

Plan 1011

DETALJPLAN FÖR kv. Bojen och Barkskeppet m fl, SÖDERKAJ, Halmstad

30 januari 2008 Byggnadsnämnden

Antagandehandling



Allmän information

Planförfarandet hanteras med normalt förfarande enligt Plan- och bygglagens 5 kap § 20.

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Utlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Särskild sammanställning av MKB
- Kvalitetsprogram för miljö och gestaltning
- Ärendesammanfattning

Tillgängligt på Byggnadskontoret finns även:

- Program för detaljplan
- Minnesanteckningar från programsamrådsmöte
- Programsamrådsredogörelse
- Samrådshandling
- Samrådsredogörelse
- Grundkarta
- Fastighetsägarförteckning

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta, planbeskrivning och genomförandebeskrivning. Endast plankartan har juridisk rättsverkan. Övriga handlingar ska underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa de förutsättningar och syften planen har.

Medverkande tjänstemän:

Stadskontoret: Sven-Olof Nilsson, Evert Winnberg, Mila Sladic
Tekniska kontoret: Leif Eriksson, Carl-Åke Agne, Eva-Lena Torudd,
Maria Bergström
Fastighetskontoret: Tommy Andersson
Miljö- och hälsoskyddskontoret: Arne Hansson, Anna-Lena Olsson

INNEHÅLL

PLANBESKRIVNING

INLEDNING	4
BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING	5
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	6
PLANFÖRHÅLLANDEN OCH POLITISKA DIREKTIV	6
RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNANDEN	7
MARK OCH VATTEN	7
BEBYGGELSE	11
TRAFIK	13
HÄLSA OCH SÄKERHET	14
TEKNISK FÖRSÖRJNING	16
PLANFÖRSLAG	17
UTGÅNGSPUNKTER	17
MARK OCH VATTEN	18
BEBYGGELSE	20
TRAFIK	21
HÄLSA OCH SÄKERHET	23
TEKNISK FÖRSÖRJNING	25

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR	27
EKONOMISKA FRÅGOR	28
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR	28
GENOMFÖRANDEFRÅGOR ATT SÄRSKILT BEAKTA	29

KÄLLOR	29
--------	----

INLEDNING

Uppdrag

Kommunstyrelsen har 2006-02-07 § 36 gett byggnadsnämnden i uppdrag att i detaljplan pröva ny bebyggelse för bostäder i kv. Bojen och Barkskeppet, området norr om Amiralsgatans förlängning. Byggnadsnämnden gav 2006-03-22 § 105 byggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva ny bebyggelse för bostäder. I beslutet anges bland annat att den nya bebyggelsen ej får försvåra möjligheten till tunnelbygge under Nissan samt att båtslipens tillgänglighet för allmänheten skall säkerställas i detaljplanen.

Efter samrådsskedet inkom ett flertal synpunkter på övergripande nivå och där flera frågeställningar berör förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Söder. Detta föranledde att kommunstyrelsen 2007-03-20 § 92 gav byggnadsnämnden förnyat planuppdrag att fortsätta detaljplanearbetet med mindre revideringar.

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av cirka 300 lägenheter på kvarteren Bojen 1 och Barkskeppet m fl. Planen innehåller även möjligheten att tillskapa lokaler för vård, handel, service, kontor, restaurang eller dylikt. Byggnationen föreslås variera i höjd från 2 - 10 våningar + indragen vindsvåning. Detaljplanen innefattar del av Nissan, i vilken det möjliggörs bryggor för fritidsbåtar.

Plandata



Planområdet är beläget i centrala Halmstad inom stadsdelen Söder. Området avgränsas av Klyvaregatan i norr, Sjömansgatan i väster, Amiralsgatan i söder och Nissan i öster.

Planområdet är cirka 3,2 ha stort. Marken inom området ägs främst av Halmstads kommun och Dragvägen i Halmstad AB. Bolaget är ett helägt dotterbolag till ByggSjögren i Halmstad AB.

Bild 1. Översiktskarta med detaljplanens avgränsning schematiskt inritad.

Viktig förutsättning

I kommunstyrelsens beslut, § 36 2006-02-07, anges att en osäkerhet i planuppdraget är en framtida förbindelse över Nissan. I förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Söder föreslås både tunnel- och broalternativet bibehållas som utredningsområden.

Möjligheten att bygga ut området i etapper blir fortsatt en viktig förutsättning. Detta föreslås regleras i exploateringsavtalet.

Tidplan

Programsamråd skedde under maj-juli 2006. Efter programsamrådet har de inkomna synpunkterna sammanställts och kommenterats en programsamrådsredogörelse. Samråd kring planförslaget pågick under december 2006 - januari 2007. Utställning av planförslaget skedde 30 maj - 6 juli 2007. Godkännande av detaljplanen i byggnadsnämnden förväntas ske i januari 2008. Antagande i kommunfullmäktige beräknas ske i mars 2008.

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Enligt Plan- och bygglagens (PBL) 5 kap § 18 framgår att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas om genomförandet av en plan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. MKB ska då upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken 6 kap § 6 och § 7.

Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras för planen eller inte. Miljöbedömning står för processen i vilken en miljökonsekvensbeskrivning utarbetas.

Ställningstagande

Baserat på programförslaget har det gjorts en behovsbedömning av miljöbedömning. Slutsatsen av behovsbedömningen är att kommunen bedömer att ett genomförande av programmets syften kan antas innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

De främsta skälen till bedömningen är programförslagets omfattning av drygt 300 lägenheter och dess påverkan av och på omgivningen. Bostadsbebyggelsen kan förväntas ge ökat trafikflöde i centrum och fortsatt utredning får visa eventuell påverkan på miljökvalitetsnormerna för bla kvävedioxid och partiklar i centrala Halmstad (Miljöbalken 5 kap). Vidare görs bedömningen att störningar från intilliggande hamn- och industriverksamhet är av sådan omfattning att det bör studeras noggrannare. I planförslaget ingår del av Nissan, vilken är riksintresse för friluftsliv (fritidsfiske). Behovsbedömningen utgör ett eget dokument till detaljplanen.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap § 6 och § 7 har tagits fram av exploatörerna anlitad konsult. Till utställningsförslaget har miljökonsekvensbeskrivningen kompletterats och reviderats på bland annat följande punkter:

- buller från Hallandspostens komprimator samt ventilationsutlopp.
- sammanvägning av buller från verksamheter samt en ev bro.
- trafiken.
- miljö kvalitetsnormer för centrala Halmstad.
- höjdsättning och översvämningssrisk.
- byggande i vatten.

Utdrag ur MKB'n och dess bilagor återkommer i denna planhandling. Enligt miljöbalken 6 kap 16 § har en särskild sammanställning upprättats.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

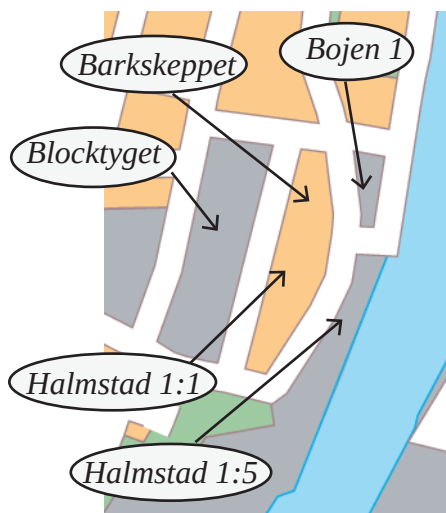
PLANFÖRHÅLLANDEN OCH POLITISKA DIREKTIV

Översiktliga planer

I gällande översiktsplan för staden, ÖP2000, är området utpekade som utredningsområde för bebyggelse. Översiktsplanen anger en tänkbar utbyggnad om cirka 150 lägenheter (området är mindre än det nu utpekade planområdet) samt cirka 300 lägenheter vid f.d. Nissavarvet.

Arbetet med att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för stadsdelen Söder i Halmstad pågår parallellt med detta planarbete. Förslaget till fördjupning innehåller en eventuell ny förbindelse under Nissan. Ett annat alternativ föreslås vara bro. Den fördjupade översiktsplanen var föremål för samråd under sommaren och sensommaren.

Gällande detaljplaner



Fastigheten Bojen 1 ingår i stadsplan 419. Planen vann laga kraft 12 januari 1966 och markanvändningen anges till "industriändamål".

För fastigheten Barkskeppet 1 gäller detaljplan E176, som vann laga kraft 11 september 2003. Detaljplanen anger markanvändningen "Bostäder, hantverk och kontor" och det befintliga huset har getts bevarandebestämmelser. Genomförandetiden har inte gått ut, kommunen äger fastigheten.

Bild 2. Berörda fastigheter.

Fastigheten Blocktyget, övriga fastigheter inom kv Barkskeppet samt del av Halmstad 1:1 och del av Halmstad 1:5 ingår i stadsplan 203 samt 445. Planerna vann laga kraft 6 juni 1952 respektive 14 oktober 1968. Markanvändningen är huvudsakligen för industriändamål och där så provas lämpligt även bostäder.

Dragvägen är betecknat som allmän gata i detaljplan (nr 419).

Kommunala program & planer

Förutom gällande lagstiftning rörande planering och byggande finns en rad mål och riktlinjer, vilka kommunen arbetat fram. Bland annat handlar det om:

- Ekohandlingsplan 2004 - 2007. Sedan augusti 1994 är Halmstad en ekokommun. Den övergripande visionen är att samhällsplaneringen ska främja en hållbar utveckling ur såväl ekologiskt, socialt, kulturellt som ett ekonomiskt perspektiv.
- Bevarandeprogram för Söder, 2002. Programmet innehåller en beskrivning av bebyggelsen på Söder samt rekommendationer för bevarande av hus och specifika kvaliteter.
- Handikappolitiskt program, Åtgärdsplan 2006 - 2007. Att införliva handikappaspekter på alla områden när den kommunala politiken utformas och undanröja hinder så att det blir möjligt för människor med funktionsnedsättningar att bli fullt delaktiga i samhällslivet.
- Kommunens energiplan (antagen juni 2006) anger mål och riktlinjer för en effektiv och hållbar energianvändning.

Regionala miljömål

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen antog 1999 femton miljö kvalitetsmål. Ett sextonde mål, om den biologiska mångfalden, antogs 2005. De miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är; *god bebyggd miljö, frisk luft och begränsad klimatpåverkan*.

RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNANDEN

Nuvarande markanvändning

I planområdet berörs del av Nissan, vilken ingår i riksintresse för friluftsliv, FN11. Fritidsfiske ingår i riksintresset. I anslutning till området, cirka 500 meter åt sydväst, ligger Västra Stranden. Stranden ingår i ett riksintressant område för det rörliga friluftslivet.

MARK OCH VATTEN

Topografi

Nuvarande markanvändning inom programområdet utgörs av bebyggd stadsmiljö med en blandning av bostäder och verksamheter i liten skala. Drygt halva programområdet bedöms vara hårdgjort idag.

Marken inom programområdet är flackt. Marknivåerna i området är låga, mellan + 1,4 m till + 2,3 m.

Geologi

Den översiktliga inventering (WSP 2006-04-07) som utförts visar på att jordlagren generellt består av fyllnadsmassor med någon meters mäktighet. De underliggande naturliga jordlagren består av lös, i huvudsak siltig sand till 3 - 5 meters djup under markytan. I silten/sanden förekommer skikt och inslag av gyttja eller torv. Mot djupet övergår sanden/silten till lerig silt och därunder postglacial/glacial lera till stort djup, troligen 20 - 30 meter under markytan.



Bild 3. Flygfoto över programområdet (2005-05-15).

Enligt tidigare utredningar är de övre 4 - 9 metrarna av siltig lera mycket lös. Under leran ligger ett fast sand/grus/moränlager med en mäktighet av 15 - 20 meter. Enligt byggnadsgeologisk karta över Halmstad upprättad av WSP 2003, är djupet till berg troligen 40 - 50 meter. Provb belastning av markens bärighet har skett. Baserat på försöken har analyser för bestämning av jordens förkonsolideringstryck gjorts.

Enligt Markradonutredningen från 1989 är marken inom programområdet klassat som lågriskområde beträffande radon.

Hydrogeologi

Med närheten till havet och Nissan bedöms grundvattennivåerna i mark i stort sett följa havets nivåväxlingar. I jordlagren förekommer ett flertal grundvattenmagasin, dels i de olika lagren, dels i mellanliggande finkorniga ler- eller gyttjelager. Vid tidigare miljötekniska undersökningar på kv Beckbrännaren (söder om programområdet) låg grundvattenytan cirka 2 meter under markytan (mumy).

De geohydrologiska förhållandena för de aktuella anläggningarna styrs av årstidsvariationer av nederbörd såväl som påverkan av skyfall i kombination med högt vattenstånd i havet.

Geoteknik

I rapporten "Förprojektering mark och grundläggning" WSP 2006-05-25 anges en del grundläggningstekniska risker i projektet. Utförligare studier, tolkning av data och förslag till grundläggning redovisas i "PM2 Geoteknik, 2007-08-09" WSP. Därefter har det geometriska utseendet av Nissan under vattenlinjen undersökts genom dykningar.

Stabilitet, sättningar och jordlageregenskaper

Utförda glidyteberäkningar (2007-08-09, WSP) har visat att befintlig slänt mot Nissan har låg, men acceptabel säkerhet mot stabilitetsbrott för lägre yttre belastningar från trafik etc uppgående till cirka 5 kN/m². Med nuvarande marknivåer ger högre belastningar än cirka 10 kN/m² inom 10 meter från slänkrön risk för glidytebrott. Det skall således eftersträvas att begränsa markuppfyllnader intill Nissan till maximalt cirka +1,7 m.

Vid dykning (november 2007) undersöktes även de lösa bottensedimentens mäktighet, varvid framkom att dessa uppgår till mellan 0,5 och 2,0 meter. De lösa sedimenten har i princip ingen hållfasthet och mycket låg densitet, vilket resulterar i betydligt lägre säkerhet mot glidytebrott än tidigare beräknat. Med insamlade data från geotekniska undersökningar och dykarundersökningar framgår att säkerheten mot glidytebrott ej är acceptabel.

Jordlagren är sättningskänsliga för markuppfyllnader, grundvatten-sänknin och byggnadslaster. På det aktuella området och med förutsättning om att uppfyllnader av mark krävs av 0,8 - 1 m, rekommenderas därför att byggnad med 4 våningar eller mer utförs med källare eller grundförstärkning. Jorden är skikt och lagervis mycket tjälfarlig, flytbenägen och känslig för ältning vid vattenöverskott. Se förslag på åtgärder på sida 18.

Förorenad mark

En miljöteknisk förstudie (WSP 2006-04-07) av de verksamheter som funnits på eller i anslutning till det aktuella området har tagits fram. Inom delar av programområdet har det bedrivits industriverksamhet under större delen av 1900-talet. För kv Barkskeppet har markanvändningen huvudsakligen varit för bostadsändamål, men det har förekommit handel med kemiska produkter på en fastighet inom kvarteret.

Med förstudien som grund togs en provtagningsplan fram, med syfte att kartlägga förekomsten av föroreningar i mark och grundvatten. Provtagningsplanen syftade dock även till att påvisa om inga, eller mycket lite, föroreningar förekom inom delar av undersökningsområdet. Planen omfattade cirka 30 provpunkter (inkluderat f.d. Nissavarvet).

Inom undersökningsområdet har föroreningar påträffats i både jord och grundvatten. Föroreningsutbredningen är inte kartlagd i detalj, men undersökningen tyder ändå på att föroreningarna förekommer inom större delen av undersökningsområdet (inkluderat f.d. Nissavarvet). Den översiktliga undersökningen visar att utifrån generella riktvärden kan de påträffade föroreningarna utgöra en risk för människors hälsa och miljön. Med planerad markanvändning finns därför ett efterbehandlingsbehov inom delar av området.

För att få fördjupad kunskap om föroreningarnas utbredning och mängd har en kompletterande miljöteknisk undersökning gjorts. Undersökningen har omfattat ytterligare provtagning i mark, vatten och sediment. Inom undersökningsområdet har föroreningar påträffats i både jord och grundvatten. I kombination med tidigare provtagningar indikerar den kompletterande undersökningen att så gott som hela undersökningsområdet är förorenat.

Fortsatt undersökning har skett och en fördjupad riskbedömning har gjorts. Utvärderingen av hälso- och miljörisker har lett till att en åtgärdsutredning tagits fram. Dialog sker kontinuerligt med tillsynsmyndigheten. För beskrivning av åtgärder se sida 23.

Vegetation

I planområdets västra del, mellan Sjömansgatan och Södra vägen, finns partier med uppvuxen vegetation. Trädslagen är främst alm, al samt björk. I den södra delen mellan Södra vägen och Sjömansgatan finns en sankmark med stora uppvuxna klubbalar och almar. Flertalet har drabbats av almsjukan. En villaträdgård kringgärdas av ett större syrénbestånd.

Rekreation



Bild 4. Prins Bertils stig.

Längs Nissan löper sedan 1851 den s k Dragvägen, som anlades för att lättare kunna rangera segelfartygen. Längs Dragvägen ligger flera ursprungliga institutionsbyggnader. Promenadstråket Prins Bertils stig som går längs Dragvägen utgör en viktig länk mellan Västra Stranden och centrala Halmstad.

Rekreatiionsstråket längs Nissan är utpekad i översiktsplanen som ett viktigt grönstråk för en sammanhängande struktur.

BEBYGGELSE

Inom planområdet, mellan Sjömansvägen och Södra vägen, finns ett område med sju friliggande hus, varav några är obebodda. Flertalet uppfördes under slutet av 1800-talet.

I bevarandeprogrammet för Söder rekommenderas att området bevaras till sin karaktär avseende luftighet och den rika växtligheten. Fiskebodarna bidrar starkt till Söders marina karaktär. Vid en framtida planering bör hänsyn tas till denna miljöns kvaliteter.

På fastigheten Södra vägen 20, i hörnet av Södra vägen - Klyvaregatan, fanns Ola Perssons speceriaffär, "Olas". Bostadshuset finns kvar medan den äldre affärsbyggnaden är riven. Bostadshuset har getts bevarandebestämmelser i detaljplan antagen 2003. Affären flyttades 1950 till modernare lokaler i ett nytt tvåvåningshus (Sjömansgatan 3) på samma tomt. Se bilder nedan.



Bild 5 och 6. Södra vägen 20 och Sjömansgatan 3.

Inom planområdet ligger f.d. Matadorverken. Idag fungerar byggnaden som företagshotell. Söder därom ligger *Sandlandet*, en plats där mindre båtar fortfarande kan dras upp på land. Intill denna slip finns ett f.d. spannmålsmagasin, som byggdes 1917 och nyttjades i många år av Halmstads Valskvarn. Mot Nissan finns en samling mindre bodar som minner om den tidigare fiskeriverksamheten.



Bild 7. Fiskebodarna intill Nissan.

Mitt emot f.d. spannmålsmagasinet ligger fastigheten Södra vägen 30, vilken sedan gammalt har kallats för "Sista styvern". Uppkomsten av namnet är en tradition av att det på denna plats funnits en krog, dit sjömännen gick och för sista styvern (en styver var ett öre av silver) drack ett glas, innan de lämnade Halmstad. Kvarvarande byggnad på "Sista styvern" är en bryggghuslänga, som 1888 flyttades hit från det nedlagda Syskonhamnsvarvet.



Norr om planområdet ligger den s k Marinstugan. Den lilla klassicerande träbyggnaden uppfördes redan 1853 som material- och tullbod i kombination med kontor för Ångbåts AB Halland. Huset låg ursprungligen ungefär vid Slottsbronns västra landfäste, men flyttades 1861 till sin nuvarande plats.

Bild 8. Marinstugan

Offentlig och kommersiell service

En förskola har nyligen uppförts i direkt anslutning till planområdet. Den inrymmer 3 avdelningar. Livsmedelshandel m.m. finns i anslutning till Slottsjordsvägen cirka 1 km från planområdet. Övrigt utbud av affärer, restauranger finns i centrum cirka 1 km norr om planområdet.

För skolbarn är upptagningsområdet Slottsjordsskolan för åldrarna 6-11 år och därefter är det Brunnsåkersskolan för resterande delen av grundskolan. Slottsjordsskolan har de senaste åren varit hårt belastad och är för närvarande fullt utnyttjad. Inom skolområde Centrum är det möjligt att göra justeringar i upptagningsområdet vartefter efterfrågan på grundskola förändras.

Verksamheter

I närheten av planområdet bedrivs verksamhet av olika slag. I hamnen sker lastning- och lossning av gods dygnet runt. Vidare bedriver Svenska Malt, Pilkington, Höganäs och Hallandsposten verksamhet angränsande till det planerade bostadsområdet. Se vidare under rubriken Hälsa och säkerhet på sida 14. ????

Planområdet ingår i det storskaliga årummet vid Nissan samt utgör även del av den lägre bebyggelsen i väster. Utmed Nissans södra strand, vid Östra Förstaden, utgörs bebyggelsen av slutna kvarter som bildar en tydlig "vägg" mot Nissan.



Bild 9. Årummet vid Nissan

På Nissans norra sida är flertalet f.d. institutions- och industribyggnader placerade med långsidan mot vattnet. Det finns luft mellan husen och grönska dominerar stadsbilden. Svenska Malts byggnader utgör tydliga landmärken i hamninloppet.

TRAFIK

Övergripande struktur

Sedan drygt två decennier har diskussioner och utredningar pågått/ pågår kring en eventuell ny förbindelse över eller under Nissan. I samrådsförslaget (juni 2002) till "Översiktsplan Söder" redovisades tre alternativa sträckningar för bro och två alternativa sträckningar för tunnel. Samtliga förslag är lokaliserade i, parallellt med eller söder om Amiralsgatan.

Kommunstyrelsen beslutade 2004-09-07 att "Tunnelalternativ I" i förslaget till fördjupning av översiktsplanen skulle utredas vidare. Som ett resultat av detta beslut har en förberedande studie "Tunnelförbindelse under Nissan" (2005-04-25) tagits fram. Studien

syftar till att analysera väglinjer, profiler, principsektioner samt utgöra ett underlag för förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Söder.

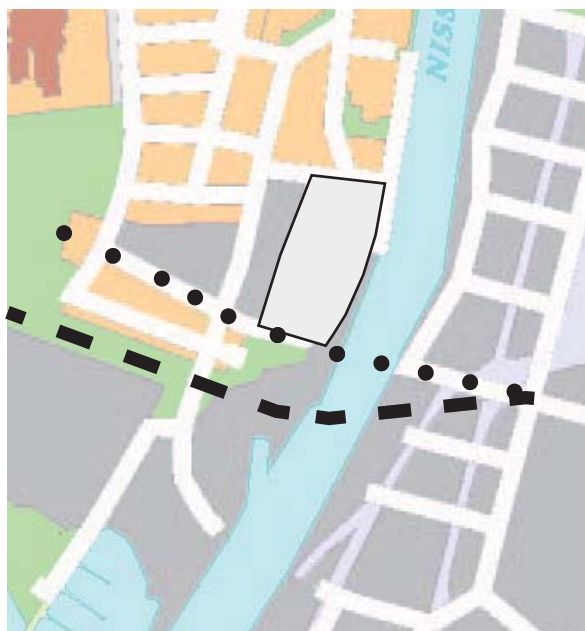


Bild 10. Skiss med tunnel- respektive broalternativet illustrerat.

Förslag till fördjupning av översiktsplanen för Söder är på väg till antagande i kommunfullmäktige. I planen anges bland annat att både tunnel- och broalternativet ska bibehållas som utredningsområden. Bilden nedan illustrerar tänkbara lägen för tunnel- respektive broalternativet. (Underlag: FÖP Söder, Stadskontoret).

