inte möjligheten att uppnå målet.

Myllrande våtmarker

Planområdet berör Fylleån som även är utpekad som Ramsarområde och en alsumpskog som getts påtagligt naturvärde (klass3) i naturvärdesinventeringen. Förutsatt att angivna försiktighetsåtgärder i MKBn genomförs bedöms genomförandet av detaljplanen inte motverka möjligheten att uppnå målet.

Giftfri miljö

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte motverka möjligheten att uppnå målet om åtgärder vidtas i enlighet med den översiktliga miljötekniska utredningen (2015b).

Bara naturlig försurning

Detaljplanen är ett led i Halmstads kommuns Handlingsprogram för hållbara transporter och ett genomförande av transportplanen beräknas fram till år 2030 medföra endast en obetydlig ökning av trafikarbetet (mätt i fordonskilometer) trots en kraftig ökning av stadens befolkning. Detaljplanen bedöms därför inte motverka möjligheten att nå miljömålet.

Ingen övergödning

Detaljplanen bedöms inte motverka möjligheten att nå miljömålet.

Levande sjöar och vattendrag

Detaljplanen berör Fylleån dels med väganläggningar i strandområdet och dels genom utsläpp av vägdagvatten och dagvatten från verksamhetsområdet. Under förutsättning att väl dimensionerade dagvattendammar anläggs för att fördröja och rena dagvattnet bedöms detaljplanen inte motverka det nationella miljömålet.

Grundvatten av god kvalitet

Södra infarten bedöms ha en marginell inverkan på grundvattenförhållandena. Där det kan påverkas är vid underfarter där grundvatten kan behöva pumpas. En tillfällig påverkan av grundvattnet kan uppstå vid byggskedet vid exempelvis djupare schaktning. Åtgärder vidtas vid behov exempelvis återinfiltration av grundvatten och rening av grundvatten. Detaljplanen bedöms inte påverka möjligheten att nå miljömålet.

Hav i balans samt levande kust och skärgård

Detaljplanen berör havsområdet indirekt genom utsläpp av vägdagvatten och dagvatten från verksamhetsområdena. Under förutsättning att väl dimensionerade dagvattendammar anläggs för att fördröja och rena dagvattnet bedöms detaljplanen inte motverka det nationella målet.

Levande skogar

Detaljplanen berör främst redan exploaterade miljöer, men vid Fylleån berörs värdefulla strandskogar. Ingreppet i strandskogarna minimeras och konsekvenserna på sikt bedöms som marginella. Detaljplanen bedöms därför inte motverka syftet med miljömålet.

Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv

Detaljplanen bidrar till att förbättra kopplingarna mellan Fyllinge och Östra stranden samt mellan Öster och Östra stranden genom nya gång- och cykelvägar och fler passager under Västkustbanan och E6.

Planeringsdirektiv med budget 2016-2018

Planeringsdirektiv med budget (2016-2018) pekar ut Södra infarten som en viktig förbindelselänk för Halmstad.

En övergripande prioritering i planeringsdirektivet är att samhällsbyggnadsprojekt som avser de östra stadsdelarna ska bidra till att Andersbergs koppling till centrala staden och/eller havet ska förbättras.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som erfordras för ett samarbete och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tid	Planprocessen	Byggprocessen
kv 3 2015	Samråd	
kv 2 2016	Granskning	
kv 3 2017	Antagande	
kv 4 2017	Laga kraft	
2018		Byggstart

Genomförande

Planens genomförandetid är 10 år från den dagen detaljplanen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägaren ej längre garanterad bygg rätt. Kommunen kan då ändra eller upphäva planen.