- • • • Tunnelalternativet
- — — — Broalternativet
- Förslaget område för bostäder

Kommunstyrelsen har i sitt yttrande från programsamrådet angett som en förnyad förutsättning att en förbindelse över Nissan bör kunna trafikeras med farligt gods. Ett arbete med att ta fram riktlinjer för riskhantering i fysisk planering pågår i kommunen. Ett utkast till underlag anger ett minsta skyddsavstånd från väg till sammanhållen bostadsbebyggelse till 60 meter. En placering närmare kräver särskild riskanalys. Avståndet från en eventuell bro över Nissan till planerad bostadsbebyggelse är drygt 90 meter.

Kollektivtrafik, gång- och cykel

Söder trafikeras av busslinje nr 62, med sträckning i Skepparegatan och Fiskaregatan samt den norra delen av Södra vägen. Turtätheten är 2 turer/timma under dagtid vardagar. Gång- och cykeltrafik sker blandat med biltrafiken.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Översvämningsrisk

Nästan hela Söder är låglänt, beläget under tremetersnivån. Lägre nivåer mellan +2,5 m och +1,5 m, återfinns inom ett relativt stort område som omfattar en zon längs Nissan och kvarteren kring Amiralsgatan. Vattennivån i Nissan, för aktuell del, bestäms av två faktorer; flödet i Nissan och havets vattennivå.

Klimatförändringar och påföljande havsnivåförändringar har påverkat riskbilden för havsnära bebyggelse. Med dagens kunskap om klimatpåverkan och prognosticerade allmänt högre temperaturer i luft och hav rekommenderas från SMHI att dagens dimensionering för byggande invid kust och vattendrag ska ta hänsyn till allmänt högre dimensionerande vattennivåer. Utförda beräkningar av SMHI visar att denna påverkan kan medföra 0,3 - 1,0 meter högre nivåer än dagens HHW₁₀₀ (högsta vattenstånd).

Som underlag till fördjupad översiktsplan för Söder har Sweco på uppdrag av Halmstad kommun gjort en översiktlig riskanalys för framtida höga vattenstånd vid Nissans mynning (2006-06-22). Det undersökta området, Söder, kommer påverkas vid en översvämning och betydande skador på grund av detta sker redan vid nivåer i Nissan på +2,4 meter, som enligt obekräftade uppgifter är det historiskt högsta uppmätta värdet i Nissan (1902).

I rapporten ”Riskanalys för höga vattenstånd i Nissan anges att kombinationen av sannolikheter för extrema vattenstånd på grund av tillfälligt ogynnsamma väderförhållanden och sannolikheter för en ökad medelnivå på grund av en klimatförändring gör det mycket svårt att beräkna absoluta nivåer med specificerad återkomsttid.

Vidare beskrivs att planerade nya bostadsområden eller förebyggande åtgärder kan beräknas vara färdigställda om 5 - 10 år. Utifrån detta är det intressant att bedöma hur stor höjningen skulle vara 50 år efter, dvs cirka vid år 2065.

I den fördjupade översiktsplanen rekommenderas att nybyggnation vid Söder med livslängd av cirka 50 år dimensioneras för nivå +2,7 m. För byggnader med mycket stort ekonomisk värde eller där skaderisk för människor föreligger bör dimensionerande nivå vara + 3,3 meter. Vidare anges att källarutrymmen vid nybyggnation bör byggas som vattentäta konstruktioner och spillvattenledningsnät skall utformas för att klara höga grundvattennivåer i byggnadens närhet.

Föreslagna mark- och sockelhöjder beskrivs vidare under rubriken Planförslag sida 18.

Bullerstörning

I närheten av planområdet finns verksamheter av olika slag, vilka kan ge upphov till bullerstörningar. Ur bullerutredningen Nissavarvet 2 (2006-01-13, kompl 2006-05-18) konstateras att några av företagen inom hamnen bedriver verksamhet dygnet runt. På natten är ljudkraven svårast att uppfylla eftersom kraven på lägsta ekvivalenta ljudnivå är som hårdast.



Bild 11. Vy söderut över hamn- och industri-verksamhet.

Hallandsposten har en komprimator som står på utsidan av fastigheten mot Sjömansgatan. Komprimatorn kan starta vid kl 24.00 och gå ett antal gånger fram till kl. 02.00 - 02.30. Bullret från komprimatorn samt två ventilationsutlopp är av sådant slag att de bör bullerdämpas eller flyttas om bostäder tillåts enligt planförslaget.

Mindre bullerkälla i området är de lotsbåtar som ligger vid Halmstads Segelsällskap. Nattetid kan lotsbåtar ligga i Nissan med motorerna på tomgång när de hjälper en båt in eller ut ur hamnen. Ljudet från båtarna ger ingen förhöjd nivå jämfört med beräkningarna där endast hamnverksamheten ingick.

Av bullerutredningen framgår att vissa av de närliggande verksamheterna inte kommer att kunna innehålla sina bullervillkor vid närmaste bostadshus utan att åtgärder vidtas vid respektive fastighet. Vid exploatering av planområdet för bostäder kan det komma att innebära konflikter med befintliga industriverksamheter. En konsekvens som kan uppstå är utökade krav på verksamhetsutövaren vid tillståndsgivning (bullervillkor etc) enligt Miljöbalken.

En eventuell framtida bro över Nissan kan komma att ge bullerstörningar på planerat bostadsområde. En trafikbullerutredning (Ingemansson, 2006-05-18) visar på att ekvivalent ljudnivå vid närmaste bostadsfasad överskrider riktvärdet på 55 dBA. Skall riktvärdena innehållas måste dock bullerbegränsande åtgärder vidtas på bron. För ytterligare information hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Luktstörningar

Avloppsreningsverket på Västra Stranden ligger cirka 200 meter från programområdet. En bedömning av luktbeläggning (Sweco VIAK AB 2005-11-21) har tagits fram. Vid provtagningstillfällena rådde för årstiden normala driftsförhållanden. Prover från tio mätplatser inom reningverket har analyserats.

Utredningen visar att den beräknade luktstyrkan med de föreslagna åtgärderna halverar luktstyrkan i omgivningen. Detta garanterar dock inte luktfrihet under alla förhållanden, då personer med gott luktsinne kan bo i området liksom att driftstörningar där de antagna utsläppen överskrids kan förekomma.

Åtgärder behöver vidtas vid reningsverket för att reducera luktstyrkan för de planerade bostäderna. Av utredningen framgår att den största utsläppskällan är slamutlastningen. Slamsilorna är placerade inomhus, men utlastningen sker idag genom öppna portar. Beroende på vindförhållanden kan den utgående luftvolymen vara stor och därmed även utsläppet av luktande föreningar. Andra större utsläppskällor är biofiltret för slambehållare samt vid överskott av rötgas. Inom ramen för kommunens åtgärdsprogram har en del åtgärder vidtagits. Prövtiden pågår till maj 2008.

På södra sidan av Nissan finns fler verksamheter; Reci, Höganäs, vilka kan ge upphov till tidvis störande lukt för centrala Halmstad. På initiativ av länsstyrelsen och Halmstads kommun avses en övergripande luktundersökning göras.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Området ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och spillvatten. De låga marknivåerna i och angränsande till planområdet kan innebära problem att klara tillräcklig lutning på ledningarna.

I anslutning till föreslagen byggnation finns stora övergripande VA-ledningar som förbinder östra och västra kommundelarna. Dessa huvudvattenledningar för vatten och tryckavlopp måste läggas om

El och uppvärmning

före en eventuell byggnation av tunnel. En översiktlig utredning om omläggning av huvudspillvattenledning (Sweco Viak 2006-06-15) visar på några möjliga alternativ. Ställningstagande kring val av lösning har ej gjorts. Direkt norr om en ev tunnel föreslås ett utrymme om minst 8 meter säkerställas i detaljplanen för att ge plats åt huvudspillvattenledning.

Avfallshantering

Pumpstationer finns bland annat vid norra delen av kv Bojen 1 samt vid Nissans östra strand i höjd med planområdet. En särskild VA-utredning för byggnationen har tagits fram, se vidare under planförslaget.

En transformatorstation är belägen direkt söder om planområdet vid Amiralsgatan. Kapaciteten vid denna station bedöms vara god och den kan försörja stora delar av planområdet. Norr om Klyvaregatan finns en transformatorstation som kan försörja bebyggelsen i norr.

Närmaste återvinningsstation finns vid Kattegattsskolan, Skepparegatan.

PLANFÖRSLAG

UTGÅNGSPUNKTER

Karaktär & kvalite

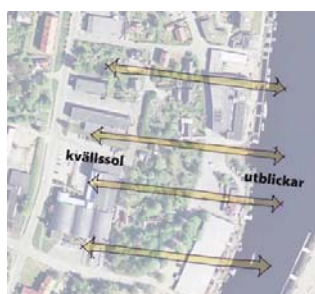


Bild 12. Skissanalyser

Söder rymmer en blandning av bostäder, institutioner och verksamheter av skiftande storlek och karaktär. Det har gett upphov till bebyggelse av olika typ och skala. Mångfalden är kännetecknande och eftersträvarvärd även när stadsdelen nu i högre grad blir en stadsdel för boende.

Planområdet har ett tillika delar havsnära som centrumnära läge, där Nissan och hamnen är dess största karakteristik. Högre betongvolymer och slanka och bulliga fartyg i målat stål längs långa kajer med fria siktlinjer på ena sidan av Nissan. På den andra sidan råder en ledigare hållning med vass, stensättning, fiskebodar och minnen av svunnen industri och skeppsbyggnad.

Vid analys av områdets förutsättningar identifierades bland annat kvällssolen i väster samt utblickarna i öster mot Nissan som viktiga kvaliteter.

Övergripande plan och gestaltningsidé

Den övergripande planstrukturen anspelar på den öppna, brokiga karaktär som präglar stadsstrukturen på Söder. Målsättningen är att bebyggelsen både ska ha en sammanhållen karaktär och en klart avläsbar egen identitet. För att skapa variation i det nya bostadsområdet ska byggnadstyperna utgöras av såväl lameller, punkthus som stadsvillor. Våningsantalet varierar från 2 - 7 våningar.



Bild 13. Båtslipen.

Ett högre hus om 10 våningar + indragen vindsvåning föreslås medges vid områdets centrala plats intill slipen.

Området vid den befintliga båtslipen föreslås blir det nya bostadsområdets nav. Här skapas utrymme för möte och vistelse. Vattenkontakten ska bibehållas.

MARK OCH VATTEN

Höjdsättning

I rapporten "Förprojektering mark och grundläggning" (WSP 2006-05-25) föreslås framtida marknivåer och sockelhöjder. I planförslaget föreslås bland annat Dragvägen höjas från cirka +1,4 möh till +1,7 möh. Området ansluts till befintlig nivå i norr och i söder.

Rapporten föreslår vidare dimensionerande nivåer (motsvarande en återkomsstid på 100 år), för nybyggnation med livslängd på 50 respektive 100 år till +2,7 m resp 2,9 m.

I detaljplanen föreslås lägsta nivå färdigt golv att anges till +3,0 möh.

En höjning av nivån färdigt golv till + 3,3 m har vid en avvägning mellan olika intressen bedömts ge negativ påverkan på tillgängligheten, områdets anslutning till omgivande miljö och av estetiska skäl. Källarutrymmen vid nybyggnation ska byggas som vattentäta konstruktioner och spillvattenledningsnätet ska utformas för att klara höga grundvattennivåer i byggnadens närhet.

Tröskelnivå garageinfart föreslås sättas till +2,70 m. Vid extremläge kan vatten nå upp till garageinfarterna. Vid ett eventuellt läge med risk för översvämning kan det bli aktuellt att vattenfylla källargaragen för att inte riskera att grundkonstruktioner lyfts eller skadas av vattenuppträck.

Sammanfattningsvis kan sägas att nybyggnation inte är det största problemet, utan befintlig bebyggelse. Hallandspostens byggnader har ett mycket utsatt läge vid höga vattennivåer i Nissan med marknivåer på cirka +1,1-1,9 möh och skulle därmed skyddas. En höjning av området över +2,25 möh ökar dock inte barriäreffekterna, utan vatten rinner runt området till de lägre belägna delarna.

Baserat på utförligare geotekniska undersökningar anges i "PM2 Geoteknik 2007-08-09, WSP" förslag på geotekniska åtgärder. Med den geotekniska fältundersökningen och provbanken som underlag bedöms att:

- byggnad med 4 våningar skall grundförstärkas, eller kompensationsgrundläggas ex med källare, under hela byggnaden.
- byggnad med 5 våningar eller mer skall grundförstärkas i sin helhet eller kompensationsgrundläggas med källare som kombineras med samverkansgrundläggning genom s k kryppålning.

Grundförstärkning med pålning utförs för de tre husen närmast Marinstugan utmed Nissan lämpligast som mantelburen kohesionspåle. Beräkning har gjorts för betongpåle typ SP1, med mått 235x235 mm, och längder 18 m respektive 24 m. Pålelementet kan även utföras som en sk kombinationspåle med trä och betong.

Då Nissans kajlinje historiskt förflyttats i olika omgångar österut, finns stor risk för hinder i mark i form av äldre kajlinjer/konstruktioner, träpålar, grundkonstruktioner. Pålning kan därför erfordra prylning eller förborring. Pålar, påslagningsutrustning och pålningsmetodik skall därför anpassas till varierande fasthet i jorden, varvid pålar bör dimensioneras för hård slagning.

För att klara stabilitet och begränsa inläckage från Nissan bedöms att en strävad/bakåtförankrad spont krävs utmed schaktslän i öster. Spontlängd, dimensioner, typ och förankring kräver särskild utredning/projektering där även erforderlig täthet mot inläckande vatten från Nissan skall uppnås.

För arbeten under grundvattenytan/vattenytan (Nissans nivå) kräver ett kontrollerat förfarande att vattenytan avsänks till minst 0,5 m under schaktbotten. Grundvatten/vattenytans nivå skall kontinuerligt kontrolleras runt schaktens periferi och centrala delar, så att denna under byggtiden hålls på en sådan nivå att bottenuppluckring undviks, samt att anlagda grundkonstruktioner eller anläggningar i mark ej riskerar att lyftas/skadas av vattenuppträck. Effekt av grundvattensänkning såsom sättning eller inre erosion av finjord får ej påverka närliggande byggnader och anläggningar.

Slipen och bryggorna

Kontakten med vattnet är en stor kvalitet och slipens centrala plats i planområdet föreslås tas tillvara och förstärkas. Ett allmänt "park-torg" föreslås anläggas med sittplatser, träd, plantering och möjlighet att nå vattenytan. I samband med byggnationen av området föreslås möjligheten att lägga i fritidsbåtar flyttas söderut, eventuellt till gamla Nissavarvet.

De befintliga bryggorna för fritidsbåtar föreslås ersättas med nya i samband med byggnationen av planområdet. Beträffande mått och utformning föreslås de likna de befintliga bryggorna.

BEBYGGELSE

Illustrationsplan

Markanvändning

Förslaget till illustrationsplan består av en uppbruten struktur med lamellhus, punkthus och radhus, totalt omfattande 14 flerfamiljshus och 6 radhus. Området mellan Sjömansgatan och Södra vägen föreslås få karaktären av "hus i park". Delen mellan Södra vägen och Nissan föreslås få en mer stadsmässig karaktär. Allmänt sett kommer förslaget att ge en högre grönfaktor för området.

Detaljplanen föreslås förutom markanvändningen bostäder även inrymma möjligheten att inrätta lokaler för vård, handel och kontor. För att ge ytterligare liv åt Dragvägen och platsen vid slipen föreskrivs i detaljplanen att en del av huset närmast slipen ska innehålla kafé, restaurang, butik eller annan verksamhet som byggnadsnämnden prövar lämplig.

Utformning

Mot Nissan föreslås bebyggelsen annonseras med 6 våningar höga byggnadskroppar med en indragen 7:e våning. Huset direkt norr om slipen föreslås skjuta ut något närmare kajen, vilket förstärker och annonserar den nya bostadsbebyggelsen längre upp mot Nissan. Huset föreslås trappas ned mot Södra vägen till 4 våningar med indragen 5:e våning.



Bild 15. Förslag utformning av miljön vid Dragvägen. Källa: Sweco FFNS, Rits Arkitekter

I det västra området, mellan Sjömansgatan och Södra vägen, föreslås ett högre hus byggas om 10 våningar + indragen vindsvåning. Huset blir ett visuellt landmärke för området. Utmed Södra vägen är byggnaderna 6 våningar med indragen 7:e våning. Mot Sjömansgatan trappas bebyggelsen till 4 våningar med indragen 5:e våning.

Den nordvästra delen av planområdet föreslås harmoniera i skala med den omgivande villabebyggelsen vid Klyvaregatan. Samtliga befintliga hus inom planområdet föreslås rivas.

Byggnationen föreslås bli modernistisk i den mening att öppenhet, utsikt, solljus, vatten och grönska är kvalitéer som ska präglade den nya miljön. Begränsade husdjup, indragna kungsvåningar, balkonger och terasser, stora fönsterytor, flacka tak är delar av ett modernistiskt arkitekturprogram. Fasader föreslås i huvudsak putsas i ljusa kulörer. Inslag av tegel kan förekomma.

Området mellan Sjömansgatan och Södra vägen rymmer cirka 140 lägenheter och delen mellan Södra vägen och Nissan innehåller cirka 190 lägenheter.

Dragvägen föreslås utformas med liknande karaktär som präglar stråket idag, gräs, pollare, stenmjölsyta. Ett tydligt rum föreslås bildas vid slipen, där möjligheten till vattenkontakt tas till vara. Se vidare i Kvalitetsprogrammet för miljö och gestaltning.

Tillgänglighet

Planen medger korta angöringsavstånd mellan gata/parkering och trapphus/hiss, vilket ger god tillgänglighet. Färdtjänst och taxi ska kunna nå alla entréer. All gatumark utformas för god orienterbarhet och för rullstolsburna, synskadade m fl. Detta gäller bland annat materialval som ger god bekvämlighet för rullstolsburna, profilerade markplattor som orienteringshjälp för synskadade m.m.

För att planens intentioner om tillgänglighet ska genomföras i senare byggskede ska samråd med handikapprådet och andra sakkunniga i tillgänglighetsfrågor ske i projekteringsskedet.

TRAFIK

Gator

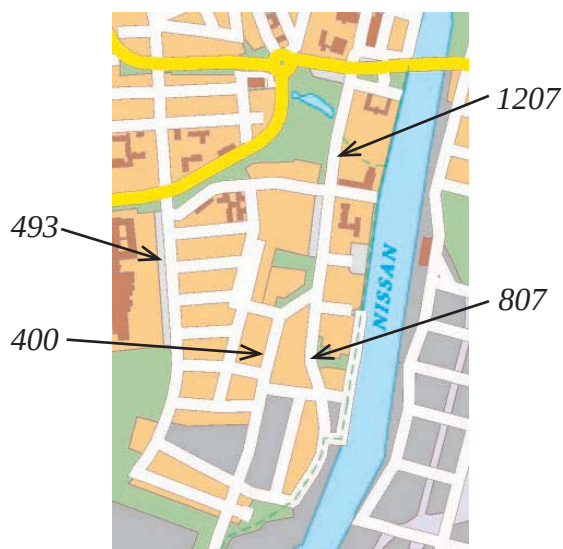
Planområdet föreslås i huvudsak trafikmatas från en ny entrégata norr om Hallandspostens byggnad samt från Amiralsgatan. Gatorna i planområdet föreslås hanteras med två principer, huvudgata och kvartersgata. Huvudgatan utgörs av Södra vägen samt den nya gatan som går i väst-östlig riktning från Fiskaregatan över kv Blocktyget och ansluter till Södra vägen.

Trafikalstring

Gatorna föreslås kantas av ensidig allé med trottoar och längsgående parkering. Kvartersgatorna som i samrådsförslaget föreslås ligga på kvartersmark har mindre körbanebredd, trottoar på båda sidor och kantas av en ensidig allé.

Efter samrådet har trafikutredningen reviderats bland annat med en viss andel förvärvsarbetande i området. Vidare har kapacitetsanaly-

ser gjorts för korsningen Södra vägen - Slottsgatan. Överslagsmässigt ger de nya bostäderna utrymme för cirka 525 nya invånare samt 250 förvärvsarbetande. Baserat på nyckeltal bostadsexploatering/trafikalstring kommer dessa invånare att belasta trafiksystemet med ytterligare cirka 1850 bilresor(fordonsrörelser) samt cirka 80 kollektivtrafikresor per dygn.



*Bild 16. Nya trafikflöden - medelvardagsdygn.
Källa: Trafikanalys, april 2007, WSP*

Den tillkommande biltrafikens fördelning på det lokala vägnätet i området en genomsnittlig vardag illustreras i figur nedan. Siffran är dubbelriktad trafik. I direkt anslutning till de nya bostäderna kommer den slutliga lokaliseringen av parkeringsplatser att påverka gatusnittet.

Enligt trafikanalysen väntas flertalet inom planområdet att välja att köra Södra vägen norrut. Det kan bli aktuellt att vidta åtgärder på Södra vägen vid delen från Klyvaregatan till Vindrosvägen för att begränsa framkomligheten eller t o m stänga vägen.

Exploateringen inom planområdet kommer generera biltrafik som fördelas ut över Halmstads vägnät via Slottsjordsvägen och Slottsgatan. Den tillkommande trafiken letar sig ut längs Söders huvudgator. Trafiken på Södra vägen är idag cirka 4 000 fordon/medelvardagsdygn - med cirka 1 200 nya fordon blir ökningen cirka 30%. Skepparegatan i ett snitt strax söder om Patrikhillsvägen har idag cirka 1 500 fdn/mvd, ett tillskott på cirka 500 fordon ger cirka 30% trafikökning. Även vid de nya trafikvolymerna är dock trafikbelastningarna längs de båda gatorna att betrakta som låga (Skepparegatan) till relativt låga (Södra vägen) och med karaktären av huvudgator för genomfart bör miljöeffekterna bli begränsade.

Slottsgatan utgör navet i ett hårt belastat vägsystem - under högtrafik är trafiken tät med ibland långa köer in mot korsningarna. En trafikökning på Södra vägen leder ny trafik genom korsningen Slottsgatan/Rådhusgatan/Södra vägen. Farhågor finns att denna trafiksignalreglerade korsning kommer att ha svårt att hantera ytterligare trafikökningar.

En kapacitetsanalys har genomförts med hjälp av datorprogrammet CapCal för effektberäkningar i korsningar. Analysen visar att korsningen bör kunna hantera den tillkommande trafiken från planområdet utan större problem; kompletterande känslighetsanalyser visar också att det finns en viss tålighet för framtida, ytterligare

trafikökningar. Trafiktillskotten från utbyggnaden av Nissa Strand bör kunna hanteras, men därutöver börjar situationen bli mycket ansträngd.

Parkering	Allmän parkering tillskapas utmed Södra vägen, Klyvaregatan och ny entrégata. Detta rör sig om cirka 35 platser. För boende löses parkering i huvudsak med underjordiska garage, möjligt enligt detaljplaneförslaget under 6 gårdar. Antal parkeringsplatser för boende blir cirka 310 p-platser. Radhusen föreslås ha en parkeringsplats per fastighet och de är placerade på respektive tomt.
Bilpool	Berörda exploatörer avser verka för att etablera bilpool för sina medlemmarna i bostadsrättsföreningarna för Söderkaj och i övriga Halmstad. Systemet bygger på att alla som är med i bilpool har tillgång till samtliga bilar som finns i området, inte bara i den egna bostadsrättsföreningen. På detta sätt får man alltid tillgång till bil, även om det innebär att man får hämta bilen på platser centralt. Idag verkar ingen kommersiell bilpool i Halmstad och för en eventuell sådan etablering kan samarbete ske med kommunen.
Ny entrégata	Den föreslagna nya entrégatan över kv Blocktyget påverkar trafikförlingen och parkeringen på kv Blocktyget 6. Illustrationskartan visar på en möjlig ny infart för större fordon till Hallandspostens lokaler. Antalet parkeringsplatser som enligt planförslaget tas i anspråk på kv Blocktyget är cirka 15 stycken. De föreslås ersättas på fastighet i närheten.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Höjdsättning	För höjdsättning av mark och hus se under rubriken Mark och vatten sida 18.
Förorenad mark	Med planerad markanvändning finns ett efterbehandlingsbehov inom delar av området. Beslut har tagits av länsstyrelsen att hela området ska saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning om detaljplan ska kunna antas. En åtgärdsutredning och en fördjupad riskbedömning av föroreningarna med klorerade kolväten har gjorts. Utredningen innehåller bland annat fyra olika åtgärdsalternativ enligt nedan: A. Utvändig tätning av betongkonstruktionen. B. Invändigt ventilerade golv. C. Saneringsschaktning i samband med grundläggning. D. Forcerad biologisk behandling på plats.

Åtgärdsutredningen rekommenderar en kombination av åtgärdsalternativen A, C och D. Vidare anges i utredningen att den forcerade biologiska nedbrytningen behöver på 3 - 4 år innan acceptabla nivåer kan erhållas. Under tiden är det viktigt att de föreslagna tätningssåtgärderna i alternativ A ger ett tillräckligt skydd mot inträngning av förorenad gas.

Miljökvalitetsnormer

Av de luftföroreningar som biltrafiken för med sig är det främst kvävedioxid och partiklar (PM10) som kan ha betydelse för hälsa och miljö och som omfattas av de miljökvalitetsnormer som finns beslutade. Hattillskotten av kvävedioxid och partiklar från tillkommande trafik på grund av de nya bostäderna har beräknats i tre punkter, Södra vägen (i höjd med Tingsrätten), Skepparegatan (Kattegattsskolan) samt Slottskajen/Viktoriagatan. Vid sistnämnda punkt uppgår befintlig trafik till cirka 32 600 fordon/dygn.

För inget av fallen överskrider miljökvalitetsnormen, varken för kvävedioxid eller PM10. För PM10 överskrider den undre utvärderingsströskeln. Vid beräkningarna används schablonvärden för att få fram en bakgrundshalt. Enligt Vägverkets schablonvärden för PM10 och vid en stad av Halmstads storlek överskrider redan bakgrundshalten den undre utvärderingsströskeln. Överskridandet beror på allmänt höga PM10-halter i tätortsmiljöer.

I punkt tre (Slottskajen/Viktoriagatan) överskrider kvävedioxidhalten vid det övre tröskelvärdet för dygn enligt 98-percentilen samt det undre tröskelvärdet för årsmedelvärde och 98-percentil för timme. Överskridandet sker på grund av nuvarande trafiksituation.

Buller

Ur bullerutredningen Nissavarvet 2 (2006-01-13, kompl 2006-05-18) konstateras att med de hårda ljudkrav som gäller måste bostadshusen placeras på ett sådant vis att de skärmar varandra, så att lägsta möjliga ljudnivå fås på den sida av husen där uteplatserna finns. Alla bostadshus bör planeras med en "tyst sida" där sovrum placeras.

Med tanke på att de ekvivalenta ljudnivåer som beräknats runt och inne i det nya området är så låga, måste fasta installationer såsom fläktar, luftintag etc dimensioneras och placeras på ett från ljudsynpunkt bra sätt. Samtliga bostadshus i förslaget har en fasad där ljudkravet 40 dBA nattetid ej överskrider.

Trygghet

Behovet av trygghet i den egna hemmiljön är centralt för människors psykiska välbefinnande. Några vägledande principer för brottsförebyggande stadsplanering är klara rumsliga ansvarsförhållanden, befolkade rum, överskådlighet och synlighet.

Planförslagets lamellstruktur med öppna gårdar och kvartersgator möjliggör genomströmning av människor. De upphöjda gårdarna kan komma att upplevas som privata. Husen ligger intill promenadstråket Prins Bertils stig och nära gaturummet. Tack vare detta kan det ske en viss ”social övervakning” av det offentliga rummet, då lägenheterna har utsikt över densamma. Detaljplaneförslaget medger en blandad markanvändning med bostäder, kontor, vård och handel. Förutsättningen finns för att skapa en blandad bebyggelse och möjliggöra ”liv” i området såväl dag- som kvällstid.

Jämställdhet

Arbetet med att ta fram detaljplaneförslaget har skett som ett tvärfackligt samarbete med andra kommunala förvaltningar och sektorer t ex kultur, utbildning, barn och ungdom.

Två arbetsgrupper, en ”intern” och en ”extern”, har arbetat i planprocessen. Den interna gruppen bestod av deltagare från olika kommunala förvaltningar och av deltagarna i gruppen var 6 män och 2 kvinnor. I den externa gruppen ingick representanter från byggherrarna samt berörda arkitektkontor. Av deltagarna i gruppen var 6 män och 1 kvinna. På samrådsmötet var 8 kvinnor av 24 närvarande.

Socialt perspektiv

Det grundläggande syftet med plan- och bygglagens bestämmelser är att främja en samhällsutveckling med goda och jämlika sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer (1 kap 1 §). Bestämmelserna i 2 kap tar i flera avseenden sikte på frågor som rör barns livsmiljö eller barns intressen och rättigheter.

Utformningen av bebyggelsemiljön är gjord utifrån att alla människor ska kunna bo och vistas här. Planförslagets trafikmiljö avses inte inbjuda till högre hastigheter och flertalet av gatorna är smala. Möjligheterna till friluftsupplevelser är mycket goda och området ligger nära Aleskogen och Västra Stranden. Förskola finns endast 100 meter från planområdet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Värme

Planområdet föreslås anslutas till fjärrvärmenätet.

Vatten	Ny vattenledning utförs som ringledning i Södra vägen. Befintliga vattenledningar ansluts i korsning mellan Södra vägen - Klyvaregatan samt i Amiralsgatan. Spillvattenledning utförs i Södra vägen som självfallsledning. Spillvatteninstallationer under +3,00 meter minimeras. I princip ska bara golvbrunnar i undercentraler förekomma. Spillvatten från dessa golvbrunnar pumpas till spillvattennätet. Nya ledningar utförs som självfallssystem i Södra vägen och Klyvaregatan. Befintligt system ansluts i Klyvaregatan. Erforderliga nedstignings- och inspektionsbrunnar utförs. Ledningar bör ligga på 3 meters avstånd från trädväxtbäddarnas yttre kant. Om vattenståndet i Nissan blir så högt att det rinner ned i källare kan spillvatten-pumpar för undercentraler behöva stoppas. Detta bör kunna ske manuellt.
Dagvatten	Dagvatten tas omhand inom planområdet och leds till Nissan. Allt dräneringsvatten pumpas till dagvattenledningar. Dagvatten utförs i Södra vägen med självfall mot Klyvaregatan.
Avfall	Den nya bebyggelsen anpassas till att klara kommunens krav på sopsortering och avfallshantering. För planområdet har ett djup-behållarsystem valts. Totalt sett behövs 7 behållare, vilka placeras i Södra vägen. Placeringen är vald för att nå bästa möjliga tillgänglighet med få behållare samt med hänsyn till tillgängligheten för tömningsfordon. Att lägga behållarna i anslutning till befintlig parkeringsrad gör också att de fogas in i rådande struktur på ett acceptabelt sätt. Behållarna föreslås få en alternativt beklädnad, eventuellt varmförzinkad plåt som ger behållarna ett bearbetat intryck och en gestaltning som passar in i området.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Planförfarande och
tidplan

Upprättandet av planförslaget följer plan- och bygglagens (PBL) anvisningar för normalt förfarande. Tillfälle att ta del av planförslaget och eventuellt lämna synpunkter har funnits under program-, samråds- och utställningsskede. Programsamråd genomfördes under tiden 23 maj - 17 juli 2006. Samråd kring planen skedde mellan 5 december 2006 - 31 januari 2007. Utställning av planförslaget skedde 30 maj - 6 juli 2007. Godkännande av detaljplanen i byggnadsnämnden förväntas ske i december 2007. Antagande i kommunfullmäktige beräknas ske i januari 2008.

Genomförandetid

Planens genomförandetid föreslås vara 10 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Enligt planförslaget kommer planområdet att utgöras av område för huvudsakligen bostadsändamål. Planen medger även användning i form av vårdlokaler, handel, kontor, service m.m. Respektive fastighetsägare är ansvarig för genomförandet på kvartersmark.

Tekniska kontoret ansvarar för gata, park, va-anläggning, gatubelysning. Halmstads Energi och Miljö ansvarar för fjärrvärme och elledningar. Fastighetsägare är ansvarig för att tillgänglighet uppnås mellan allmän gata och respektive fastighet. Tillgängligheten mellan gata och fastighet ska lösas inom berörda fastigheter.

I kommunstyrelsens beslut § 293, 2006-10-17, anges att kommunen för att förhindra att detaljplanens antagande fördröjs svarar för att sanering av förorenad mark inom planområdet genomförs enligt åtgärdsplan. Kommunen reglerar detta i avtal med berörda exploatörer.

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för den allmänna platsmarken.

Avtal

Exploateringsavtal mellan kommunen och berörda exploatörer ska tecknas. I avtalet regleras bland annat:

- att sanering av förorenad mark inom planområdet ska utföras och bekostas av berörda exploatörer.
- tidpunkt för överlåtelse av mark, storlek, kostnad m.m.
- fördelning av kostnader för åtgärder som anses erforderliga för att klara en god och hälsosam boendemiljö i planområdet.

Exploateringsavtalet föreslås godkännas av kommunfullmäktige vid samma tillfälle som detaljplanens antas.

Ett avtal ska upprättas mellan Hallandsposten och kommunen.

Samtliga befintliga elkablar i Södra vägen måste flyttas till den nya gatan i samband med utbyggnad av området. Kostnaderna för detta bör regleras enligt framtida avtal med kommunen.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning Planförslaget berör fastigheterna Bojen 1, Blocktyget 6, Barkskeppet 1 - 3; 15 - 19, del av Halmstad 1:1 samt del av Halmstad 1:5.

Samnyttjande För kvartersmarken kommer särskilda fastigheter att bildas vid försäljning/upplåtelse. Fastigheternas storlek är bland annat beroende av etappbyggnad och bostadsrättsföreningarnas storlek. Fastigheterna ska vara bildade innan bygglov kan ges.

Samtliga berörda befintliga arrenden på kommunal mark (fiskebodar etc) är uppsagda hösten 2006. Korttidsarrende för fiskebodarna har tecknats t o m augusti 2007.

Inom delar kvartersmarken föreslås anläggas kvartersgator för bostadshusens angöring och parkering. Anläggande och förvaltning kan ske som en gemensamhetsanläggning, vilket skall regleras i avtal med exploatör.

Ledningar I planområdets södra del angränsande till Amiralsgatan finns ett område utlagt för allmänna underjordiska ledningar. Området är relativt brett p g a att det idagsläget är oklart exakt var och hur bred zon som kan behövas.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploateringsekonomi Huvuddelen av exploateringskostnaderna ska belasta projektet. Fördelning av detta regleras i kommande exploateringsavtal.

Ett kvalitetsprogrammet för miljö och gestaltning har tagits fram. Programmet ska ingå som en bilaga till det exploateringsavtal som träffas mellan kommun och exploatör.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR ATT SÄRSKILT BEAKTA

Gestaltning	Till detaljplanen kommer bifogas ett kvalitetsprogram för miljö och gestaltning. I programmet beskrivs inriktning för bland annat utformningen av allmänna ytor, kvartersmark och byggnader.
Förorenad mark	Länsstyrelsen har beslutat att hela området ska saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). Kommunen ska i samband med utskicket av utställningshandlingarna bifoga beslut från kommunstyrelsen KS § 293, 2006-10-17, kring att kommunen svarar för att sanering av förorenad mark inom planområdet genomförs enligt åtgärdsplan. Kommunen reglerar detta i avtal med berörda exploatörer. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i beslut § 108, 2007-10-11, bland annat beslutat att man inte motsätter sig att bostäder byggs inom det undersökta området p g a föroreningarna med klorerade kolväten under förutsättning att de åtgärder som redovisas i åtgärdsutredningen genomförs. Vidare anges bland annat att nämnden kommer ställa krav på provtagning inomhus.
Geoteknik	Geotekniska undersökningar har bland annat visat att jorden lagervis är eroderingskänslig och flytbenägen. Det kan uppstå arbetstekniska problem vid arbeten under grundvattennivån eller vid kraftig nederbörd. Jorden är skikt- och lagervis tjälfarlig i olika grad. Slutlig utformning av marknivåer ska granskas av sakkunnig geotekniker. Pålnings- och spontningsarbete skall föregås av en riskanalys av eventuella skadliga effekter p g a installationsarbetet. Mer information finns bland annat i "PM2 Geoteknik, hus A, B och C. 2007-08-09 WSP". Bland annat anges att kontrollprogram med tillägg ska upprättas.

KÄLLOR

Skriftliga

- Bedömning av luktbeläggning, 2005-11-21, Sweco VIAK
- Bevarandeprogram för Söder, 2002-07-02, Halmstads kommun

- Bostäder Söderkaj PM nya beräkningar, 2007-04-24, ÅF Ingemansson AB
- Bullerstörningar på Söder, Beckbrännaren 1, 2000-10-04, Miljö- och hälsoskyddskontoret
- Bullerutredning Nissavarvet 2, 2006-01-13, Ingemansson Technology AB
- Fördjupad översiktsplan för Söder i Halmstad, december 2007 kommunfullmäktige
- Markradonutredning Halmstads kommun, Översiktlig radonrisk-karta 1989, Sveriges Geologiska AB
- Miljökonsekvensbeskrivning Nissavarvet 2, 2006-11-13/ rev 2007-05-03, WSP
- PM Förprojektering mark- och grundläggning, 2006-05-25, WSP
- PM Förstudie Översiktlig miljöteknisk markundersökning, 2006-04-07. WSP Environmental, Halmstad
- PM 1 Kostnadskalkyl, 2007-11-06, WSP
- PM 2 Geoteknik, Hus A, B och C, 2007-08-09, WSP
- Riskanalys för höga vattenstånd i Nissan, 2006-06-22, Sweco VIAK
- Särskild sammanställning enligt 6 kap 16 § Miljöbalken, WSP
- Söder - en havsnära del av Halmstad, 2006, Bertil Karlsjö
- Söderkaj - ny bostadsbebyggelse, Trafikanalys april 2007, WSP
- Tunnelförbindelse under Nissan i Halmstad, Förberedande studie, 2005-04-25, Gatubolaget Göteborg m fl
- VA-utredning Söderkaj, 2007-04-17, Nissa-Lagadalens VVS-konsulter AB
- Översiktsplan Söder, samrådsförslag juni 2002, Halmstad kommun

Bilder

Samliga fotografier är tagna av Lena Nylander.

Kartmaterial från Halmstad kommun.

Bild 10 Underlag från förslag till fördjupning av översiktsplanen för Söder, Halmstad kommun

Bild 12 samt omslag, Fredblad Arkitekter

Bild 15 Rits Arkitekter, Sweco bildanimering

Mattias Bjellvi
stadsmiljöarkitekt

Lena Nylander
planarkitekt

Utlåtande

30 januari 2008 Byggnadsnämnden

Detaljplan för kv Bojen och Barkskeppet m fl SÖDERKAJ, Halmstad kommun

HUR PROGRAMSAMRÅD, SAMRÅD OCH UTSTÄLLNING BEDRIVITS

Planförfarande

Ärendet har handlagts med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen 5 kap 18 §§. Endast skriftliga synpunkter inlämnade senast under utställningstiden och som undertecknats med namnunderskrift kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan (PBL 13:5).

Programsamråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2006-05-17 § 205 genomförts under tiden 23 maj - 17 juli 2006. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har också inbjudits till samrådsmöte den 13 juni 2006 i Byggnadsnämndens sessionssal, Rådhuset. Minnesanteckningar från samrådsmötet hålls tillgängliga på byggnadskontoret. Därutöver har planförslaget varit tillgängligt på byggnadskontoret samt på Halmstads kommuns webbsida under samrådstiden.

Samråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2006-11-22 § 441 genomförts under tiden 5 december 2006 - 31 januari 2007. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Därutöver har information om planförslaget sänts till berörda hyresgäster på kommunala fastigheter samt att planförslaget har varit tillgängligt på byggnadskontoret samt på Halmstads kommuns webbsida under samrådstiden.

En redovisning av inkomna synpunkter gjordes i byggnadsnämnden 21 februari 2007. Ett flertal synpunkter var av övergripande karaktär och bedömdes främst ha koppling till förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Söder. Före fortsatt arbete med detaljplanen begärde byggnadsnämnden ett beslut om eventuellt förnyat planuppdrag. I byggnadsnämndens beslut (§ 71, 2007-02-21) framfördes bland annat behovet att flytta husen från Nissan.

Kommunstyrelsen gav 2007-03-20 KS §92 byggnadsnämnden förnyat uppdrag att fortsätta med detaljplanearbetet. I beslutet anges bland annat att kommunstyrelsen vill inom ramen för detaljplanen särskilt att berörda parter beaktar att promenadstråk och passage längs med Nissan säkerställs för allmänhetens behov.

Utställning har enligt byggnadsnämndens beslut 2007-05-16 § 240 hållits under tiden 30 maj - 6 juli 2007. Kungörelse har annonserats i Hallandsposten den 30 maj 2007. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har varit utställt på byggnadskontoret samt varit tillgängligt på Halmstads kommuns webbsida under utställningstiden.

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER, NÄMNDER, STYRELSE

Länsstyrelsen

Med tanke på länsstyrelsens prövning enligt 12 kap 1 § PBL (hälsa- och säkerhet m.m.) bör kommunen i samband med antagandet av detaljplanen översända en kopia på kommunens exploateringsavtal med exploatören till länsstyrelsen.

Planförslagets antagande bör avvakta resultatet av den detaljerade geotekniska undersökningen. Resultatet av undersökningen bör arbetas in i planförslaget på lämpligt sätt.

Det bör klargöras vilka kajsträckor som behöver upprustas, när det ska ske samt vem som ska bekosta detta.

+3,0 m för färdig golvhöjd bedöms som något lågt med hänvisning till rapporten "Riskanalys för höga vattenstånd i Nissan", i vilken +3,3 m anges som rimlig nivå. Kommunen har inte motiverat valet av +3,0 m som färdig golvhöjd, men utifrån ett hälso- och säkerhetsperspektiv kan denna nivå anses rimlig. Dock bör man ha i åtanke att nivån kan medföra större konsekvenser jämfört med exempelvis en färdig golvhöjd på +3,3 m. Detaljplanens antagande bör avvakta antagande av FÖP Söder för bedömning av helhetsbilden med avseende på bla översvämningarna.

Av MKB'n framgår att luktolägenheterna från reningsverket måste reduceras för att den tänkta bostadsbebyggelsen ska kunna genomföras. Länsstyrelsen anser att risk för luktolägenhet för närboende och risk för klagomål på verksamheten alltid kommer att finnas med en så nära placering. Kommunen bör genomföra föreslagna åtgärder före de nya bostäderna tas i bruk.

Det kan övervägas att planbestämmelsen m1 kompletteras med anvisning om att sovrummet eller sovrummen vänder sig mot den tysta sidan av huset. Likaså kan planbestämmelsen även gälla för trafikbul-

ler. Är planbestämmelsen relevant i alla kvarter?

Enligt 2 kap 2 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljö-kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överträds. MKB'n redovisar att miljö-kvalitetsnormen inte överskrids, varken för kvävedioxid eller PM10. Ökningen av trafiken är marginell på grund av byggnationen. I korsningen Viktoriagata/Strandgatan överskrids dock det övre tröskel-värdet för dygn enligt 98-percentilen samt det undre tröskelvärdet för årsmedelvärde och 98-percentilen för timme. Överskridelserna sker pga nuvarande trafiksituation. Halmstad kommun genomför kontroller och mätningar. Länsstyrelsen har ingen erinran mot planförslaget med avseende på miljö-kvalitetsnormerna, men ser det som angeläget i ett längre perspektiv att kommunen aktivt arbetar med trafikfrågorna för staden (inklusive kollektivtrafik och attityder mm).

Kommentar:

Efter antagande av detaljplanen i kommunfullmäktige kommer avtalet att översändas till länsstyrelsen.

Planförslaget har kompletterats med resultatet av utförligare geotek-niska utredningar.

Undersökningar inom planområdet av kaj och glaci har visat att de behöver rustas upp, dels för att de är ålderstigna samt dels för att klara påbyggnad i samband med föreslagen exploatering. Utbyggnad av området kommer ske i etapper med början norrifrån (från Marin-stugan). Avsikten är att upprustning av kaj med ny bryggkonstruktion kommer ske i samband med utbyggnaden av de första bostadshusen. Kostnadsfördelningen regleras i exploateringsavtalet.

En höjning av nivån färdigt golv till + 3,3 m har vid en avvägning mellan olika intressen bedömts ge negativ påverkan på tillgänglighe-ten, områdets anslutning till omgivande miljö och av estetiska skäl. Ett antagande av den fördjupade översiktsplanen för Söder förväntas ske i kommunfullmäktige i december 2007.

Inom ramen för kommunens åtgärdsprogram på reningsverket genom-förs en del åtgärder. Utöver dessa nämns i luktstudien att inbyggnad av slamutlastningen är källa till utsläpp av lukt. Genomförande av inbyggnaden och kostnadsfördelning föreslås regleras i avtal.

Planbestämmelsen "m₁" har kompletterats med trafikbuller. Bestäm-melsen kring störningsskydd finns kvar för de flesta kvarter. Husen i södra delen av planområdet kommer såsmåningom att ha en bullerda-mäpande effekt på bakomliggande bebyggelse. Utbyggnad av området väntas dock starta i planområdets norra del, varför bestämmelsen kring störningsskydd finns kvar.

En trafikplan för staden avses påbörjas.

Barn- och ungdomsnämnden

Inom skolområde Centrum har barn- och ungdomsnämnden i budget föreslagit ombyggnad/renovering av Örjansskolan. När detta genomförts finns möjligheter att omfördela elever mellan skolorna inom Centrum.

Även en ny förskola planeras intill Örjansskolan. Den kan täcka en del av behovet från Gamletullsområdet. Inom Centrum kommer ytterligare förskola att behövas om en större utbyggnad sker inom Söder. Skolorna bör räckas till under förutsättning att Örjansskolan blir renoverad så att de barn som finns närmast skolan väljer att gå där.

Trafiksituationen bör läggas vikt vid med ytterligare byggnation på Söder. Barnen skall kunna ta sig till och från skolan på säkert vis.

Kommentar:

Noteras.

Halmstads Energi och Miljö

Fjärrvärme finns i närheten och kan lätt anslutas till området.

I samråd med byggprojektledningen kommer HEM att förlägga nya kablar i den norra delen av den nya gatan och provisoriskt ansluta till befintliga kablar för att senare när den södra delen av området bygges fortsätta med nya kablar söderut till befintliga kablar i Amiralsgatan.

Gällande sophantering hänvisar vi till tidigare lämnade synpunkter.

Kommentar:

Noteras.

Hemvårdsnämnden

Hemvårdsnämnden har en synpunkt på själva förslaget utöver vad som tidigare framförts och det gäller vikten av gröna gångstråk i bostadshusens närområde. När orken minskar för den äldre människan krymper också det område och den arena man orkar agera på. Vikten av gröna gångstråk och lite natur i närområdet blir därför oerhört betydelsefull för den som inte orkar ta sig till stadens grönområden.

Dock ställer hemvårdsnämnden krav på att byggnadsnämnden i fortsättningen tar upp punkten "Äldreperspektiv" under HÄLSA OCH SÄKERHET i detaljplanearbetet - på samma sätt som punkten "Barnperspektiv" finns med.