Ansvarsfördelning

Anläggning	Genomförande, drift
Allmänt VA-nät och dagvatten	Laholmsbuktens VA, Teknik- och fritidsförvaltningen/Trafikverket
El och fjärrvärme	HEM
Bredband	Halmstad stadsnät AB
Allmän platsmark	Teknik- och fritidsförvaltningen/Trafikverket
Kvartersmark	Berörd markägare / exploatör

Enligt planförslaget kommer planområdet att utgöras av allmänna platser med användning GATA, VÄG, SKYDD, PARK och NATUR samt kvartersmark med användning verksamheter, industri, kontor, drivmedelsförsäljning, järnvägstrafik och tekniska anläggningar. Kommunen ansvarar för genomförandet och driften inom allmän platsmark. Respektive fastighetsägare är ansvarig för genomförandet på kvartersmark. Trafikverket ansvarar för genomförande av statlig infrastruktur i anslutning till E6 och Västkustbanan.

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän plats. Allmän platsmark upplåts till Trafikverket för allmänna (statliga) vägar.

Tillstånd

Samråd med Länsstyrelsen enligt MB 12 kap 6 § ska hållas inför påbörjande av byggandet av Södra Infarten.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Intrång

Några fastigheter blir föremål för intrång för att detaljplanen ska kunna genomföras. Det innebär att fastigheten delvis kommer att ombildas till allmän platsmark. Följande fastigheter berörs av intrång som en följd av detaljplanens genomförande:

- Falsen 1 (karta 2)
- Falsen 8 (karta 2)
- Filen 4 (karta 1)
- Filen 3 (karta 2)
- Flänsen 5 (karta 1)
- Fordonet 2 (karta 1)
- Fordonet 5 (karta 1)
- Halmstad 4:27 (karta 1)
- Halmstad 4:28 (karta 1 och 2)
- Halmstad 4:33 (karta 2)
- Hortonomen 1 (karta 1)



Karta 1. Fastigheter som drabbas av intrång och ska fastighetsregleras till allmän platsmark (rödmarkerat område). Kommunen avser att träffa avtal om markbyte med Trafikverket för de ytor som blir kvartersmark som idag ägs av Trafikverket.

Följande ledningsrätter och servitut inom kvartersmark berörs av detaljplanen och ska kvarstå efter genomförandet:

- 1380K-7729.1 (Halmstads kommun ledningsrätt med ändamål dag- och spillvattenledning)
- 1380K-7492.2 (Halmstads kommun ledningsrätt med ändamål spill- och vattenledning)
- 1380K-9413.1 (Trafikverkets servitut med ändamål trädsäkring)
- 1380K-7856.1 (Halmstads kommun ledningsrätt med ändamål vattenledning)
- 1380K-7681.5 (Halmstads kommun ledningsrätt med ändamål vatten-, spill- och dagvattenledning)
- 1380K-7681.1 (gasledning till förmån för AB Sydgas)
- 1380K-8691.7 (kulvert för ledning till förmån för Halmstad 4:28 och belastande Halmstad 4:27)
- 1380K-7848.2 (väg till förmån för Halmstad 4:15 och belastande Halmstad 4:10)

Sträckningen på Halmstads kommuns ledningsrätter kommer att justeras vid genomförandet av detaljplanen då vissa delar av befintliga ledningsrätter fortsättningsvis placeras på allmän platsmark.

Ledningsrätt 1380K-7492.2 vid Falsen 8 och ledningsrätt 1380K-7681.5 vid Finsmeden 1 kommer att behöva omprövas för tillkommande kvartersmark.

Ledningsrätt 1380K-8691.1 (jordkabel för starkström till förmån för Energiverken i Halmstad Elnät AB) och ledningsrätt 1380K-8118.1 (Halmstads kommun ledningsrätt med ändamål starkströmsledning) upphör att gälla då ledningarna läggs om och placeras på allmän platsmark.

Befintlig gasledning som belastar del av Halmstad 4:28 avses att flyttas när detaljplanen vunnit laga kraft.