Hemvårdsnämnden ser gärna att en träffpunkt och liten gemensam yta tillskapas inom något eller några av de hus som förhoppningsvis, blir seniorboende. En plats där man kan träffas, en plats som kan bidra till att den äldre människan kan få ett nätverk som ger trygghet. Hemvårdsnämnden vill också understryka behovet av närservice, t ex en

dagligvaruaffär i området.

Kommentar:

Till detaljplanen följer ett kvalitetsprogram för gestaltning och där redovisas den karaktär och utformning som allmänplats mark och kvartersmark föreslås få. Bland annat föreslås Dragvägen och Prins Bertils stig fortsatt ha den ”enkla” karaktär som präglar stråket från Slottet och söderut; gräs, stenmjölsyta, träd och bänkar. Gårdarna mellan husen föreslås få en övervägande grön karaktär.

Noteras.

Kulturmiljö Halland

I utställningsförslaget föreslås att också det före detta ”handelshuset” på kv Barkskeppet 15 ska rivas. I den fördjupade översiktsplanen för Söder i Halmstad som nu är i utställningsskedet står det:

”I vissa områden kommer enskilda byggnader med ett kulturhistoriskt värde att få ge plats för förnyelse och förtätning. I bland annat kvarteret Barkskeppet finns ett antal enklare, äldre småhus. De värdefullaste av dessa byggnader bör om möjligt flyttas till annan plats inom Söder”.

”Handelshuset” har kulturhistoriska värden som bör bevaras och Kulturmiljö Halland noterar att gränsen för det ingrepp i den befintliga miljön som planförslaget innebär har flyttats ytterligare ett steg.

Kommentar:

Noteras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ett beslut om en tunnel under Nissan bör finnas i kommunen före det att planen antas. Väljer man ett broalternativ måste enligt miljö- och hälsoskyddskontorets uppfattning en ny bedömning göras av utformningen av området t ex bullerskydd för bostäder. Trafikbullernivån vid närmaste bostadshus fasad får inte överskrida 55 dBA, ekvivalent ljudnivå.

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att det krävs ytterligare skyddsåtgärder på Västra Strandens avloppsreningsverk för att kunna bebygga Söderkaj. Innan planen antas bör det därför finnas ett kommunalt beslut om vem som har ansvaret för att de luktreducerande åtgärderna vidtas och vem som betalar för åtgärderna.

Kommentar:

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Söder beräknas antas av kommunfullmäktige i december 2007. I planen föreslås både bro- och tunnelalternativet finnas kvar som utredningsområden.

Angående Västra Strandens reningsverk, se svar till länsstyrelsen.

Tekniska nämnden

1. Tekniska nämnden (TN) hemställer att byggnadsnämnden (BN) vid avvägning mellan olika intressenters krav, inför slutligt ställningstagande kring detaljplan Söderkaj, ger säkerställande av den kommunal-tekniska infrastrukturen högsta prioritet.

2. TN bedömer att konsekvenserna för den kommunal-tekniska infrastrukturen är betydande varför nämnden hemställer att BN avvaktar slutligt ställningstagande kring detaljplan för Söderkaj till dess att den fördjupade översiktsplanen för Söder har slutbehandlats. Detta för att säkerställa nödvändigt och tillräckligt beslutsunderlag för en hållbar samhällsplanering för Söderkaj, Söder och kommunen som helhet.

TN och tekniska kontoret har i tidigare yttrande påtalat vikten av att skapa goda förutsättningar för strategisk övergripande kommunal-teknisk infrastruktur, befintlig och planerad, på Söder i anslutning till Söderkaj. Från samrådsskedet kvarstår ett antal synpunkter vilka ej tillgodosetts. Detta bedöms få konsekvenser för ekonomi och framtida resursanspråk samt påverkar förutsättningarna för verksamhet och säkerhet avseende:

- V. Strandens avloppsreningsverk
- Hamnleden med tunnel/bro
- Översvämningsskydd Söder
- Kajkonstruktion

Detaljplaneförslaget för Söderkaj, nedan kallad Dp Söderkaj, föregriper den fördjupade översiktsplanen för Söder, nedan kallad FÖP Söder. I kommentarer i samrådsskedet till bla tekniska nämndens synpunkter hänvisar även BN till FÖP Söder.

Planeringsprocesserna kring Söder bör ha som utgångspunkt att säkerställa goda förutsättningar för befintlig och planerad infrastruktur. Planering i fel ordning riskerar att skapa låsningar som fördyrar och försvårar hantering av infrastrukturen. Ett antal utredningar kring buller, lukt, översvämning m.m. har redovisats i anslutning till detaljplanarbetet och FÖP Söder. En tydlig och samlad riskbedömning, avvägning mellan olika intressen samt fastställande av rimliga riktvärden för den fysiska planeringen för Söder som helhet, inkluderande befintlig låglänt bebyggelse, saknas. I avsaknad av dessa samlade bedömningar och ställningstagande går det inte att med tillräcklig säkerhet bedöma inverkan av Dp Söderkaj på den kommunal-tekniska infrastrukturen.

Synpunkter som kvarstår och bedöms få konsekvens för ekonomi och verksamhet

1. Luktförhållande från V. Strandens avloppsverk kan bedömas först efter prövotidsperiodens är slutförd 2008.

I programsamråds- och samrådsyttrandet påpekar tekniska kontoret att effekt av planerade och genomförda luktåtgärder från reningsver-

ket måste klarläggas så att anspråk på eventuella ytterligare åtgärder och finansiering av dessa är kända innan detaljplanen fastställs. Detta klarläggande sker naturligt i anslutning till prövotidsperioden för kapacitetsökningen för V.Strandens avloppsverk vilken är en del i miljötillståndet och avses slutföras under 2008.

I byggnadsnämndens kommentar hänvisas till att luktproblematiken redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Av utredningen (MKB) framgår att även med pågående och föreslagna åtgärder för att minimera luktpåverkan från reningsverket kan det inte uteslutas att man får luktproblem inom det planerade detaljplaneområdet. Problemställningen kvarstår således.

Tekniska nämnden har tidigare hävdat att södra delen av planområdet, bl.a. med hänsyn till luktolägenheter bör undantas från fastställande. Alternativt kan luktproblematiken inarbetas i exploateringsavtal på sådant sätt att utbyggnad av den södra delen ej tillåts förrän effekten av luktåtgärder på V. Stranden avloppsverk är konstaterad vara tillräcklig.

Tekniska nämnden konstaterar att synpunkten ej är beaktad. Konsekvensen är att ytterligare luktåtgärder på V.Stranden kan krävas i ett senare skede. Då kostnader för dessa ev. utökade åtgärder inte kan anses vara nödvändiga kostnader i VA-lagens mening kan de inte belasta VA-verksamheten.

2. VA-utredning som klarlägger tekniska och ekonomiska förutsättningar för de övergripande regional VA-infrastruktur - ledningsnät och pumpstationer samt VA-försörjning för Söderkaj.

Va-utredning för Dp Söderkaj är utförd. Denna redovisar lösningar för Söderkaj specifikt . Denna bedöms tillfyllest. Påverkan från ledningssystemet i övrigt på Söder vid höga flöden och översvämningar kan inte uteslutas för Söderkaj. I planbeskrivningen redovisa enskilda tekniska lösningar som t.ex. Aco Drain vid garagedfarter och driftstrategi för pumpar i undercentraler. Detta förefaller onödigt detaljerat särskilt som s.k. Aco Drain bedöms inte kunna fungera vid översvämningstillfällen.

För övergripande regional VA-infrastruktur finns endast utredningar framtagna i anslutning till tunnelutredningen. Dessa utgör mycket översiktliga bedömningar som inte kan läggas till grund för ekonomiska beräkningar. Tekniska lösningar behöver detaljstuderas i anslutning till ev. fortsatt utredning kring tunnelalternativet.

Bedömningar kring VA skulle vara betjänt av en studie i VA-förhållanden för bef. bebyggelse på Söder vilket lämpligen skulle kunna ske i anslutning till FÖP Söder.

3. Förbindelse över eller under Nissan kräver utrymme,

Tekniska nämnden framförde i sitt samrådsyttrande "...måste möjlig-

het att genomföra bro/tunnel vara öppen tills beslut är fattat varför planen endast kan fastställas i de delar som inte kommer i konflikt med dessa möjligheter”.

I Dp Söder redovisas att den södra delen skall undantas från genomförande till dess att de tekniska förutsättningarna för bro/tunnel är klarlagda. Detta avses regleras genom bygglov och exploateringsavtal. Detta innebär att planen formellt fastställs i dessa delar av planområdet. Om det fortsatta arbetet med Nissanförbindelsen skulle påkalla behov av justering av byggnader, byggnaders läge och användning medför detta behov av planändring och ersättningsanspråk från exploatör kan inte uteslutas.

4. Översvämningsskydd och –skydd

I tidigare yttrande har tekniska nämnden påtalat behovet av ett tydligt ställningstagande kring bedömning av översvämningssriskerna för hela Söder, med utgångspunkt i de studier som framtagits, innan Dp Söderkaj antas. Med översvämningsskydd avses även åtgärder mot mindre, men permanenta höjningar av nivån på havsytan, vilka i sin tur påverkar grundvattennivån på Söder, inklusive bef. bebyggelse. Effektiva åtgärder mot översvämning förutsätter att åtgärder kan vidtas i nära anslutning till Nissan. I bedömningen bör även ingå analys av de fysiska förutsättningarna för genomförande av översvämningsskydd, utrymmesbehov samt estetik längs kajen utmed Dragvägen.

Åtgärdsbehovet förstärkes av att Söderkaj ligger på den mest strategiska punkten i kommunen där Nissan med ett nederbördsområde på ca 10 000 km² möter havet. För såväl nederbördsområdet som havet finns påtagliga riskscenarier kopplade till klimatförändringar. Därför bör en viss försiktighet tillämpas genom att planering med rimliga marginaler mot översvämning och grundvattenhöjning tillskapas.

Alternativet till analys och tydligt ställningstagande är att utmed Nissan avsätta markområden som är tillräckligt stora att inrymma permanenta översvämningsskydd.

I Dp Söderkaj föreslås inget av detta utan ev. översvämningsskydd föreslås ske med tillfälliga anordningar. Vidare talas om en barriäreffekt för bef. bebyggelse genom av höjning av marknivån för Söderkaj. Denna höjning har inte någon sådan effekt om den inte inordnas i ett sammanhängande översvämningsskydd. Inga åtgärder mot grundvattenhöjning föreslås. Då strandpromenaden endast är ca 10 m bred, cirka hälften jämfört med promenaden vid Gamletull, är möjligheten att med bibehållande av god stadsmiljö och till rimliga kostnader i efterhand anordna översvämningsskydd starkt begränsad.

Tillfälliga skyddsanordningar bör reserveras för oväntade och hastigt uppdykande situationer. För hantering av rimligt förutsägbara situa-

tioner och återkommande översvämningsslägen bör permanenta anordningar tillskapas av såväl resurs- som säkerhetsskäl.

Det bör även framhållas att kommunens ansvar för nyplanerade områden är särskilt stort mot bakgrund av de förhållande som översvämningssutredningen påvisar. Den statliga Klimat- och sårbarhetsutredningen förväntas föreslå ytterligare krav på kommunerna i detta avseende. De kostnader som kan komma att belasta kommunen förutsätter tekniska nämnden täckes genom centrala budgetanslag.

Tekniska nämndens synpunkt om ett övergripande ställningstagande kring översvämningsskydd för Söder innan Dp Söder fastställs har inte tillgodosetts.

Konsekvensen är att möjligheten att i efterhand vidta översvämningssåtgärder till rimliga kostnader och med bibehållande av rimlig stadsmiljö reduceras därmed kraftigt.

5. Kajanläggning

I planförslaget föreslås kajen höjas med 0,3 m. I planbeskrivningen anges att kajerna har en god kondition. Tekniska nämnden delar inte denna uppfattning utan framförde i yttrande 2007.01.15 att kajerna är ålderstigna och deras konstruktion och skick varierar kraftigt. Det är därför oklart om de klarar lasten av en höjning av Dragvägen. Nya laster som påförs kajerna genom höjning av Dragvägen eller från föreslagna byggnationer måste utredas noga innan genomförande. Erfarenheter från underhålls- och ombyggnadsarbeten på andra äldre kajanläggningar utmed Nissan har ofta medfört att oförutsedda och oväntade åtgärdsbehov uppkommit. Dessa har i sin tur medfört betydande merkostnader.

Kajpromenaden dvs utrymmet mellan hus och strandkant blir ca 10 m. Detta har tidigare av tekniska nämnden bedömts som för litet ur allmän synpunkt. Någon utökning har inte skett. Tekniska nämnden bedömer att detta utrymme är för litet för att medge en positiv rekreationssupplevelse. Konflikt mellan privat och offentligt utrymme bedöms kvarstå.

I planförslaget har markanvändningen ändrats från gatumark till parkmark för kajerna.

Detta innebär ett försvårande för ambitionen att utveckla attraktiva båtplatser då angöringsmöjlighet med bil till båtplatserna bedöms som en viktig möjlighet att säkerställa. Förändringen kan accepteras på den begränsade sträcka som Dp Söderkaj utgör. För det fortsatta planarbetet för Söder måste möjligheten att angöra båtplatser med bil, om än i begränsad omfattning, vara öppen genom planläggning som möjliggör detta.

Tekniska nämndens tidigare framförda synpunkt, att en analys av kajkonstruktionen och dess kondition och bärighet, bör ske innan planen

fastställes har ej tillgodosetts.

Konsekvensen är att det ej går att bedöma åtgärdsbehov eller kostnader för detta ändamål.

Konsekvenser

Ekonomi – investering

Investeringsbehovet för att genomföra planen avseende park- och gatumark har redovisats för fastighetskontorets exploateringsenhet och finansieras genom exploateringsintäkter. VA-investering finansieras med anslutningsavgifter. Kostnader för åtgärder på kajen kan inte redovisas men kan uppgå till betydande belopp.

Ekonomi – drift

Driftkostnaderna bedöms för gatumark täckas genom den budgetuppräkning som ligger i den ekonomiska planen för 2008-10. Motsvarande utrymme saknas för parkmarken.

Va-verksamhetens driftkostnader finansieras genom tillkommande fastigheters avgifter.

Verksamhet

Normal driftverksamhet bedöms vara möjlig att genomföra. Olägenheter vid översvämningar och höga grundvattennivåer på Söder riskerar förstärkas. Möjligheten att inarbeta effektiva översvämningsskydd har ej tillvaratagits.

Kommentar:

I exploateringsavtalet regleras att exploatörerna ej får tillträde till marken inom de södra delarna av planområdet innan de tekniska förutsättningarna är klarlagda för byggnation i närheten av en förbindelse över/under Nissan. Angående Västra Strandens reningsverk, se svar till länsstyrelsen.

En VA-utredning för befintlig bebyggelse inom Söder har ej bedömts relevant inom ramen för detta detaljplanearbete. I förslaget till fördjupad översiktsplan för Söder har en sådan utredning ej heller gjorts.

En kommunövergripande förstudie med benämningen "Översvämning, ras och skred" har initierats. Förstudien innehåller fyra delprojekt, varav ett är hav och vattendrag. Avsikten är bland annat att analysera förutsättningarna och föreslå eventuella åtgärder. Arbetet med förstudien pågår och ett ställningstagande kring eventuellt översvämningsskydd för bland annat Söder kommer ej finnas framme före antagande av den fördjupade översiktsplanen för Söder.

Inom ramen för detaljplanearbetet har en konsult (PM 2007-02-27, WSP) studerat hur Dragvägen kan gestaltas sig med ett översvämningsskydd. I sammanhanget lyfts frågor som; Hur påverkas det offentliga rummet? Hur kommer staden att se ut med "invallningarna"? Fyra alternativ har studerats. Förutsättningarna för förslagen är att

högsta vattennivå bedömts till +2,7 m samt att tillgängligheten till Dragvägen inte får försämras. De fyra alternativen påverkar Dragvägens utformning på olika sätt.

*Alt A. Hus/garagefasad samt förgårdsmarkens murar får utgöra över-
svämningsskyddet.*

Alt B. En traditionell vall placeras utmed Dragvägen.

*Alt C. En mur i form av gabbionmurar (stålnätskassar fyllda med
sprängsten) löper utmed Dragvägen.*

*Alt D. Hela kajen höjs till en nivå som på det sättet skapar ”invall-
ningen”.*

*Under planarbetets gång och vid diskussion i planeringsorganet vår
2007 framkom en restriktiv hållning till att bygga ett permanent över-
svämningsskydd längs Nissan. Inom ramen för detaljplanen föreslås
en allmän höjning göras av marknivåer, kaj och stenskonig.*

*Undersökningar inom planområdet av kaj och glacis har visat att de
behöver rustas upp, dels för att de är ålderstigna samt dels för att
klara påbyggnad i samband med föreslagen exploatering. Utbyggnad
av området kommer ske i etapper med början norrifrån (från Marin-
stugan). Avsikten är att upprustning av kaj med ny bryggkonstruktion
kommer ske i samband med utbyggnaden av de första bostadshusen.
Kostnadsfördelningen regleras i exploateringsavtalet.*

*Från samrådet till utställningsskedet har planbestämmelsen för
marken utmed Dragvägen ändrats från gatumark till parkmark, en-
ligt önskemål från tekniska kontoret. Bestämmelsen ”PARK” har på
plankartan försetts med texten ”Angöring med bil för transporter och
leveranser till bostad, brygga och verksamhet får ske”.*

*Kostnad för utbyggnad av allmän platsmark enligt förslag i kvalitets-
program för gestaltning har beräknats och reglering av kostnadsför-
delning sker i exploateringsavtalet.*

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE, HYRESGÄSTER OCH BOENDE

Mediafastigheter, Blocktyget 6 (Hallandsposten)

Bolaget har i tidigare samråd framfört flera synpunkter, vilka endast till ringa del blivit beaktade i det slutliga förslaget. Mediafastigheter vidhåller att ett genomförande av planförslaget uppenbarligen kommer att medföra betydande konflikt mellan de verksamheter som bedrivs på fastigheten och det planerade närliggande boendet.

Parkeringsplatser

Mediafastigheter motsätter sig att planen antas innan det föreligger en konkret överenskommelse mellan kommunen och Mediafastigheter innefattande att kommunen kostnadsfritt tillhandahåller Mediafastigheter godtagbar parkeringsyta i fastighetens omedelbara närhet motsvarande det antal parkeringsplatser som går förlorade.

Trafikförhållanden för tunga transporter

Den planerade lokalgatan över Blocktyget 6 medför betydande svårigheter för transporter till och från det tryckeri, som bedriver sin verksamhet i lokaler inom fastigheten. Varje dygn kommer ett stort antal 24-metersfordon. Planförslaget tar definitivt inte hänsyn till kravet på tillgänglighet för dessa fordon. Det skulle bli ytterst problematiskt för dessa tunga och långa fordon att köra eller backa in på gården om planförslaget genomföres i nuvarande utformning.

Avfallshantering - miljöstation

Det är av yttersta vikt för Mediafastigheter att detaljplanen inte hindrar eller försvårar fortsatt användning av miljöstationen och där installerad utrustning. Mediafastigheter motsätter sig att planen får antas innan kommunen redovisat vilka åtgärder som rent konkret måste till och vem som skall bekosta dessa åtgärder för att miljöstationen skall fungera även fortsättningsvis. Mediafastigheter anser att kostnaden inte skall drabba bolaget.

Höjdsättning och hantering dagvatten

Mediafastigheter motsätter sig föreslagen höjning av området med mindre än att det i planen föreskrives att kommunen och/eller exploatören skall utföra de tekniska praktiska åtgärder som är nödvändiga för att förhindra de negativa "barriäreffekter" som otvivelaktigt följer med en höjning.

Av skäl som anförts ovan och i samrådsförfarande motsätter sig Mediafastigheter att planen antas i det utställda skicket.

Kommentar:

Ett genomförande av planförslaget innebär att cirka 20 parkeringsplatser tas i anspråk. Kommunen avser att möjliggöra en tillfällig parkeringslösning på en intilliggande fastighet. Underhandsdialog sker mellan kommunen (fastighetskontoret) och fastighetsägaren.

Generellt ska backningsrörelser i största möjligaste mån ske inom berörd fastighet. Det förekommer idag trafikfarliga situationer där lastbilar till Hallandsposten kör in på angränsande tomter för att sedan backa rakt över Fiskaregatan. Detta är mycket olämpligt och kommunen anser att planförslaget kan möjliggöra en mer trafiksäker lösning.

Vid genomförandet av planen och utbyggnad av föreslagen ny entrégata måste en viss omDispositionering av ytan kring miljöstationen göras. Det handlar bland annat om att flytta inhägnaden av miljöstationen något. Kostnader för detta regleras i avtal med fastighetsägaren.

Fastigheten Blocktyget 6 har redan idag ett utsatt läge vid risk för översvämning. En av de lägsta punkterna på Söder finns inom fastigheten. Inom ramen för detaljplanen hanteras översvämningensrisken på

det lokala planet och med förslag på åtgärder inom i huvudsak planområdet.

En kommunövergripande förstudie med benämningen "Översvämning, ras och skred" har initierats. Förstudien innehåller fyra delprojekt, varav ett är hav och vattendrag. Avsikten är bland annat att analysera förutsättningarna och föreslå eventuella åtgärder. Arbetet med förstudien pågår och ett ställningstagande kring eventuellt översvämningskydd för bland annat Söder kommer ej finnas framme före antagande av den fördjupade översiktsplanen för Söder.

Lena och Sven Stare, Bilan 19

Lena Andersson och Bengt Larsson, Bilan 20

Malin och Max Andersson, Blocktyget 2

Utdrag ur yttrandet. För mer information hänvisas till originalet. Till yttrandet hör sex bilagor; foto, kartbild samt tidningsurklipp.

I tidigare samrådsyttrande 070131 har vi påpekat kommunens märkliga hantering av planerna för Söder i Halmstad. Först lägger byggnadsnämnden fram ett detaljplaneförslag för Söderkaj och sedan presenterar kommunstyrelsen en samrådshandling gällande en fördjupad översiktsplan för Söder, där Söderkaj ingår. En sådan handläggning skulle kanske kunna vara acceptabel om inte översiktsplanen påvisat frågeställningar och oklarheter vars bearbetning kan påverka förutsättningarna för detaljplanen.

Vi avstyrker fastställande av detaljplanen i framlagt skick och förordar att översiktsplanen bearbetas först så att den kan presenteras för oss och antas av kommunfullmäktige. Därefter är vi beredda att ta ställning till en bearbetad detaljplan för Söderkaj.

Exempel på utredningar som vi menar är fundamentala är.

- Översvämningsanalys/åtgärdsstrategi för Halmstads kommun som har påbörjats under första kvartalet 2007.
- Ett helhetsperspektiv med trafiksystemets utformning för hela staden.

I Holland där stora områden är invallade har man blivit medveten om att höga vallar inte ger tillräckligt skydd i framtiden pga klimatförändringarna som ger större svängningar i nederbörden med häftigare regn.

Översvämningsrisker

Vid Klyvaregatan är Nissans bredd cirka 100 m. Mitt på Söderkaj är bredden cirka 65 m. En bredd som den bibehåller söderut förbi Amiralsgatan. Det innebär att flödeskapaciteten blir minst just där flodens vatten och storminpressat vatten möts vid kraftiga stormar. - / - Den förhöjning av marknivån som planförslaget föreslår säkrar det nya bostadsområdet, men ger mindre plats åt vattnet vid översvämnningar och ökar därmed skadeverkningarna för oss i omgivningen. För att

reducera detta bör Nissans bredd förbi Söderkaj ökas till åtminstone den bredd som den har vid Klyvaregatan.

Sedan vi skrev våra yttranden för program och FÖP har klimat- och översvämningsfrågor aktualiserats mer än någonsin i press och media. - / - Alla har uppmärksammat svårigheterna att hantera resultaten av den globala uppvärmningen och de processer den satt igång. Människan kan bara påverka dessa processer genom förändring av sin livsstil och sina beteenden. - / - I detaljplanen föreslås nybebyggelsen bli säkrad med sockelhöjder på +3,0 m och gatuhöjder på upp till +2,85 m. Det är gott och väl så länge det räcker, men vad händer med omgivningen kring den kulle som bildas? Inom parentes kan nämnas att den skyddande kanten mot Nissan vid Gamletull har lagts på +3,1 m.

Vi anser att innan detaljplaneärendet för Söderkaj avancerar vidare bör invallningsåtgärder studeras separat tillsammans med eventuella framtida behov av åtgärder för att klara av förhöjda grundvattennivåer. En invallning vid Dragvägen blir en viktig gestaltungsfråga som kan påverka förutsättningarna för den planerade bebyggelsen och utformningen av Dragvägen. - / - Vi anser att planändringen ej bör drivas vidare innan dess konsekvenser och risker redovisats för oss angränsande fastighetsägare. - / - Vi vill innan planen går vidare få klarlagt ansvarsfördelningen, skadestånds- och ersättningsvillkor och försäkringsbolagens attityder till skador som uppstår på grund av bristande skydd mot översvämningar.

Hamnledsutbyggnaden

- / - I stadskontorets samrådsredogörelse hävdas att frågan om Hamnledens läge och utformning skall utredas och belysas ytterligare. Vår oro för besvärande genomfartstrafik blir då än mer berättigad om Hamnleden dröjer. De nya invånarna på Söderkaj vänjer sig vid att använda Södra vägen som genomfart. En sådan ovana bryts ej då Hamnleden byggs i framtiden. - / - Skulle utbyggnaden av Söderkaj påbörjas innan Hamnleden byggts ut kan vi räkna med mycket bullrande och störande trafikbelastning under byggnadstiden. Därför begär vi att korsningen Södra vägen - Klyvaregatan görs om till en trevägskorsning utan anslutning till Söderkajområdet innan byggnationen startar. - / - Vi menar att utbyggnaden av Söderkaj inte bör påbörjas förrän förbindelsen över eller under Nissan är klar.

Bevarande av befintligt bostadshus

Vi har i tidigare yttrande 070131 framfört önskemålet att det gamla bostadshuset på Barkskeppet 1 upprustas och bevaras. - / - En av oss, Bengt Larsson, har i brev till fastighetskontoret anmält intresse för ett sådant projekt.

Bostadsbebyggelse

Den föreslagna, för Söder exceptionellt hårda exploateringen med ringa friytor på kvartersmark, ökad trafikbelastning och tuff konkur-

rens om kantstensparkeringen kommer medföra att den närmaste omgivningen drabbas av en avsevärt försämrad miljö. En lägre exploatering skulle ha förutsättningar att ge en bättre balanserad stadsmiljö tillsammans med framtida bebyggelse i de angränsande utvecklingsområdena i kv Beckbrännaren och kv Blocktyget. Tillsammans skulle de ändå medföra stora miljöbelastningar i centrum där miljökvalitetsnormerna överskridits redan idag.

I HFAB's yttrande över översiktsplanen har man föreslagit en justering såtillvida att man vill ha samma våningshöjd och exploateringsgrad som i kv Blåklockan. - / - Vi anser att HFAB visar föredömlig hänsyn till den skala som de på senare år utbyggda bostadskvarteren på Söder har och tar avstånd från den brutala skala och exploatering som Sjögren-HSB lanserat på Söderkaj av ekonomiska skäl.

Vi har i samrådsyttrande från 070131 framfört att den tredje huskroppen söderut från Marinstugan räknat ej bör släppas närmare Nissan än de båda tidigare avkortade huskropparna. Vi ogillar den föreslagna utkragningen, som avskärmar perspektivet. - / - Vi anser tvärtom att för flanörerna på Dragvägen skulle vara positivt att korta av detta hus ytterligare så att stadsbilden öppnar sig istället och husen på andra sidan slipen blir synliga.

I norra delen av kv Barkskeppet föreslås en lägre exploatering med 6 st tvåvånings radhus. Motivet är att på så sätt harmoniera med den befintliga äldre enfamiljsbebyggelsen vid Klyvaregatan. Det är bra. Men vi har återigen framfört vårt önskemål om att det gamla huset på Barkskeppet 1 bevaras. Oavsett hur den frågan behandlas vill vi dessutom framföra önskemålet att byggrätten för radhusen reduceras till 1,5 plans och att husen får träklädsel för att på det viset prioritera en materialmässig samhörighet med bebyggelsen i kv Bilan och Blocktyget.

Det föreslagna 11-våningshuset (10 vån + vind) reser sig lite fegt bland 7-våns husen (6 vån+vind) i ett läge där planförfattarna ger det en roll som visuellt landmärke och pendang till 23 vånhuset Trade Center. Enligt vår uppfattning finns det inte motiv för en svag pendang till 23 vånhuset bland husen på Söderkaj.

Parkeringsplatser

I detaljplanen har antalet lägenheter i den planerade bebyggelsen beräknats till 330. I förhållande till tidigare detaljplaneprogram har det uppskattade antalet invånare reducerats från 625 till 525 utan motivation. Det betyder att det numera förmodas bo 1,6 invånare per lägenhet istället för 1,9. Varför?

Enligt våra erfarenheter är antalet parkeringsplatser för få och vi riskerar att besväras av Söderkajarnas bilplatsbehov ovan mark. Vi föreslår att mark på eller söder om Amiralsgatan anvisas för markparkering för sysselsatta och boende inom Söderkaj.

VA-ledningar

Våra fastigheter är försedda med vatten, avlopp, el och fjärrvärme i ledningsnät som till vissa delar är gamla och inte utbyggda för projekt Söderkaj. Vi har tidigare anfört att en VA-utredning bör tas fram med ledningsnät och pumpstationer före detaljplanens utställande. Det anser vi fortfarande.

Vi vill förvissa oss om att systemens utbyggnad kan ske innan exploateringen påbörjas och att vi skyddas mot framtida funktionsnedsättningar på grund av höga vattennivåer i Nissan och i grundvattnet. Utbyggnaden bör också samordnas med anläggandet av den nya entrégatan norr om Hallandsposten som också bör byggas ut i ett tidigt skede för att inte Klyvaregatan skall skadas av trafiken till och från byggena på Söderkaj. Den bör ej användas som transportväg till och från byggena av Söderkaj.

Vi saknar en VA-utredning som visar hur och när en VA-tunnel under Nissan är aktuell och hur den kan påverka utbyggnad av Hamnledstunnel. Vi refererar till de svårigheter som uppstod nyligen då fjärrvärmeledningen skulle dras under Nissan.

Luktstörningar

Enligt översiktsplanen har frågan om luktstörningar betydelse för att bedöma markanvändningen i kv Beckbrännaren, Bakladdaren och Barkskeppet. Vi anser att även kv Bojen bör nämnas eller med andra ord hela Söderkaj.

Hittills vidtagna åtgärder på reningsverket har åsatts en provotid till 2008. Visar det sig att de inte är tillfyllest kan man vidta ytterligare åtgärder eller överväga lämpligheten av planerad bebyggelse, med hänsyn till osäkerheten kan det finnas anledning att undanta södra delen av planområdet från fastställelse.

Buller

Vi har tidigare i vårt samrådsyttrande 070131 kommenterat vissa oklarheter och brister i gjorda bullerutredningar, sedan dess har Hallandspostens komprimator medtagits i underlaget och det är bra.

Genom att anpassa bostadshusens planlösningar skulle det vara möjligt att tolerera störande bullernivåer som kan förekomma vid utbyggnad av en hamnledsbro. Det förutsätter att man vid bygglovgivningen är uppmärksam på detta.

Sammantaget

Vi anser att kommunstyrelsen bör anta översiktsplanen innan detaljplanen för Söderkaj och avstyrker fastställande av föreliggande förslag. Vi föreslår att man bygger färdigt på Gamletull och bygger ut Hamnleden innan man sätter igång projekt Söderkaj. Då finns det tid att överväga åtgärder med anledning av översvänningshotet för stora

delar av Söder. Även buller- och luktstörningar och dess konsekvenser med restriktioner för dem som alstrar dem kan redovisas.

Är det angeläget att bygga på Söder så prioritera kv Borgen som är mycket mindre komplicerat! - / - Det är visserligen andra exploatörer för kvarteren på Gamletull och kv Borgen, men vi menar att det torde finnas goda skäl att starta upp ett planarbete för kv Borgen så att det finns alternativ på Söder om Söderkaj skulle ta tid.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen för Söder beräknas antas av kommunfullmäktige i december 2007. Både tunnel- och broalternativet ingår som utredningsområden i planen. Detaljplanen för kv Bojen 1 m fl, Söderkaj, beräknas antas av fullmäktige tidigast i januari 2008.

En kommunövergripande förstudie med benämningen "Översvämning, ras och skred" har initierats. Förstudien innehåller fyra delprojekt, varav ett är hav och vattendrag. Avsikten är bland annat att analysera förutsättningarna och föreslå eventuella åtgärder. Arbetet med förstudien pågår och ett ställningstagande kring eventuellt översvämningsskydd för bland annat Söder kommer ej finnas framme före antagande av den fördjupade översiktsplanen för Söder.

Barkskeppet 1 avses inte bevaras. Det f.d. "handelshuset", kv Barkskeppet 15, föreslås i utställningsförslaget rivas och ersättas med radhusbebyggelse. En avvägning har gjorts av flera ingående parameterar som byggnadens skick, hantering av förorenad mark, höjning av marknivåer, förändrat fasaduttryck etc. och helhetsbedömningen resulterar i förslaget att huset rivs.

Justeringen av förväntat antal invånare inom planområdet beror på noggrannare beräknade bruttoareor, komplettering av tidigare framtagna trafikanalys. Erforderligt antal parkeringsplatser är beräknade utifrån gällande parkeringsnorm och de förväntas rymmas inom planen.

En VA-utredning för detaljplanen är framtagen. En VA-utredning för befintlig bebyggelse inom Söder har ej bedömts relevant inom ramen för detta detaljplanearbete.

Beträffande luktpåverkan, se svar under länsstyrelsen och tekniska nämnden.

Kommunen bedömer att behovet av nya bostäder i Halmstad är stort. De berörda exploatörerna för denna del av Söder är ej delaktiga i utbyggnaden av Gamletull.

HSB ProjektPartner AB

Har observerat att plankartan sedan samrådet kompletterats med texten "v₁... inglasning av balkong inräknas i bruttoarean."

Detta medför att de kvartersvisa totala bruttoareorna bör ökas på med 400 - 700 m² per hus. Se bifogat yttrande.

Kommentar:

Plankartan föreslås justeras beträffande bruttoarea för att inkludera tillräcklig area för inglasning.

YTTRANDEN UTAN ERINRINGAR

Kulturförvaltningen
Nissastaden
Räddningstjänsten
Hallandstrafiken AB
Vägverket Region Väst
Kommunstyrelsen
EON Gas Sverige AB
Halmstads Energi och Miljö
Kommunstyrelsen

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Inkomna synpunkter medför följande komplettering och beaktande i det fortsatta planarbetet:

- Miljökonsekvensbeskrivningen revideras och kompletteras med senaste uppgifterna kring geoteknik och förorenad mark.
- Planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen kompletteras beträffande geoteknik, förorenad mark samt översvämningsrisk.
- Plankartan revideras på följande punkter:
 - justering av bruttoarea för att inkludera inglasning.
 - avgränsningen av vattenområde vid slipen, utökning av parkmark.
 - bestämmelsen "m₁" kompletteras med trafikbuller.
 - 2 st smala områden (gavelparti mot Södra vägen) revideras till bestämmelsen "...mindre byggnadsdelar där byggnadsnämnden prövar lämpligt". Detta för att inrymma burspråk eller dylikt.
 - fasadmaterial får även utgöras av tegel. Tagit bort formuleringen på plankartan gällande ljusa kulörer.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

Synpunkter som helt eller delvis ej beaktats:

- Framtagande av översiktlig VA-utredning för stadsdelen Söder.
- Framtagande av förslag på översvämningskydd för stadsdelen Söder.
- Att det finns beslut om bro eller tunnel över Nissan.
- Avvakta utgång av reningsverkets prövotid.
- Starta upp planarbete på kv Borgen.
- Bevarande av Barkskeppet 1 och Barkskeppet 15.

FÖRTECKNING ÖVER SAKÄGARE / BOENDE SOM
FRAMFÖRT ERINRINGAR

med besvärsmätt		
Namn	Fastighet	Adress
Arne Axelssons dödsbo	Halmstad 2:19	c/o Rudolf Lidmars Advokatbyrå Bissmarksgatan 3, 302 22 Halmstad
Lasse Ohlsson		Springebackens BKMF
Lena Andersson	Bilan 20	Klyvaregatan 6, 302 38 Halmstad
Bengt Larsson	Bilan 20	Klyvaregatan 6, 302 38 Halmstad
Sven Stare	Bilan 19	Södra vägen 18, 302 42 Halmstad
Lena Stare	Bilan 19	Södra vägen 18, 302 42 Halmstad
Max Andersson	Blocktyget 2	Klyvaregatan 7, 302 38 Halmstad
Malin Andersson	Blocktyget 2	Klyvaregatan 7, 302 38 Halmstad
Mediafastigheter	Blocktyget 6	301 81 Halmstad
Flottans Män		Marinstugan, Dragvägen 302 42 Halmstad
hyresgäst inom programområdet		

Byggnadskontoret

Mattias Bjellvi
stadsmiljöarkitekt

Lena Nylander
planarkitekt

Samrådsredogörelse

upprättad 16 maj 2007

Detaljplan för kv Bojen och Barkskeppet m fl SÖDERKAJ, Halmstad kommun

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Planförfarande

Ärendet handläggs med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen 5 kap 18 §§. Endast skriftliga synpunkter inlämnade senast under utställningstiden och som undertecknats med namnunderskrift kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan (PBL 13:5).

Programsamråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2006-05-17 § 205 genomförts under tiden 23 maj - 17 juli 2006. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har också inbjudits till samrådsmöte den 13 juni 2006 i Byggnadsnämndens sessionssal, Rådhuset. Minnesanteckningar från samrådsmötet hålls tillgängliga på byggnadskontoret. Därutöver har planförslaget varit tillgängligt på byggnadskontoret samt på Halmstads kommuns webbsida under samrådstiden.

Samråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2006-11-22 § 441 genomförts under tiden 5 december 2006 - 31 januari 2007. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Därutöver har information om planförslaget sänts till berörda hyresgäster på kommunala fastigheter samt att planförslaget har varit tillgängligt på byggnadskontoret samt på Halmstads kommuns webbsida under samrådstiden.

En redovisning av inkomna synpunkter gjordes i byggnadsnämnden 21 februari 2007. Ett flertal synpunkter var av övergripande karaktär och bedömdes främst ha koppling till förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Söder. Före fortsatt arbete med detaljplanen begärde byggnadsnämnden ett beslut om eventuellt förnyat planuppdrag. I byggnadsnämndens beslut (§ 71, 2007-02-21) framfördes bland annat behovet att flytta husen från Nissan.

Kommunstyrelsen gav 2007-03-20 KS §92 byggnadsnämnden förnyat uppdrag att fortsätta med detaljplanearbetet. I beslutet anges bland annat att kommunstyrelsen vill inom ramen för detaljplanen särskilt att berörda parter beaktar att promenadstråk och passage längs med Nissan säkerställs för allmänhetens behov.

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER, NÄMNDER, STYRELSER

Länsstyrelsen

Allmänt

Flera frågeställningar från programskedet är fortfarande inte färdigutredda. För att inte utställningsskedet skall försenas kan underhandskontakter tas med länsstyrelsen. Länsstyrelsen vill påtala vikten av att lösa alla problem under planprocessen för att undvika framtida konflikter med närliggande pågående verksamheter.

Länsstyrelsen är i sin helhetsbedömning positiv till förslaget med en fortsatt ubyggnad av bostäder inom Söder.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att de föreslagna åtgärderna bedöms medföra betydande påverkan på miljön. En miljökonsekvensbeskrivning skall då innehålla vad som anges enligt 6 kap 12 § miljöbalken. Miljöbalkens bestämmelser om vattenverksamhet kan vara tillämpliga. Vid fortsatt planarbete vill länsstyrelsen särskilt påtala vissa frågeställningar som kräver godtagbara lösningar:

Planfrågor

Bestämmelserna i 5 kap 3 - 8 §§ PBL sätter gränser för vad som kan regleras med detaljplan. Länsstyrelsen är tveksam till planbestämmelsen för de två nedersta husen om att ”bygglov inte får beviljas för-rän...”. Kommunen kan välja mellan att förändra genomförandetiden eller lyfta ur husen ur planen.

Trafikfrågor

Fundera på i vad mån transporter av farligt gods kan komma att ske på den planerade förbindelsen över/under Nissan.

Bilsnål samhällsplanering

En möjlighet att påverka bilinnehavet för boende i området är att erbjuda utrymme för bilpooler. En bilpool kan göra att boende väljer att avstå från egen bil eller att avstå från andrabilen.

Framtida förbindelse över eller under Nissan

Viktigt att belysa är buller och miljökvalitetsnormer från trafiken vid broalternativ.

Föröreningar

Länsstyrelsen anser att hela området skall saneras ner till Naturvårds-

verkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). Detta gäller både kända föroreningar och sådana som kan upptäckas under arbetets gång. Enligt den MKB som tillhör planen synes detta vara avsikten.

Normalt skall saneringsåtgärderna ha vidtagits innan planen antages. Om åtgärderna skall vidtas efter att planen antagits måste det före antagandet finnas ett åtagande där kommunen gentemot länsstyrelsen åtar sig att utföra saneringsåtgärderna. Dokument som visar detta ska därför inlämnas till länsstyrelsen.

Hälsa och säkerhet

Det är viktigt att risken för översvämningar (från Nissan resp havet) noga beaktas och att det i utredningen av översvämningsriskerna motiveras varför en viss höjd över havet har valts som lägsta golvhöjd.

Buller

Bullerstörningar från både närliggande verksamheter (lastning och lossning av last) och lotsbåtar skall belysas. Vissa företag inom hamnen bedriver verksamhet dygnet om. Åtgärdsförslag för både närliggande verksamheter och boende utreds. Hamnområdet utgörs av riksintresse enligt 3 kap 8 § MB.

Lukt

Luktstörningar från närliggande verksamheter (alla) skall utredas. När det gäller avloppsreningsverket visar en utredning att luktmiljön norr om Amiralsgatan blir acceptabel.

Synpunkter i övrigt

Platsen tål att ett hus i anslutning till parktorget byggs upp till 10 våningar. Gestaltningen är utformad på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stadsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.

Frågor kring jämställdhet och barnkonventionen bör belysas.

Kopplingen till kulturmiljön längs Dragvägen och promenadstråket ”Prins Bertils stig”, som är en viktig länk mellan Västra Stranden och centrala Halmstad, måste säkerställas bland annat för fritidsfisket.

Länsstyrelsen önskar en blandning av upplåtelseformer och en energianvändning enligt de regionala miljömålen.

Kommentar:

Revidering och komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen kommer ske till utställningsskedet. De ämnesområden som avses utredas ytterligare är bla buller, trafik och förorenad mark.

Plankartan revideras beträffande bestämmelsen att ”bygglov inte får beviljas förrän...”. Bestämmelsen tas bort och den södra delen hantearas som en genomförandefråga.

Diskussion förs med byggherrarna om hur bilpool kan integreras i området.

I samband med utställningsskedet översändes kommunstyrelsens beslut § 293, 2006-10-17, angående att kommunen för att förhindra att detaljplanens antagande fördröjs svarar för att sanering av förorenad mark inom planområdet genomförs enligt åtgärdsplan. Kommunen reglerar detta i avtal med berörda exploatörer.

Avsnittet om översvämningsrisk, konsekvenser och åtgärder förtydligas.

Bullerstudien uppdateras med påverkan från lotsbåtarna samt komprimatorn vid Hallandsposten.

Avsnittet om lukt förtydligas.

Planbeskrivningen kompletteras med avsnitt om jämställdhet och barnperspektiv.

Barn- och ungdomsnämnden

Närmaste förskola är Kajutan på Söder med plats för ca 50 barn och närmaste skolor är Slottsjordsskolan för år F-5 och Brunnsåkersskolan för år 6-9. Inom skolområde Centrum har BUN i budget föreslagit ombyggnad/renovering av Örjansskolan. När detta genomförts finns möjligheter att omfördela elever mellan skolorna inom Centrum.

Även en ny förskola planeras intill Örjansskolan. Inom Centrum kommer ytterligare förskola att behövas om en större utbyggnad sker inom Söder. Skolorna bör räckas till under förutsättning att Örjansskolan blir renoverad så att de barn som finns närmast skolan väljer att gå i skolan där.

Bör läggas vikt vid trafiksituationen med ytterligare byggnation på Söder. Barnen skall kunna ta sig till och från skolan på säkert vis. Det pågår ett generationsskifte i villorna på Söder och genom detta ökar antalet barn i området.

Kommentar:

Noteras.

Halmstads Energi och Miljö

Soputrymmen/behållare placeras så att de lätt kan nås med hämtningsfordon. Körning inom bostadsområdet ska undvikas, backning får inte förekomma. Olika typer av djupbehållare kan vara alternativ till konventionella behållare. Om samarbete med andra objekt inom ett större område är möjligt kan även en sopsugslösning vara möjlig. Befintliga kablar i Södra vägen måste vara kvar tills nya lagts och tagits i drift i den nya gatan.

Kommentar:

För planområdet har ett djupbehållarsystem valts. Totalt sett behövs 7 behållare, vilka placeras i Södra vägen. Placeringen är vald för att nå bästa möjliga tillgänglighet med få behållare samt med hänsyn till tillgängligheten för tömningsfordon.

Fastighetsnämnden

Vill påtala vikten av skydd av översvämning samt tillgänglighet längs Nissan. Det bör påpekas att genomförandet av detaljplanen är komplicerat och flera frågeställningar i den fördjupade översiktsplanen borde fastläggas i samband med att detaljplanen framlägges för antagande. Detaljplanen påverkar omgivande exploatering och infrastruktur.

Fastighetskontoret skall återkomma med erforderliga avtal då detaljplanen överlämnas för antagande.

Har endast en erinran på detaljplaneförslagets utformning, att bevarandet av den gamla affärsbyggnaden skall utgå.

Kommentar:

Inom ramen för detaljplanen hanteras översvämningsproblematiken på lokal nivå. Se vidare i planbeskrivningen. En studie har initierats i syfte att identifiera områden i kommunen där det bland annat finns risk för översvämnningar. Målet är att skapa en helhetsbild i områden där risk föreligger samt göra information om dessa risker tillgänglig för beslutsfattare och handläggare i Halmstads kommun.

Det f.d. "handelshuset", kv Barkskeppet 15, föreslås i utställningsförslaget rivas och ersättas med radhusbebyggelse. En avvägning har gjorts av flera ingående parameterar som byggnadens skick, hantering av förorenad mark, höjning av marknivåer, förändrat fasaduttryck etc. och helhetsbedömningen resulterar i förslaget att huset rivs.

Handikapprådet

Har inget att erinra mot det framlagda förslaget. Vill dock framhålla vikten av att även de nya bryggorna göres tillgängliga för funktionshindrade.

Kommentar:

Skall beaktas.

Kulturmiljö Halland

Noterar att den föreslagna planen innebär att den bebyggelse som ligger inom det aktuella området och som uppmärksammas i inventeringen som hör till Bevarandeprogrammet för Söder kommer att rivas, undantaget det så kallade handelshuset på kv Barkskeppet 15, som ges varsamhets- och skyddsbestämmelser. I övrigt hänvisas till tidigare yttranden i ärendet.