EKONOMISKA FRÅGOR

De i detaljplanen föreslagna förändringarna innebär en stor infrastrukturinvestering för Halmstads kommun. Åtgärderna omfattar förutom vägen Södra infarten bland annat nya anslutningar till E6 vid två trafikplatser, en ny bro över Fylleån, tunnel under E6 m.m. Kostnaden för att ta fram detaljplanen och dess genomförande belastar projekt Södra infarten.

Kommunen avser att sälja mark som nybildas för kvartersmark. Detta innebär en intäkt till kommunen. Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd markägare.

Huvudman för allmän plats bekostar förändringar på allmän platsmark som detaljplanen innebär.

Kommunen initierar, ansvarar för och bekostar fastighetsbildningarna som avses genomföras inom detaljplanen. Detta gäller såväl markinlösen, tillskapande av rättigheter/servitut samt fastighetsregleringar och avstyckningar.

Halmstads kommun bekostar erforderlig utbyggnad och omläggning av det allmänna VA- nätet inom planområdet där så anses vara nödvändigt. Anläggningsavgift avseende VA-anslutningar regleras enligt gällande VA-taxa. Detsamma gäller utbyggnation och taxa för elanslutningar.

Halmstads kommun bekostar även åtgärder på E6 och Västkustbanan som påkallas av Södra infarten-projektet.

Detaljerade undersökningar avseende geologi, markens bärighet, markradonförekomst med mera som kan krävas inom kvartersmark bekostas av aktuell exploatör.

Berörd markägare ansvarar för genomförande samt de kostnader som uppkommer vid behov av sanering på fastighet.

Avtal

Avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal har träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket där åtgärder fram till och med utarbetande av förfrågningsunderlag ingår. För genomförande av åtgärder i form av anläggnings- och markarbeten på och i anslutning till E6 och Västkustbanan ska nytt medfinansieringsavtal träffas som reglerar detta.

Ytterligare avtal ska träffas mellan Halmstads kommun och Trafikverket gällande marköverföringar för genomförandet av detaljplanen.

Särskild överenskommelse ska tecknas med E.ON Gas gällande flytt av den gasledning som går genom området.

Avtal avses att träffas mellan Halmstads kommun och samtliga fastighetsägare vars fastighetsgränser påverkas av detaljplanen. Detta kan medföra intrångsersättningar alternativt ersättning genom markbyten.

PROJEKTGRUPP

Medverkande tjänstemän

- Torsten Rosenqvist, samhällsbyggnadskontoret
- Hanna Roxhage, samhällsbyggnadskontoret
- Tina Wagner, samhällsbyggnadskontoret
- Aron Wetterlund, samhällsbyggnadskontoret
- Anna Winnberg, samhällsbyggnadskontoret
- Otto Martler, samhällsbyggnadskontoret
- Tommy Andersson, samhällsbyggnadskontoret
- Katarina Löfquist Eriksson, samhällsbyggnadskontoret
- Ann-Charlotte Abrahamsson, samhällsbyggnadskontoret
- Lasse Sabell, samhällsbyggnadskontoret
- Christer Johansson, teknik- och fritidsförvaltningen
- Anna Melin, teknik- och fritidsförvaltningen
- Kajsa Sparrings, byggnadskontoret
- Per-Anders Olsson, miljö- och hälsoskyddskontoret
- Daiva Börjesson, Laholmsbuktens VA
- Lars Fredin, räddningstjänsten

Källor

- Riskanalys av farligt gods i Hallands län, Länsstyrelsen Hallands län, 2011:19
 - Framtidsplan 2030 - Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun, 2014
 - Handlingsprogram för hållbara transporter, Kommunfullmäktige, 2012
 - Halmstads gröna värden, Kommunfullmäktige, 2008
 - Planeringsdirektiv med budget, 2016-2018
 - Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad (Trivector, 2009:19)
 - Handbok - Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2015)
-

Samhällsbyggnadskontoret

Annika Hansson
Planchef

Anna Winnberg
Planarkitekt

Filip Siewertz
Planarkitekt (Sweco)