Kommentar:

Det f.d. "handelshuset", kv Barkskeppet 15, föreslås i utställningsförslaget rivas och ersättas med radhusbebyggelse. En avvägning har gjorts av flera ingående parameterar som byggnadens skick, hantering av förorenad mark, höjning av marknivåer, förändrat fasaduttryck etc. och helhetsbedömningen resulterar i förslaget att huset rivs.

Kommunstyrelsen

Detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bör kompletteras med frågan om trafikering av farligt gods på en framtida ny förbindelse över Nissan, broalternativet.

Fördjupad översiktsplan för Söder rekommenderar att nybyggnation med livslängd på cirka 50 år dimensioneras för vattennivån + 2,7 m. I detaljplanen föreslås tröskelnivå för garageinfart sättas till +2,5 - +2,8 möh. Konsekvenser av föreslagen höjdsättning för garageinfarter saknas i detaljplanen.

Detaljplanen föreslås tillåta handel till maximalt 30 % av bruttoarean. Detta kan resultera i omfattande volymer för handel, vilka kan ge upphov till ökad trafikbelastning, parkeringsbrist m.m. Bestämmelsen bör därför omformuleras till att handel bör medges endast i bottenvåningen.

Utbyggnad av området i etapper, med fördröjd exploatering i södra delen, bör i detaljplanen hanteras som en genomförandefråga och styras med hjälp av markförsäljning och/eller exploateringsavtal.

Kommentar:

Revidering och komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen kommer ske till utställningsskedet.

Avsnittet om översvämningssrisk, konsekvenser och åtgärder förtydligas.

Planbestämmelsen beträffande tillåten handel formuleras om.

Beaktas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ett beslut om att en tunnel under Nissan bör finnas i kommunen före det att planen för "Söderkaj" antas. Väljer man ett broalternativ måste enligt MoH-nämnden en ny bedömning göras av utformningen av området t ex bullerskydd för bostäderna.

I MKB'n anges att det krävs ytterligare skyddsåtgärder på Västra strandens avloppsreningsverk för att kunna bebygga Söderkaj. Innan planen antas bör det därför finnas ett kommunalt beslut om vem som har ansvaret för att de luktreducerande åtgärderna vidtas och vem som

betalar för åtgärderna.

Luftföroreningarna från biltrafiken har beräknats i två punkter på Söder. Inga överskridande av miljökvalitetsnorm eller över och undre tröskelvärden sker. För att ytterligare belysa luftföroreningssituationen i centrala Halmstad och den inverkan utbyggande av Söderkaj har bör också en beräkning göras vid Viktoriagatan.

I MKB'n finns inte någon heltäckande bild av bullerförhållanden från trafiken och närbelägna industrier/hamnverksamhet. Företagen/hamnverksamheten som har bullervillkor i sina tillståndsbeslut enligt miljöbalken kan komma att få krav på bullerreducering om bostäderna kommer så nära att sätta bullervillkor överskrids.

Åtgärder för att minska riskerna för översvämning på området Söderkaj får inte medföra att andra delar av Söder kan få större problem i samband med översvämningar.

Ett nytt initiativ som MoH-nämnden är mycket positiv till är förslaget om ett kontrollprogram för att skydda omgivande bostäder från olägenheter under utbyggnaden av Söderkaj.

Länsstyrelsen har tagit beslut om att hela området måste saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning om detaljplanen ska kunna antas. Miljö- och hälsoskydds-nämnden har också tagit beslut om samma riktlinjer, Mhn § 86/2006.

Kommentar:

Enligt beslut från kommunstyrelsen har byggnadsnämnden getts förnyat uppdrag att fortsätta med planarbetet och göra mindre revideringar. Riktlinjer för fortsatt arbete med fördjupningen av översiktsplanen har godkänts av kommunstyrelsens beredningsutskott, § 85 2007-04-17. I riktlinjerna anges bla att både tunnel- och broalternativet ska bibehållas som utredningsområden i det kommande utställningsförslaget.

Förhandlingar pågår med berörda exploatörer kring hantering av de åtgärder som kan vara aktuella för att inom planområdet skapa en god och hälsosam boendemiljö. Exploateringsavtalet mellan kommunen och exploatörerna avser reglera bland annat detta.

Beräkning avses ske vad gäller luftföroreningssituationen på Viktoriagatan. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras.

Bullerstudien kompletteras och en sammanslagning av buller från trafik samt närbelägna verksamheter kommer ske.

Noteras.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten stödjer Vägverkets yttrande angående att man bör tydliggöra att det inte ska transporteras farligt gods över Nissan, annars skall avstånd mellan byggnader och väg utredas.

Kommentar:

Kommunstyrelsen har i sitt yttrande från programsamrådet angett som en förnyad förutsättning att en förbindelse över Nissan bör kunna trafikeras med farligt gods. Ett arbete med att ta fram riktlinjer för riskhantering i fysisk planering pågår i kommunen. Ett utkast till underlag anger ett minsta skyddsavstånd från väg till sammanhållen bostadsbebyggelse till 60 meter. En placering närmare kräver särskild riskanalys. Avståndet från en eventuell bro över Nissan till planerad bostadsbebyggelse är drygt 90 meter.

Socialnämnden

Med hänsyn till områdets fördelaktiga läge vill Socialnämnden ånyo understryka vikten av att socialförvaltningens behov av bostad med särskild service i form av servicebostad blir tillgodosett vid upprättande av exploateringsavtal för området. Behovet av bostäder med särskild service enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) är stort och det är angeläget att sådana bostäder integreras i den vanliga bebyggelsen.

Kommentar:

Fastighetskontoret har informerats om önskemålet och diskussioner pågår med exploatörerna kring exploateringsavtalets innehåll.

Tekniska nämnden

Nedan följer utdrag ur yttrandet.

1. Tekniska nämnden avstyrker fortsatt planläggning av projekt "Söderkaj" intill dess att förutsättningarna för genomförande av övergripande kommunal infrastruktur är säkerställd.

2. Tekniska nämnden hemställer att områden som därvid konstateras bli påverkade av, resp påverkar förutsättningar för, inkl ekonomi, för befintlig och planerad infrastruktur undantas från fortsatt planläggning.

3. Tekniska nämnden hemställer att synpunkter enligt nedan beaktas för de delar där fortsatt planläggning blir aktuell, efter beaktande enligt punkt 1 och 2.

Luktförhållande från Västra strandens reningsverk

Luktförhållanden från reningsverket kan bedömas först efter prövotidsperioden är slutför 2008. Tekniska nämnden (TN) har tidigare föreslagit att södra delen av planområdet, bla med hänsyn till luktolägenheter undantas från fastställande. TN vidhåller detta förslag.

VA-utredning för övergripande VA-infrastruktur

En VA-utredning behöver tas fram som klarlägger tekniska och ekonomiska förutsättningar för övergripande regionala VA-infrastruktur.

Tunnel under Nissan kräver utrymme

En fastställelse av planen bör begränsas i avvaktan på slutligt ställningstagande av förbindelsens utformning.

Utred broalternativet

I yttrande över översiktsplan för Söder har TN påtalat att ett underlag för bedömning av broalternativet saknas. FÖP Söder redovisade ett antal kvalitéer med ett broalternativ. Dessa kvalitéer motiverar att alternativet undersöks. Det är inte rimligt att ta fram något sådan i detaljplaneärendet, utan detta hör naturligt samman med FÖP.

Översvämningsrisk och -skydd

I yttrande över översiktsplan för Söder har TN påtalat behovet av ett tydligt beslut kring bedömning av översvämningsriskerna för hela Söder. I bedömningen ska även ingå analys av de fysiska förutsättningarna för genomförande av översvämningskydd inkl estetik vid eventuell inordning längs kajen utmed Dragvägen.

I detaljplanen för Söderkaj berörs inte frågan om invallning. Risken finns att ett fastställande av planen för Söderkaj innebär att översvämningskydd för Söder avsevärt försvåras, alternativt begränsas och fördyras.

Övriga framförda synpunkter

Kajpromenaden har otillräckligt utrymme för allmän promenadyta. Konflikter mellan allmänt nyttjande för promenader, hundrastning, motionärer på Prins Bertils stig utmed Dragvägen och privat nyttjande är troliga. Ur upplevelsesynpunkt bör utrymmet vara minst 15 meter.

I planförslaget föreslås kajen höjas med 0,3 m. Kajerna är ålderstigna och deras konstruktion och skick varierar kraftigt. Nya laster som påförs kajerna genom höjning av Dragvägen eller från föreslagna byggnationer måste utredas noga innan genomförande.

Nivåskillnaden mellan Dragvägen + 1,7 m ö h och färdigt golv för bebyggelse + 3,0 m ö h blir 1,3 m. En särskild studie av hur tillgängligheten ska säkerställas är därför nödvändig.

Det är rimligt att "entrégatan", den centrala lokalgatan i området samt Amiralsgatan och Klyvaregatan är kommunala. Kvarteren har då möjlighet att ansluta sig till det kommunala vägnätet. Övriga gator kan inte anses ha allmänt intresse och bör därför tillhöra kvarteren.

Utrymmet för trädplanteringar är otillräckligt. Det är önskvärt att minska den hårdgjorda ytan inom området som helhet, bla med hänsyn till vegetationens utrymmesbehov.

För att lösa parkeringsbehovet föreslås bli parkering på kvartersmark längs gatan insprängda som privat kvartersmark i allmän gata. För att det ska bli tydligt ur ansvars-, skötsel, och översvämningssynpunkt är det viktigt att dessa parkeringar utformas så att de blir en del av kvarteren. Det är även viktigt att behovet av besöksparkeringar till området och Marinstugan tillgodoses.

I bevarandeplan för Söder har bodkaraktären utmed delar av Nissan bedömts som värdefull att bibehålla. Likaså har den rikliga vegetationen bedömts som en värdefull tillgång. Slutsatsen har varit att i översiktsplanen redovisa 150 lägenheter som rimlig nivå för Söderkaj. Redovisat förslag till detaljplan innehåller 300 lägenheter, vilket innebär en tätare exploatering. I planen redovisas ambitionerna från bevarandeplanen kvarstår samtidigt som en mer tätare, modernistisk och stadsmässig karaktär redovisas. Tekniska nämnden har inget att erinra mot denna utveckling men förutsätter att motsägelser i presentationen tas bort så att redovisningen motsvarar den kommande verkligheten.

Kommentar:

Enligt beslut från kommunstyrelsen har byggnadsnämnden getts förnyat uppdrag att fortsätta med planarbetet med mindre revideringar.

Hanteringen av den södra delen närmast en ev tunnel föreslås ske som en genomförandefråga och hanteras i exploateringsavtalet.

Ett PM kring omläggning av huvudspillvattenledning med hänsyn till ev tunnel under Nissan har tagits fram, 2006-06-15. Den översiktliga utredningen presenterar några alternativ för hur detta kan lösas. Önskemål om eventuellt en fördjupad utredning får lyftas till kommunstyrelsen och den övergripande planeringsnivån.

Övergripande förutsättningar och konsekvenser av ett eventuellt broalternativ finns studerat i förslaget till fördjupning av översiktsplanen. Riktlinjer för fortsatt arbete med fördjupningen av översiktsplanen har godkänts av kommunstyrelsens beredningsutskott, § 85 2007-04-17. I riktlinjerna anges bl a att både tunnel- och broalternativet ska bibehållas som utredningsområden i det kommande utställningsförslaget. I beslutet anges vidare att hamnleden föreslås utredas vidare dels i den kommande trafikplanen och dels genom separat utredning.

Inom ramen för detaljplanearbetet har översiktliga studier gjorts beträffande möjliga översvämningssåtgärder på lokal nivå. Bland annat kan kajkonstruktionen förberedas för ett tillfälligt översvämningsskydd t ex Aqua Fence.

Promenadstråkets bredd i planförslaget är samma som på Dragvägen i övrigt. Utrymmet vid sidan av Dragvägen kommer variera i bredd, detta i syfte att skapa variation och upplevelse. Vidare är avsikten att rummet som bildas vid Dragvägen tillsammans med husens fasader

ska upplevas som "grönt".

En studie av kajkonstruktionens skick håller på att tas fram.

Sjömansgatan föreslås vara kvar som kommunal gata för att säkra tillträde till intilliggande verksamhet. Även en "kvartersgata" i planområdet föreslås vara allmän gata p g a fastighetsbildningsmässiga skäl.

Illustrationsplanen har justerats något, Södra vägen har flackats ut för att ge trädplanteringen mer utrymme.

Plankartan har justerats beträffande parkeringslösning. Föreslagen parkering utmed Södra vägen, Klyvaregatan samt ny entrégata ligger i utställningsförslaget på allmän mark. Privat parkering vid bland annat Amiralsgatan föreslås integreras i kvartersmarken.

I förslaget till fördjupning av översiktsplanen anges att kvarteren Bogen och Barkskeppet m fl samplaneras för cirka 300 nya lägenheter.

Vägverket

Med tanke på den planerade förbindelsen över/under Nissan kan det vara motiverat att fundera på i vad mån transporter av farligt gods kan komma att ske på den framtida trafikleden. Om bedömningen är att sådana transporter kommer att ske kan det finnas anledning att fundera över om detta påverkar denna plan.

En möjlighet att påverka bilinnehavet för boende i området är att erbjuda bilpooler. En bilpool kan göra att boende väljer att avstå från egen bil eller att avstå från andrabilen. Kanske kan fastighetsägare erbjuda bilpool som ett säljargument för lägenheterna.

Kommentar:

Se svar under Räddningstjänsten.

En av exploatörerna, HSB, kommer att verka för att etablera bilpool för medlemmarna i HSBs bostadsrättsföreningar Söderkaj och i övriga Halmstad.

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE, HYRESGÄSTER OCH BOENDE

Arne Axelssons dödsbo (Halmstad 2:19), Rudolf Lidmars Advokatbyrå

Undertecknad har varit privat boutredningsman i dödsboet efter Arne Axelsson och jag har erhållit material i denna egenskap i rubr ärende.

Dödsboet har varit delägare i en magasinsbyggnad på Styrmansgatan i Halmstad och medarrendator tillsammans med Hans Lehrman. Hans Lehrman har övertagit ansvaret för byggnad och arrende. Kopia av överenskommelsen bilägges.

Kommentar:

Informationen har vidarebefordrats till Fastighetskontoret.

Springebackens BKMF, Lasse Ohlsson

Utdrag ur yttrandet. För mer information se originalyttrandet.

Föreningen motsätter sig på det bestämdaste att den nya bebyggelsen byggs närmare Nissan än kv Bojen, gamla Hattfabriken. Dragvägen skall ej snörpas av och grönskan längs ån skall inte minska då man närmar sig mynningen p g a en för kraftig exploatering. - Fiskebodarna tillhör den gamla söderkulturen och skall i någon form bevaras. Vetemagasinet och bodarna skall inte röras förrän byggnationen i detta område står för dörren.

Trafikmässigt är Söder en blindtarm och gatunätet ej dimensionerat för kommande trafik. Kommande välbeställda hyresgäster med dubbelt biläggande, gästande, förenings- och båtmänniskor tarvar stort parkeringsutrymme som ej är presenterat i planen.

Söder flyter som på en rustbädd med stora pålningsarbete som följd. Dessa arbeten kan skada grunder och dräneringar för många fastigheter även på långt håll från byggarbetsplatsen. Därför kräver vi garanti från byggherren att dräneringsskador och övriga skador orsakade av pålningen omedelbart åtgärdas. Bullerstörande pålning får ej ske utanför ordinarie dagarbetstid.

Söder är centrala stadens lunga och därför får inte friluftslivet med båtar, bryggor, fiske och strandnära promenader bli lidande när den moderna utbyggnaden sker. Att bygga mäktigt är inget självändamål, däremot att behålla områdets karaktär.

Kommentar:

Dragvägen föreslås även fortsättningsvis att bibehålla sin bredd om cirka 6 meter. Utrymmet vid sidan av Dragvägen kommer variera i bredd, detta i syfte att skapa variation och upplevelse. Vidare är avsikten att rummet som bildas vid Dragvägen tillsammans med husens fasader ska upplevas som "grönt".

I förslag till fördjupning av översiktsplanen för Söder är avsikten att stärka och utveckla området vid småbåtshamnen och f.d. varvet för marin verksamhet.

Utställningsförslaget har kompletterats med möjligheten att bygga källargarage under ytterligare 3 gårdar. Miljökonsekvensbeskrivningens trafikavsnitt har fördjupats och redovisar konsekvenser på det lokala samt övergripande vägnätet. Se vidare i planbeskrivningen.

I anslutning till byggstart kan ett miljökontrollprogram upprättas. Detta program kan omfatta villkor för olika arbetsmoment; buller, grundvattenavsänkning, trafikomläggning etc. Det är även väsentligt att i tid informera närboende om när bullrande moment kommer

genomföras.

Ett av de viktigaste målen i planarbetet är att tillse att allmänheten även fortsättningsvis har tillgänglighet till Dragvägen, kajerna och årummet vid Nissan.

Flottans Män, Marinstugan

Sammanfattning av yttrande.

Vill lämna nedanstående förslag:

Alternativ 1: Marinstugan med tillhörande byggnader flyttas till det tidigare varvsområdet. Detta förslag tilltalar oss. Beror givetvis på hur området är tänkt att utnyttjas med avseende på byggnation, grönområde m.m.

Alternativ 2: Ligga kvar på nuvarande plats. För att erhålla en från Nissan väl synlig plats bör huskropparna i planförslaget ej placeras närmare Nissan än 20 meter. Enligt vår uppfattning bör husen söder om marinstugan ej vara högre än 4 våningar. Krav att marinstugan höjs till den nivå som anges för bebyggelsen i detaljplanen. Tilldelas 15 reserverade (del av tid) parkeringsplatser.

Det föreslås att planerad bebyggelse ska ha karaktär av luftighet och grönska, vår stora förhoppning är att det blir så.

Kommentar:

I förslag till fördjupning av översiktsplanen för Söder är avsikten att stärka och utveckla området vid småbåtshamnen och f.d. varvet för marin verksamhet. På sikt kan detta innebära att Marinstugan flyttas. I väntan på beslut om inriktning och utformning av området vid f.d. varvstomten föreslås stugan ligga kvar i sitt nuvarande läge. Sockelhöjden för Marinstugan är idag +2,08 m. En eventuell höjning av Marinstugan får diskuteras som ett eget ärende oaktat aktuell detaljplan.

De föreslagna parkeringsplatserna längs Klyvaregatan och Södra vägen ligger på allmän mark och är disponibla för alla.

Mediafastigheter, Blocktyget 6 (Hallandsposten)

Inledningsvis skall noteras att Mediafastigheter inte motsätter sig en exploatering av aktuellt område för bostadsändamål. Emellertid måste detta ske på ett sätt som inte omöjliggör eller försvårar användningen av Blocktyget 6. Planförslaget i dess nuvarande utformning tar inte tillbörlig hänsyn till användningen av Blocktyget 6.

Trafik och parkering

Ett anläggande av en lokalgata i norra delen av Blocktyget 6 medför att ett flertal parkeringsplatser ianspråkta. Lokalgatan omöjliggör eller kraftigt försvårar in- och uttransporter. En absolut förutsättning för ett plangenomförande måste vara att kommunen kan tillhandahålla Mediafastigheter parkeringsyta i fastighetens omedelbara närområde

motsvarande minst förlorad parkeringsyta.

Avfallshantering - miljöstation

Det är av yttersta vikt att ett plangenomförande inte får hindra eller försvåra fortsatt användning av miljöstationen och där installerad komprimator. Sjömansgatan måste även fortsättningsvis kunna användas för transporter till och från miljöstationen.

Höjdsättning och hantering dagvatten

Mediafastigheter motsätter sig föreslagen höjning av området med mindre att det i planen föreskrivs att kommunen och/eller exploatören skall utföra de tekniska praktiska åtgärder som är nödvändiga för att förhindra de negativa "barriäreffekter" som otvivelaktigt följer med en höjning, nämligen att vatten rinner runt området till lägre belägna delar och där inestängs. Vid en höjning av planområdet kommer Blocktyget 6 att ligga klart under planområdet. Det framstår som högst angeläget att förslag på konkreta åtgärder för att eliminera de negativa barriäreffekterna presenteras innan planen fastställs.

Kommentar:

Ett genomförande av planförslaget innebär att 15 - 20 parkeringsplatser tas i anspråk. Kommunen avser att möjliggöra en tillfällig parkeringslösning på en intilliggande fastighet. Underhandsdialog sker mellan kommunen och verksamhetsutövaren.

En viss omdisponering av ytan kring miljöstationen behöver ske. Sjömansgatan föreslås bibehållas som allmän gata och angöring till fastigheten från den sidan säkras. En kompletterande bullerstudie av komprimatorn och två ventilationsutlopp har gjorts. Studien visar att komprimatorn och ventilationsutloppen bör åtgärdas för att de planerade fastigheterna ej skall överskrida 40 dBA nattetid.

Fastigheten Blocktyget 6 har redan idag ett utsatt läge vid risk för översvämning. En av de lägsta punkterna på Söder finns inom fastigheten. Inom ramen för detaljplanen hanteras översvämningensrisken på det lokala planet och med förslag på åtgärder inom i huvudsak planområdet. Södra vägen föreslås höjas och fungera som en form av barriär. Dock kan fortfarande vatten ta sig in söderifrån mot Blocktyget 6. En studie har initierats i syfte att identifiera områden i kommunen där det bland annat finns risk för översvämningar. Målet är att skapa en helhetsbild i områden där risk föreligger samt göra information om dessa risker tillgänglig för beslutsfattare och handläggare i Halmstads kommun.

Lena och Sven Stare, Bilan 19

Lena Andersson och Bengt Larsson, Bilan 20

Malin och Max Andersson, Blocktyget 2

Utdrag ur yttrandet. För mer information se originalet. Till yttrandet hör tre bilagor; foton bostadskvarter i Berlin, tidningsurklipp från

Vi avstyrker fortsatt planarbete tillsvidare i avvaktan på att den fördjupade översiktsplanen antagits av kommunfullmäktige och därvid givit anvisningar om:

- lämplig exploateringsgrad för detaljplaneområdet i relation till andra i framtiden exploateringsbara områden på Söder.
- ev ytterligare insatser på avloppsreningsverket för att undvika luktstörningar för befintlig och planerad bebyggelse.
- val av hamnledsalternativ.
- hur hänsyn till buller från hamnledsbron påverkar bebyggelsen.
- hur ett komplicerat och omodernt VA-ledningsnät skall anpassas till nybebyggelse, översvämningssrisker och ev tunnel.
- översvämningsskydd för Söder.

Bostadsbebyggelse

En lägre exploatering skulle ha förutsättningar att ge en bättre balanserad stadsmiljö tillsammans med framtida bebyggelse. Karaktären på de tidigare byggda bostadskvarteren på Söder (Blåklockan och Båten) är mycket bättre anpassade till omgivningen med 4,5 våningshus mot Nissan.

Huset närmast slipen har tillåtits komma närmare Nissan. Vi vidhåller att den huskroppen inte bör tillåtas gå närmare Nissan än de båda som i detta förslag kortats något. Vi vill värna om att Dragvägens långa perspektiv inte blockeras med ett högt hus.

I den nordvästra delen av planområdet har en förändring skett såtillvida att ”handelshuset” föreslås bli upprustat och bevarat. Det är vi positiva till men vi önskar också att bostadshuset på Barkskeppet 1 bevaras.

Parkeringsplatser

Erfarenheten från utbyggnaden av bebyggelse i kv Båten på 1990-talet är att behovet av p-platser hade grovt underskattats. Vi anser att antalet p-platser blir alldeles för få.

Avloppsreningsverket

Hittills vidtagna åtgärder har åsatts en provotid till 2008. Visar det sig att de inte är tillfyllest kan man vidta ytterligare åtgärder eller överväga lämpligheten av planerad bebyggelse.

Hamnledsutbyggnaden

Vi förordar en öppningsbar bro för Hamnleden. Vi menar också att innan man går vidare med planarbetet bör ett slutligt beslut om Hamnledens utformning ha fattats då olika lösningar ger olika påverkan på omgivningen.

Buller

I redovisningen saknas bullret från Hallandspostens fläktar och komprimator. En tydligare redovisning med de omgivande bullerkällornas sammanvägda inverkan på Söderkaj efterlyses.

VA-ledningar

Vi vill förvissa oss om att systemens utbyggnad kan ske innan exploateringen påbörjas och att vi skyddas mot framtida funktionsnedsättningar på grund av höga vattennivåer i Nissan och grundvattnet. Utbyggnaden bör t ex samordnas med anläggandet av den nya entrégatan norr om Hallandsposten som också bör byggas ut i ett tidigt skede för att inte Klyvaregatan skall skadas av trafiken till och från byggena på Söderkaj.

Översvämningsrisker

Vi anser att innan detaljplaneärendet för Söderkaj avancerar vidare bör invallningsåtgärder studeras separat tillsammans med eventuella framtida behov av åtgärder för att klara av förhöjda grundvattennivåer inom de översvämningshotade låga områdena på Söder. En invallning vid Dragvägen blir en viktig gestaltungsfråga som kan påverka förutsättningarna för den planerade bebyggelsen och utformningen av Dragvägen.

Sammantaget

Vi anser att kommunen i första hand bör lägga fram den fördjupade översiktsplanen för antagande innan detaljplanen för Söderkaj ställs ut. Vi föreslår att man bygger färdigt på Gamletull och bygger ut Hamnleden innan man sätter igång projekt Söderkaj. Är det angeläget att bygga på Söder så prioritera kv Borgen som är mycket mindre komplicerat!

Kommentar:

Enligt beslut från kommunstyrelsen har byggnadsnämnden getts förnyat uppdrag att fortsätta med planarbetet och göra mindre revideringar. Riktlinjer för fortsatt arbete med fördjupningen av översiktsplanen har godkänts av kommunstyrelsens beredningsutskott, § 85 2007-04-17. I riktlinjerna anges bla att både tunnel- och broalternativet ska bibehållas som utredningsområden i det kommande utställningsförslaget.

Huset närmast slipen och delen mot Nissan ska stå på pelare. Siktlinjen längs Dragvägen avses inte brytas.

Barkskeppet 1 avses inte bevaras. Det f.d. "handelshuset", kv Barkskeppet 15, föreslås i utställningsförslaget rivas och ersättas med radhusbebyggelse. En avvägning har gjorts av flera ingående parameterar som byggnadens skick, hantering av förorenad mark, höjning av marknivåer, förändrat fasaduttryck etc. och helhetsbedömningen resulterar i förslaget att huset rivs.

Plankartan har justerats och längsgående gatuparkering utmed Klyvaregata, Södra vägen och ny entrégata föreslås ligga på allmän plats. Utställningsförslaget möjliggör källarparkering under fler gårdar än i samrådsförslaget.

Detaljplaneförslaget grundar sig på förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Söder och beaktar en eventuell bro eller tunnels översiktliga påverkan på planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en studie av bullret från Hallandspostens komprimator och två ventilationsutlopp. En sammanvägning av bullerkällor har även gjorts. Se vidare i planbeskrivningen.

Inom ramen för detaljplanearbetet har översiktliga studier gjorts beträffande möjliga översvämningsåtgärder på lokal nivå. Bland annat kan kajkonstruktionen förberedas för ett tillfälligt översvämningsskydd t ex Aqua Fence. Vidare har stadskontoret påbörjat en studie har i syfte att identifiera områden i kommunen där det bland annat finns risk för översvämningar. Målet är att skapa en helhetsbild i områden där risk föreligger samt göra information om dessa risker tillgänglig för beslutsfattare och handläggare i Halmstads kommun.

Kommunen bedömer att behovet av nya bostäder i Halmstad är stort. De berörda exploatörerna för denna del av Söder är ej delaktiga i utbyggnaden av Gamletull.

YTTRANDEN UTAN ERINRINGAR

Utbildningsnämnden
E.ON Elnät
E.ON Gas
TeliaSonera
Hallandstrafiken

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Inkomna synpunkter medför följande komplettering och beaktande i det fortsatta planarbetet:

- Miljökonsekvensbeskrivningen revideras och kompletteras med avseende på bland annat trafik, buller, förorenad mark.
- Planbeskrivningen kompletteras med jämställdhet och barnperspektiv.
- Planbeskrivningen förtydligas beträffande översvämningsrisken, konsekvenser och tänkbara åtgärder.
- Utformningen av Södra vägen justeras något för att ge trädplanteringen ett större utrymme.

- Plankartan revideras på följande punkter:
 - *parkering längs Södra vägen, Klyvaregatan och ny entrégatan förläggs på allmän mark.*
 - *parkering längs Amiralsgatan förläggs inom kvartersmarken.*
 - *planbestämmelsen om handel revideras till att endast omfatta botenvåningarna.*
 - *planbestämmelsen om att "Bygglov ej får beviljas förrän..." tas bort. Osäkerheten kring de två sydligast liggande kvarteren hanteras som en genomförandefråga.*
 - *den allmänna platsmarken längs Dragvägen och kring slipen ges bestämmelsen "PARK".*
 - *möjlighet att anlägga källargarage under ytterligare 3 gårdar.*
 - *bevarandebestämmelsen på kv Barkskeppet 15 tas bort. Huset kan rivas, radhusbebyggelse i högst 2 vån. arbetas in i utställningsförslaget.*

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

Synpunkter som helt eller delvis ej beaktats:

- Att planarbetet avvaktar antagande av fördjupning av översiktsplanen för Söder.
- Husen dras tillbaka från Nissan.
- Bevarande av Barkskeppet 1 och Barkskeppet 15.
- Överföring av fler gator från allmän plats till kvartersmark.
- Undanta de två sydligast liggande husen.

FÖRTECKNING ÖVER SAKÄGARE / BOENDE SOM FRAMFÖRT ERINRINGAR

med besvärsmätt		
Namn	Fastighet	Adress
Arne Axelssons dödsbo	Halmstad 2:19	c/o Rudolf Lidmars Advokatbyrå Bissmarksgatan 3, 302 22 Halmstad
Lasse Ohlsson		Springebackens BKMF
Lena Andersson	Bilan 20	Klyvaregatan 6, 302 38 Halmstad
Bengt Larsson	Bilan 20	Klyvaregatan 6, 302 38 Halmstad
Sven Stare	Bilan 19	Södra vägen 18, 302 42 Halmstad
Lena Stare	Bilan 19	Södra vägen 18, 302 42 Halmstad
Max Andersson	Blocktyget 2	Klyvaregatan 7, 302 38 Halmstad
Malin Andersson	Blocktyget 2	Klyvaregatan 7, 302 38 Halmstad
Flottans Män		Marinstugan, Dragvägen 302 42 Halmstad
hyresgäst inom programområdet		

Byggnadskontoret

Mattias Bjellvi
Stadsarkitekt

Lena Nylander
Planarkitekt

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

till Detaljplaneprogram för
kv. Bojen och Barkskeppet m fl
SÖDERKAJ, Halmstad

17 maj 2006 Byggnadsnämnden



*Ortofoto 2005-05-15, Halmstad kommun
Programområdesgräns med streckad linje.*

LAGAR OM MILJÖBEDÖMNINGAR AV PLANER OCH PROGRAM

Enligt de lagar som gäller för miljöbedömningar av planer och program (Miljöbalken 6 kap 11-18 och 22 §§) skall kommunen genomföra en miljöbedömning för alla detaljplaner och planprogram som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras eller inte.

PROGRAMMETS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplaneprogrammet är att klarlägga förutsättningarna för att bebygga kvarteret Bojen 1 m fl med bostadsbebyggelse om drygt 300 lägenheter. Programförslaget innehåller våningsantal från 2 - 10 våningar. Programmet innehåller även möjligheten att tillskapa lokaler för service, kontor, restaurang eller dylikt.

STÄLLNINGSTAGANDE

Kommunen bedömer att ett genomförande av programmets syfte kan antas innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

De främsta skälen till bedömningen är programförslagets omfattning av drygt 300 lägenheter och dess påverkan av och på omgivningen. Bostadsbebyggelsen kan förväntas ge ökat trafikflöde i centrum och fortsatt utredning får visa eventuell påverkan på miljö kvalitetsnormerna för bla kvävedioxid och partiklar i centrala Halmstad (Miljöbalken 5 kap). Vidare görs bedömningen att störningar från intilliggande hamn- och industriverksamhet är av sådan omfattning att det bör studeras noggrannare.

Beroende på slutlig avgränsning och utformning av detaljplanen kan riksintresset för friluftsliv (fritidsfiske) i Nissan komma att påverkas.

Till grund för ställningstagande ligger en bedömning gjord enligt kriterierna i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905). Nedan följer en genomgång av kriterierna.

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Nuvarande markanvändning

Nuvarande markanvändning inom programområdet utgörs av bebyggd stadsmiljö med en blandning av bostäder och verksamheter i liten skala. Drygt halva programområdet bedöms vara hårdgjort idag. Längs Nissan finns ett flertal fiskebodar samt möjlighet till båtuppställning. Promenadstråket Prins Bertils stig löper längs Nissan.

FAKTOR	PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Stor		Liten	
Platsens betydelse - programområdet idag och ev påverkan från omgivningen.				
Internationella konventioner			x	Ej utpekad inom programområdet. Cirka 1 km från programområdet finns ett Natura 2000-område, Aleskogen.
Miljöbalken 3 - 4 kap. Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vatten.			x	Nissan ingår i riksintresse för friluftslivet. Fritidsfiske ingår i riksintresset.
Miljöbalken 7 kap. Naturreservat, biotopskydd, strandskydd etc.			x	Ej utpekad. Strandskyddet anses upphävt då gällande detaljplaner är antagna före 1975.
Byggnads- och fornminnen			x	Ej utpekad inom programområdet.
Kulturrehistorisk miljö	x			Flertalet av de villor som finns inom kv Barkskeppet uppfördes i slutet av 1800-talet. Ett bostadshus (Barkskeppet 1) inom programområdet har bevarandebestämmelser. Utmed Nissan finns fiskebodar, som minner om den marina karaktär som präglar området.
Miljökvalitetsnormer - kväveoxider - partiklar - ozon			x	Det bedöms inte finnas risk för överskridande av miljökvalitetsnormer <u>inom</u> programområdet.
Störningar från omgivningen - buller - lukt	x			- Intilliggande hamn- och industriverksamhet kan ge upphov till buller- och luktstörningar. - Om hamnleden realiseras genom broalternativet kan det uppstå risk för bullerstörningar från trafiken om bostäder placeras för nära bron.
Förorenad mark		x		Inom delar av programområdet har det bedrivits industriverksamhet under större delen av 1900-talet. En miljöteknisk markundersökning pågår och resultatet inarbetas i kommande detaljplan.

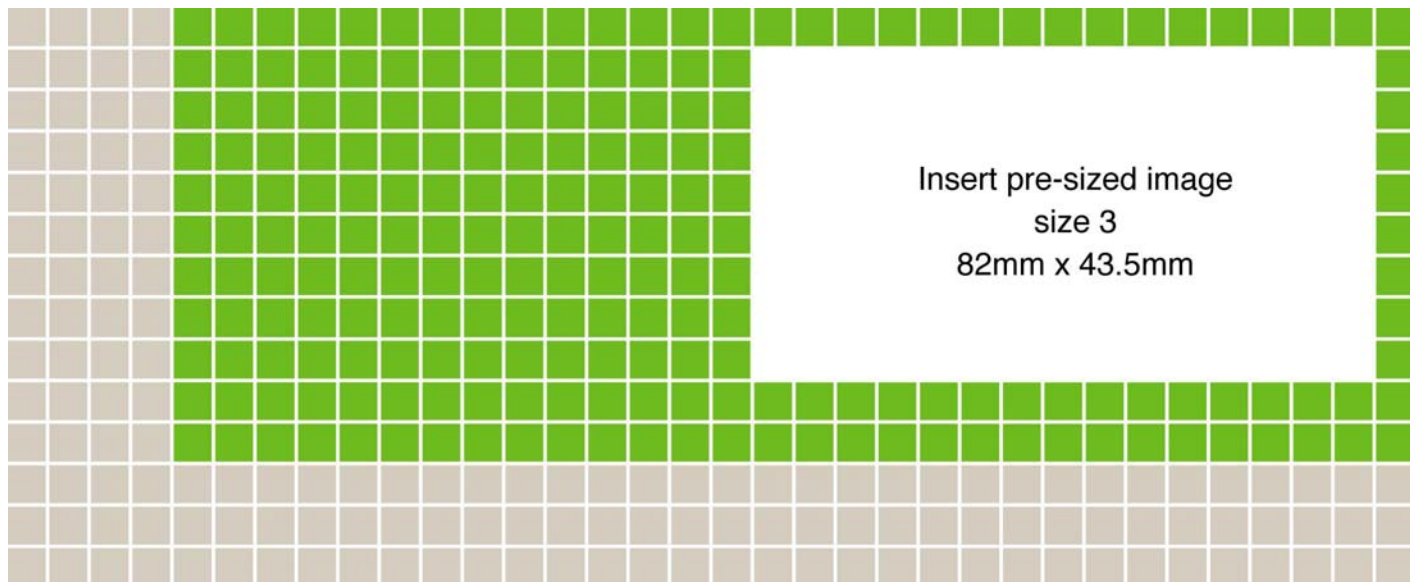
FAKTOR	PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Stor		Liten	
Tilltänkt markanvändning - planen och dess påverkan på omgivningen				
Programmets omfattning; Vilket område? Vilka förändringar?	x			Programområdet är cirka 3,2 ha stort. Förslaget syftar till pröva möjligheten att uppföra drygt 300 lägenheter. Viss verksamhet ryms i programförslaget såsom restaurang, kontor. Våningsantal föreslås bli från 2 - 10 våningar.
forts.				Ett genomförande av programförslaget innebär att karaktären i området förändras, då bland annat samtliga befintliga hus inom programområdet föreslås rivas. Den lilla skala som idag präglar området kommer ersättas av högre bebyggelse. Situationsplanens struktur föreslås vara öppen och ge möjlighet till luft och lummighet kring husen.
Programmets förening med andra planer, projekt och verksamheter; - översiktsplaner - industrier i närheten			x x	I ÖP2000 anges programområdet som utredningsområde för bostäder. Ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för Söder är under framtagande. Denna programhandling är förenlig med syftet i fördjupningen. En viktig planeringsförutsättning är en eventuell förbindelse över eller under Nissan. Ett genomförande av programmets syfte kan komma att påverka befintliga industrier och deras möjlighet att utöka sin verksamhet.
Programmets nyttjande av mark, vatten och andra resurser				Programmets syfte innebär förtätning av bostadsbebyggelse (2 - 10 vån) i befintlig stadsmiljö. Fortsatt bearbetning av situationsplanen bör studera fördelningen hård- resp mjukgjord yta.

FAKTOR	PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Stor		Liten	
Programmetts alstrande av avfall, störningar och förore- ningar - kväveoxider - partiklar - ozon - buller		x	x	Biltrafikarbetet till och från program- området ger ett ökat tillskott till tra- fikmängderna i centrala Halmstad. Fortsatta studier får utreda om det finns risk för överskridande av miljökvalitets- normerna för kväveoxider, partiklar och marknära ozon. Ökade trafikmängder på lokalgatorna kring programområdet kan ge risk för bullerstörningar.
Risk för olyckor (ex skred, explosion, översvämning)		x		Programområdet ligger låglänt och det finns risk för översvämning. På andra sidan Nissan finns ett tankstäl- le för fritidsbåtar.
Effekter av tilltänkt markanvändning				
Effekternas omfattning				Utförligare beskrivning och kvantifi- ering av effekterna görs i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Nedan följer en kort beskrivning av de större effekter som bedöms uppstå.
Effekternas sannolikhet - hög sannolikhet				1. Vid ett genomförande av planens syfte byggs området ut med drygt 300 lägenheter. 2. Ökade trafikmängder p g a exploate- ringen. 3. Programförslaget förutsätter en rivning av befintliga byggnader inom programområdet. 4. Byggnation av bostäder i närheten av befintlig hamn- och industriverksamhet.

FAKTOR	PÅVERKAN			KOMMENTAR
	Stor		Liten	
Effekternas betydelse och komplexitet				1. Området ges nytt innehåll och ny karaktär. Allmänhetens tillgänglighet till rekreationsstråket utmed Nissan ska säkerställas. 2. Risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna. 3. Kulturmiljö försvinner, ett hus har getts med bevarandebestämmelser i detaljplan. 4. Ett genomförande av programmets syfte kan komma att innebära en begränsning för befintliga industrier att utöka sin verksamhet.
Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet				Utförligare redovisning görs i kommande miljökonsekvensbeskrivning. 1. se inledning 2. För att dämpa trafikarbetet kan åtgärder vidtas för att påverka transportbehovet och val av transportslag. 3. Ej reversibel åtgärd att riva befintliga byggnader. 4. se inledning

Lena Nylander
planarkitekt

Medverkande tjänstemän:
Stadskontoret: Karin Larsson, Sven-Olof Nilsson,
Evert Winnberg
Miljö- och hälsoskyddskontoret: Anna-Lena Olsson



RAPPORT

MKB Nissanvarvet 2, Söder, Halmstad HSB Produktion

2006-11-13/ rev. 2007-05-03 och 2007-11-09

Upprättad av: Jörgen Åberg

Granskad av: Henrik Frindberg

Godkänd av: Jörgen Åberg



RAPPORT

MKB Nissanvarvet 2, Söder, Halmstad HSB Produktion

2006-11-13/ rev. 2007-05-03 och 2007-11-09

Kund

HSB Produktion
Göran Gustafsson
Box8310
104 20 Stockholm

Konsult

WSP Environmental
Laholmsvägen 10
SE-302 48 Halmstad
Tel: +46 35 18 11 00
Fax: +46 35 18 11 01
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Inledning	9
2.1	Syfte	9
2.2	Avgränsning	9
3	Förutsättningar	11
3.1	Nulägesbeskrivning	11
3.2	Nollalternativ	11
3.3	Utbyggnadsalternativet	11
3.4	Ytterligare alternativ	12
3.5	Kommunala planer	12
3.5.1	Översiktsplan	12
3.5.2	Fördjupad översiktsplan	13
3.5.3	Detaljplaner, fastighetsplaner	13
4	Miljökonsekvenser	14
4.1	Geologiska och hydrogeologiska förhållanden	14
4.1.1	Geotekniska förhållanden	14
4.1.2	Geohydrologiska förhållanden	14
4.1.3	Geotekniska risker	14
4.1.4	Kaj- och bryggkonstruktioner	15
4.1.5	Markplanering och höjdsättning	16



4.1.6	Bedömning	17
4.2	Förorenad mark	18
4.2.1	Miljöteknisk förstudie	18
4.2.2	Översiktlig miljöteknisk markundersökning	19
4.2.3	Kompletterande miljöteknisk undersökning	20
4.2.4	Åtgärdsutredning inkl fördjupad riskbedömning	21
4.2.5	Bedömning	23
4.3	Byggande i vatten	24
4.4	Klimatförändringar	24
4.4.1	Översvämningsrisk	24
4.4.2	Garagenedfarter	25
4.4.3	Bedömning	25
4.5	Trafik	25
4.6	Radon	26
4.6.1	Undersökningar	26
4.6.2	Bedömning	26
4.7	Boendemiljö	27
4.7.1	Luftföroreningar – trafik, miljö kvalitetsnormer	27
4.7.2	Bedömning	28
4.7.3	Diskussion	29
4.7.4	Luftföroreningar – verksamheter, lukt	30
4.7.5	Bedömning	37
4.7.6	Buller från verksamheter	38
4.7.7	Bedömning	41
4.7.8	Vägrafikbuller	41
4.7.9	Bedömning	44
4.7.10	Kompletteringar efter samråd	44
4.7.11	Solbelysning	46
4.7.12	Vindförhållanden	48
4.8	Stadsbild	49
4.9	Stads- och landskapsbild	49
4.9.1	Konsekvenser av nollalternativet	50
4.9.2	Konsekvenser av genomfört planförslag	50
4.9.3	Bedömning	52
4.10	Byggskedet	53
4.10.1	Utbyggnadsalternativet	53
4.10.2	Bedömning	53
4.11	Beaktande av miljö kvalitetsmål och andra miljö hänsyn	54
4.11.1	Nationellt miljömål - Begränsad klimatpåverkan	54
4.11.2	Nationellt miljömål – Frisk luft	54
4.11.3	Nationellt miljömål – Bara naturlig försurning	55
4.11.4	Nationellt miljömål – Gifrfri miljö	55
4.11.5	Nationellt miljömål – Ingen övergödning	55
4.11.6	Nationellt miljömål – Grundvatten av god kvalitet	56
4.11.7	Nationellt miljömål – Hav i balans och levande kust och skärgård	56
4.11.8	Nationellt miljömål – God bebyggd miljö	56
5	Referenser	57



1 Sammanfattning

Kommunstyrelsen har 2006-02-07 gett byggnadsnämnden i uppdrag att i detaljplan pröva ny bebyggelse för bostäder i kv. Bojen och Barkskeppet, området norr om Amiralsgatans förlängning. Byggnadsnämnden gav 2006-03-22 byggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva ny bebyggelse för bostäder.

Syftet med detaljplaneprogrammet är att klarlägga förutsättningarna för att bebygga kvarteret Bojen 1 m fl med bostadsbebyggelse om drygt 300 lägenheter. Programförslaget innehåller våningsantal från 2 – 10 våningar. Programmet innehåller även möjligheten att tillskapa lokaler för service, kontor, restaurang eller dylikt.

Planområdet är beläget i centrala Halmstad inom stadsdelen Söder. Programområdet avgränsas av Klyvaregatan i norr, Sjömansgatan i väster och Nissan i öster.

Enligt Plan- och bygglagens (PBL) 5 kap § 18 framgår att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas om genomförandet av en plan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. MKB ska då upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken 6 kap § 6 och §7.

Baserat på programförslaget har det gjorts en behovsbedömning av miljöbedömning. Slutsatsen av behovsbedömningen är att kommunen bedömer att ett genomförande av programmets syfte kan antas innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

I föreliggande rapport redovisas miljökonsekvenserna av den planerade bostadsbyggelsen.

Geologiska och hydrogeologiska förhållanden

Den översiktliga geotekniska inventering som utförts under våren 2006 visar på att jordlagren generellt består av utfyllnad med någon meters mäktighet. De underliggande naturliga jordlagren består av lös, i huvudsak siltig sand till 3-5 meters djup under markytan. I silten/sanden förekommer skikt och inslag av gyttja eller torv. Mot djupet övergår sanden/silten till lerig silt och därunder postglacial/glacial lera till stort djup, troligen 20-30 meter under markytan. Enligt tidigare utredningar är de övre 4-9 metrarna av siltig lera mycket lös. Stora sättningar riskeras om man överstiger ett tryck på ca 20-30 kPa i detta lager, vilket motsvarar en uppfyllnad av området av 1,2-1,5 meter över dagens markyta. Under leran ligger ett fast sand/grus/moränlager med en mäktighet av 15-20 meter. Enligt byggnadsgeologisk karta över Halmstad upprättad av WSP 2003, är djupet till berg troligen 40-50 meter.



WSP har föreslagit 5 st. olika grundförstärkningsmetoder för huskropparna. Val av slutlig lösning kan göras först efter det att detaljerad geoteknisk undersökning utförts, och karakteristiska hållfasthets- och deformationsparametrar analyserats och fastställts av sakkunnig geotekniker. Valet av grundläggningssätt skall utföras i nära samråd med ansvarig konstruktör för att byggnadens lasteffekt skall samspela med lastupptagningen i jordlagren.

Vid val av grundläggningssätt för det aktuella området är den alla viktigaste parametern jordlagrens "reserv" i tillåten belastning. Stora värden kan sparas och risker med en viss grundläggningsmetod minskas om förkonsolideringstrycket är bestämt så noggrant som möjligt. Statisk provbelastning är därför under utförande och WSP har uppfört en provbank som lagts ut inom fastigheten.

Beträffande frågan om området skall bebyggas i två etapper med avseende på byggnadstekniska aspekter vid eventuell tunnelbyggnation har byggherren meddelat att det är möjligt att bebygga hela området samtidigt förutsatt att det vidtas erforderliga skyddsåtgärder beträffande de geotekniska förhållandena.

Förorenad mark

Beslut har tagits av Länsstyrelsen i Hallands län att hela området skall saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) om detaljplanen skall kunna antas.

De genomförda miljötekniska undersökningarna visar att utifrån generella riktvärden så kan de påträffade föroreningarna i jorden utgöra en risk för människors hälsa eller miljön på lång sikt om området bebyggs och används i enlighet med kriterierna för känslig markanvändning. Saneras området i enlighet med de riktlinjer som presenterats i detaljplaneprocessen (d.v.s. alla föroreningar överskridande riktvärdet för KM tas bort) bedöms området inte utgöra någon risk för människors hälsa eller miljön.

Klimatförändringar, översvämningssrisk

Det rekommenderas att nybyggnation vid Söder dimensioneras för nivån +2,7 meter. Källarutrymmen vid nybyggnation bör byggas som vattentäta konstruktioner och spillvattenledningsnät skall utformas för att klara höga grundvattennivåer.

Framtida möjliga åtgärder för att skydda befintlig bebyggelse vid Söder är permanenta invallningar längs med Nissan och mot sydväst, enskilda invallningar eller konstruktioner, diken, pumpanordningar och till och med storskaliga portar i Nissans utlopp. Alla dessa åtgärder har för och nackdelar för de olika sakägarna i området som huvudsakligen utgörs av Halmstads kommun, nuvarande fastighetsägare och framtida intressenter.

Valet av eventuella åtgärder för att minska konsekvenserna av framtida översvämningar bestäms dels av sakägarnas intresse samt de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för respektive åtgärd.



Trafik

För Söderkaj omfattar planerna ca 36 000 kvadratmeter (BTA) – med verksamheter tillåtna i första våningen av flerfamiljshusen kan upp till ca 17 % av exploateringsytan tänkas bestå av kontor, kaféer, föreningslokaler o d. Överslagsmässigt ger detta utrymme för ca 525 nya invånare samt ca 250 förvärvsarbete. Dessa kan dagligen beräknas belasta trafiksystemet i området med ca 1 850 bilresor (fordonsrörelser) samt ca 80 kollektivtrafikresor. Nuvarande boende och verksamheter genererar uppskattningsvis 150-200 bilresor/dygn – den skisserade exploateringen skulle alltså ge ett nettotillskott av ca 1 700 bilresor/dygn.

Den tillkommande trafiken letar sig ut längs Söders huvudgator. Trafiken på Södra vägen söder om Slottsgatan är idag ca 4 000 fordon/medelvardagsdygn – med ca 1 200 nya fordon blir ökningen ca 30 %. Skepparegatan i ett snitt strax söder om Patrikhillsvägen har idag ca 1 500 fdn/mvd, ett tillskott på ca 500 fordon ger ca 33 % trafikökning. Även vid de nya trafikvolymerna är dock trafikbelastningarna längs de båda gatorna att betrakta som låga (Skepparegatan) till relativt låga (Södra vägen) och med karaktären av huvudgator för genomfart, speciellt i de norra delarna, bör miljöeffekterna bli begränsade. På sträckan Klyvaregatan-Vindrosvägen skulle Södra vägen få en viss genomfartstrafik (ca 800 fdn/mvd) från/till Söderkaj – detta trafiktillskott får betraktas som litet men är inte ens detta godtagbart kan en total avstängning av Södra vägen strax norr om Klyvaregatan övervägas.

Söderkajs exploatering kommer att generera biltrafik som fördelas ut över Halmstads vägnät via Slottsjordsvägen och Slottsgatan. Slottsgatan utgör navet i ett hårt belastat vägsystem – under högtrafik är trafiken tät med ibland långa köer in mot korsningarna. En trafikökning på Södra vägen leder ny trafik genom korsningen Slottsgatan/Rådhusgatan/Södra vägen. Farhågor finns att denna trafiksignalreglerade korsning kommer att ha svårt att hantera ytterligare trafikökningar. En kapacitetsanalys visar dock att korsningen bör kunna hantera den tillkommande trafiken från Söderkaj utan större problem; kompletterande känslighetsanalys visar också att det finns en viss tålighet för framtida, ytterligare trafikökningar – trafiktillskotten från utbyggnaden av Gamletull bör kunna hanteras men därutöver börjar situationen bli mycket ansträngd.

Totalt beräknas exploateringen av Söderkaj ge kollektivtrafiken i området ytterligare ca 80 resor över ett vardagsdygn – för maxtimmen innebär detta ca 10 resor. Detta begränsade tillskott motiverar knappast i sig utökad busstrafikering.

Boendemiljö

Luftföroreningar – trafik, miljö kvalitetsnormer

Av de luftföroreningar som biltrafiken för med sig, är det främst kvävedioxid och partiklar (PM10) som kan ha betydelse för hälsa och miljö och som omfattas av de miljö kvalitetsnormer som finns beslutade. Miljö kvalitetsnormen är en nivå som inte får överskridas.

Halttillskotten av kvävedioxid och partiklar från tillkommande trafik på grund av det nya bostadsområdet har beräknats i två punkter.

I inget av fallen överskrider miljö kvalitetsnormen, varken för kvävedioxid eller PM10.



I punkt tre (Viktoriagatan) överskrider det övre tröskelvärdet för dygn enligt 98-percentilen samt det undre tröskelvärdet för årsmedelvärde och 98-percentilen för timme. Överskridelserna sker pga nuvarande trafiksituation.

För PM10 överskrider den undre utvärderingströskeln för årsmedelhalt och 90-percentil, dygn i två av punkterna. I punkt tre (Viktoriagatan) överskrider den övre utvärderingströskeln för årsmedelhalt och den undre för 90-percentil. Överskridelserna beror på allmänt höga PM10-halter i tätortsmiljöer.

Luftföroreningar – verksamheter, lukt

Enligt en utförd luktutredning föreslås ett antal åtgärder på reningsverket för att minska luktspridningen, vilket leder till att den beräknade luktstyrkan med de föreslagna åtgärderna halverar luktstyrkan i omgivningen. Detta innebär att luktstyrkan inom större delen av det planerade nybyggnadsområdet understiger 0,1 le/m³. Detta garanterar dock inte luktfrihet under alla förhållanden då personer med gott luktsinne kan bo i området liksom att driftstörningar där de antagna utsläppen överskrider kan förekomma. För de områden där den beräknade luktstyrkan överstiger 0,1 le/m³ är sannolikheten högre att lukt av och till kan förekomma.

Utredningen visar att luktmiljön, med dessa åtgärder i reningsverket, blir acceptabel norr om Amiralsgatan där aktuellt område ligger.

Buller från verksamheter

Under förutsättning att bostadshusen placeras som tänkt, d.v.s. med tanke på att de olika fastigheterna skall skärma varandra och att alla bostadshus planeras med en "tyst sida" där sovrummet eller sovrummen placeras samt en "bullersida" visar utförd utredning på en acceptabel ljudmiljö i det planerade bostadsområdet.

Med tanke på att de ekvivalenta ljudnivåer som beräknats runt och inne i det nya bostadsområdet är så låga måste de fasta installationerna såsom fläktar, luftintag, luftutlopp etc. dimensioneras och placeras på ett från ljudsynpunkt bra sätt.

Av bullerutredningen framgår att vissa av de närliggande verksamheterna inte kommer att kunna innehålla sina bullervillkor vid närmaste bostadshus utan att åtgärder vidtas vid respektive verksamhet.

Vägtrafikbuller

Tunnelalternativ

Eftersom den västra tunnelmynningen förlagts strax väster om korsningen Skepparegatan/Amiralsgatan och den östra ca 100 meter väster om Stationsgatan kommer inte planerat bostadsområde att påverkas av trafikbuller från en eventuell tunnel.

Broalternativ

Även om riktvärdet överskrider vid vissa fasader kan man med en god planering av bostäderna, t ex planering av lägenheter med hänsyn till "bullrig" och "tyst sida", bygga bostäder med god ljudmiljö i detta område om broalternativet över Nissan väljs. Skall riktvärdena innehållas måste dock bullerbegränsande åtgärder vidtas på bron.



Stadsbild

Nollalternativet innebär en konflikt med den fördjupade översiktsplanen för Söder där aktuellt område föreslås för bostadsbebyggelse.

Den föreslagna bostadsbebyggelsen kommer att höja statusen på Söder och utgöra ett modernt tillskott för boende i området. Allmänt sett kommer utbyggnadsförslaget att ge en större grönfaktor för området.

Byggskedet

Inför byggskedet bör undersökas vilka vägar som är mest lämpade för transport av material med avseende på såväl trafikstörningar som buller.

För att minska bullerstörningar i omgivningarna kan krav föreläggas om olika bullerskyddsåtgärder, exempelvis att använda mindre bullrande metoder vid pålning. Det är även väsentligt att i tid informera närboende om när bullrande moment kommer att genomföras. Eventuell värdefull vegetation bör avskärmas och skyddas under bygget.

I anslutning till byggstart bör tillsammans med entreprenörerna upprättas ett miljökontrollprogram. Detta program skall omfatta villkor för olika arbetsmoment (bullrande verksamheter, grundvattenavsänkning, trafikomläggningar, hantering av maskiner m.m.) Programmet bör även innehålla olika former av uppföljningar (bullermätningar, kontroll av vattenkvalitet, kontroll av vattennivåer, redovisning av materialhantering) och en beredskapsplan för oförutsedda händelser (sättningar, haverier). Fortlöpande skall kommunen tillsammans med entreprenörerna se över kontrollprogrammet och då så erfordras revidera detta.



2 Inledning

2.1 Syfte

Kommunstyrelsen har 2006-02-07 gett byggnadsnämnden i uppdrag att i detaljplan pröva ny bebyggelse för bostäder i kv. Bojen och Barkskeppet, området norr om Amiralsgatans förlängning. Byggnadsnämnden gav 2006-03-22 byggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva ny bebyggelse för bostäder.

Syftet med detaljplaneprogrammet är att klarlägga förutsättningarna för att bebygga kvarteret Bojen 1 m fl med bostadsbebyggelse om drygt 300 lägenheter. Programförslaget innehåller våningsantal från 2 – 10 våningar. Programmet innehåller även möjligheten att tillskapa lokaler för service, kontor, restaurang eller dylikt.

Planområdet är beläget i centrala Halmstad inom stadsdelen Söder. Programområdet avgränsas av Klyvaregatan i norr, Sjömansgatan i väster och Nissan i öster.

Programområdet är cirka 3,2 ha stort. Marken inom området ägs främst av Halmstads kommun och Dragvägen i Halmstad AB. Bolaget är ett helägt dotterbolag till ByggSjögren i Halmstad AB.

Enligt Plan- och bygglagens (PBL) 5 kap § 18 framgår att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas om genomförandet av en plan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. MKB ska då upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken 6 kap § 6 och §7.

Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras för planen eller inte. Miljöbedömning står för processen i vilken en miljökonsekvensbeskrivning utarbetas.

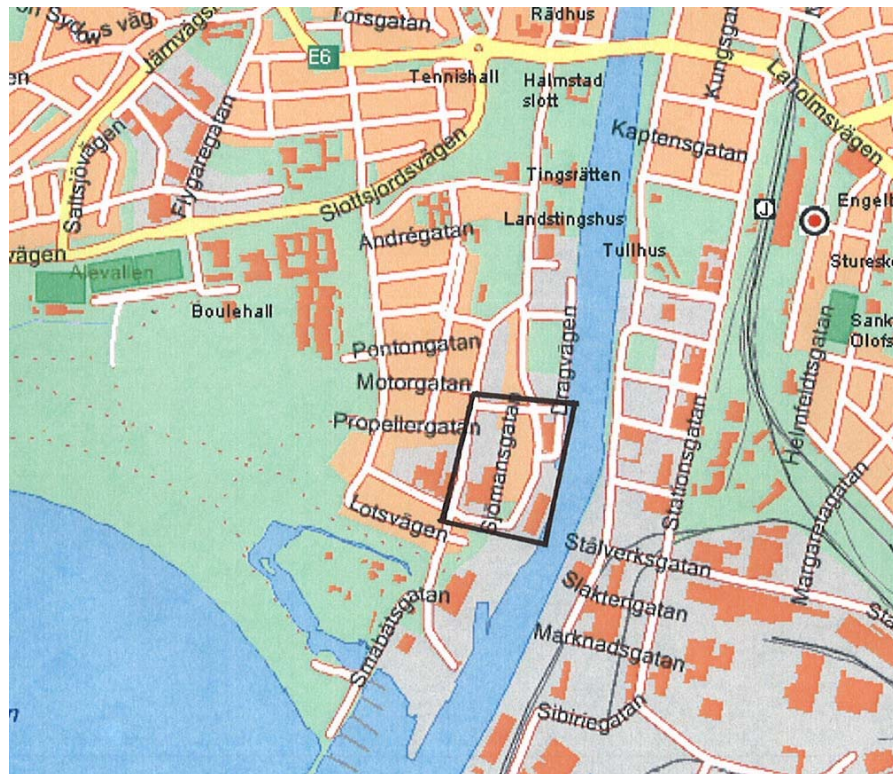
Baserat på programförslaget har det gjorts en behovsbedömning av miljöbedömning. Slutsatsen av behovsbedömningen är att kommunen bedömer att ett genomförande av programmets syfte kan antas innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

2.2 Avgränsning

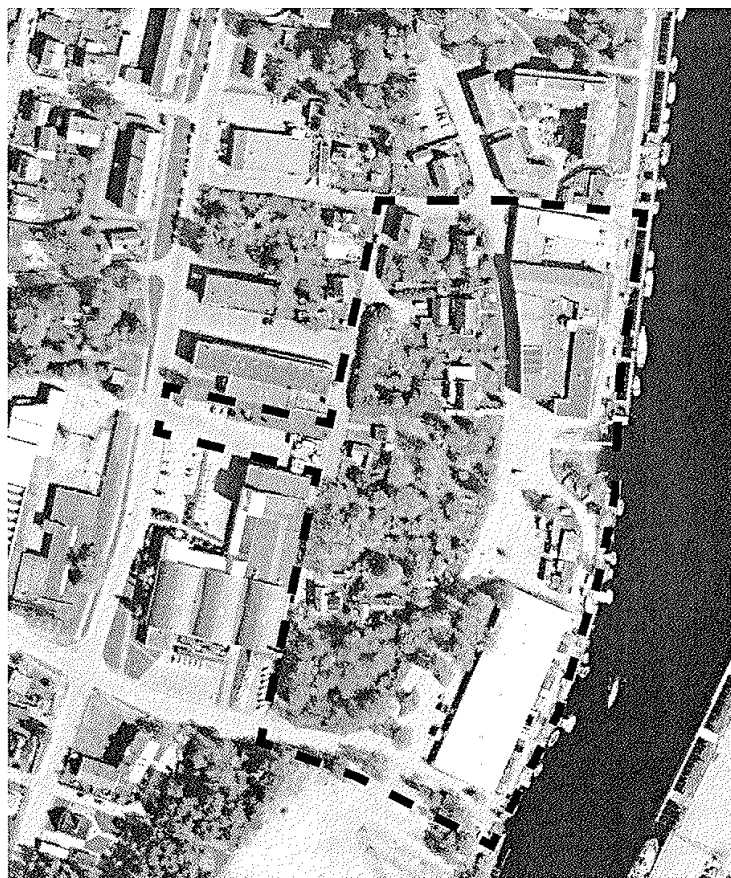
Miljökonsekvensbeskrivningen inriktar sig på:

- ☐ effekter från närliggande verksamheter och andra närliggande aktiviteter som eventuellt kan påverka planerad bebyggelse
- ☐ effekter som planerad bebyggelse (och med den förknippade aktiviteter) eventuellt kan få på närliggande verksamheter och andra närliggande aktiviteter

Den geografiska avgränsningen av detaljplanen redovisas i figurerna nedan.



Översiktskarta detaljplanerområdet



Detaljplaneområdets gräns med streckad linje

3 Förutsättningar

3.1 Nulägesbeskrivning

Inom området ligger f.d. Matadorverken. Idag fungerar byggnaden som företagshotell. Söder därom ligger *Sandlandet*, en plats där mindre båtar fortfarande kan dras upp på land. Intill denna slip finns ett f.d. spannmålsmagasin, som byggdes 1917 och utnyttjades i många år av Halmstads Valskvarn. Mot Nissan finns en samling mindre bodar som minner om den tidigare fiskeriverksamheten.

Mellan Sjömansvägen och Södra vägen finns ett område med sju friliggande bostadshus, varav några är obebodda. Flertalet uppfördes under slutet av 1800-talet.

Programområdet angränsar till Nissan, vilken ingår i riksintresse för friluftsliv, FN11. Fritidsfiske ingår i riksintresset. I anslutning till området, ca 500 meter åt sydväst ligger Västra Stranden. Stranden ingår i ett riksintressant område för det rörliga friluftslivet.

3.2 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att det inte sker någon förändring av markanvändningen inom området för detaljplanen. Någon utbyggnad av den planerade bebyggelsen kommer således inte att ske.

3.3 Utbyggnadsalternativet

Utbyggnadsalternativet omfattar 16 flerfamiljs bostadshus och två bevarade villor. Området kommer att få lite olika karaktärer, det västra området som är mellan Sjömansgatan och Södra vägen får en mer "hus i park" karaktär för att återknyta till den befintliga strukturen. Den östra delen som är mellan Södra vägen och Nissan får en mer stadsmässig karaktär. Allmänt sett kommer utbyggnadsalternativet att ge en större grönfaktor för området.



Illustration över utbyggnadsalternativet



Gatorna hanteras med två principer, huvudgata och kvartersgata. Huvudgatan utgörs av Södra vägen samt den nya gatan som går i väst-östlig riktning från Fiskaregatan över kv Blocktyget och ansluter till Södra vägen. Gatorna kantas av en ensidig allé med trottoar och längsgående parkering. Kvartersgatorna som hamnar på kvartermark har mindre körbanebredd, trottoarer på båda sidorna och kantas av en ensidig trädallé. Förgårdsmark ger en halvprivat zon mellan h-fakvartersgatan ocsaden.

Centralt i området där slipen finns kommer ett gemensamt parktorg att anläggas med sittplatser, bryggdäck, träd, blomsterplanteringar och möjlighet att gå ända ner till vattenytan.

Mot Nissan blir bebyggelsen 6 våningar hög med en indragen 7:e våning. Huset norr om parktorget kommer att skjuta ut närmare kajen och Nissan, vilket förstärker den nya bostadsbebyggelsen längre upp längs Nissan. Husen trappas ned mot Södra vägen till 4 plan med indragen 5:e. Byggnaderna har en marinprägel för att rimma med havets närhet och har stora generösa balkonger i gynnsamma väderstreck. Två underjordiska parkeringsgarage byggs för att tillgodose parkeringsbehovet, vilket ger grönnare gårdar eftersom ytparkeringen blir begränsad till gatorna.

I det västra området kommer det i anslutning till parktorget att byggas ett 10 våningar högt punkthus, som ger Söderkaj ett visuellt landmärke. Landmärket ökar orienterbarheten även utanför planområdet. I den nordvästra delen av området ersätts de befintliga byggnaderna med stadsradhus i två plan. Anslutningen till omgivande villabebyggelse i norr harmonierar med radhusens skala. Utmed Södra vägen är byggnaderna 6 våningar med indragen 7:e, emedan de trappar ner sig mot Sjömansgatan till 4 plan med indragen 5:e våning. Även detta upplevs positivt att man får en lägre övergång till kv Blocktyget. Byggnadernas gavlar kommer även att kunna ses från Fiskaregatan. På det avståndet kommer byggnaderna att upplevas som låga förutom punkthuset. Under ett av kvarteren byggs underjordiskt garage. I och med det får vi grönnare gårdar och mindre markparkeringar vilket är positivt för grönsstrukturen.

3.4 Ytterligare alternativ

Alternativa lokaliseringar av detta bostadsområde är inte realistiska. Själva syftet med projektet är läget vid Nissan och närheten till stadens centrala delar som gör området till en attraktiv plats för en ny stadsdel med bostäder

3.5 Kommunala planer

3.5.1 Översiktsplan

I gällande översiktsplan för staden, ÖP2000, är området utpekad som utredningsområde för bebyggelse. Översiktsplanen anger en tänkbar utbyggnad om cirka 150 lägenheter (området är mindre än aktuellt planområde) samt cirka 300 lägenheter vid f.d. Nissanvarvet.



4 Miljökonsekvenser

4.1 Geologiska och hydrogeologiska förhållanden

4.1.1 Geotekniska förhållanden

Den översiktliga geotekniska inventering som utförts av WSP under våren 2006 visar på att jordlagren generellt består av utfyllnad med någon meters mäktighet. De underliggande naturliga jordlagren består av lös, i huvudsak siltig sand till 3-5 meters djup under markytan. I silten/sanden förekommer skikt och inslag av gyttja eller torv. Mot djupet övergår sanden/silten till lerig silt och därunder postglacial/glacial lera till stort djup, troligen 20-30 meter under markytan. Enligt tidigare utredningar är de övre 4-9 metrarna av siltig lera mycket lös. Stora sättningar riskeras om man överstiger ett tryck på ca 20-30 kPa i detta lager, vilket motsvarar en uppfyllnad av om rådet av 1,2-1,5 meter över dagens markyta.

Under leran ligger ett fast sand/grus/moränlager med en mäktighet av 15-20 meter.

Enligt byggnadsgeologisk karta över Halmstad upprättad av WSP 2003, är djupet till berg troligen 40-50 meter.

4.1.2 Geohydrologiska förhållanden

Med närheten till havet och Nissan bedöms grundvattennivåerna i mark i stort sett följer havets nivåväxlingar. I jordlagren förekommer ett flertal grundvattenmagasin, dels i de olika lagren av friktionsjord, dels i mellanliggande finkorniga ler- eller gyttjelager. Utförda mätningar i tidigare utredningar för omgivningarna, har visat på att grundvattenytan i området ligger ca 1-2 meter under markytan. De geohydrologiska förhållandena för de aktuella anläggningarna styrs av årstidsvariationer av nederbörd såväl som påverkan av skyfall i kombination med högt vattenstånd i havet.

4.1.3 Geotekniska risker

I rapport "Halmstad Söder, Halmstad kommun – Förprojektering mark och grundläggning" WSP 2006—05-25 pekar man på följande marktekniska/grundläggningstekniska risker i projektet:

- ☐ Området är låglänt i förhållande till Nissan och havets nivå. För att undvika framtida översvämning med oacceptabel återkomsttid, bör marken höjas eller området invallas.
- ☐ Med det låglänta området uppstår problem vid avvattnings med självfall, speciellt vid höga vattennivåer i Nissan, vilket skulle accentueras vid en invallning. Höjdsättningen måste detaljprojekteras i samråd med sakkunnig i VA-teknik samt sakkunnig geotekniker för att inte riskera oönskade tekniska lösningar.



- ☐ De lösa jordarna är sättningsskänsliga. I det fall man väljer uppfyllnad kan det sk förkonsolideringstrycket komma att överskridas, och sättningar uppstå av uppfyllnader. Det krävs noggranna undersökningar av hur mycket marken tål att fyllas upp innan grundläggningen för hus slutligen dimensioneras.
- ☐ Förekomst av äldre grund/kajkonstruktioner som riskerar att hamna under planerad grundläggning.
- ☐ Uppfyllnaders och byggnaders påverkan på stabiliteten mot Nissan måste kontrolleras även i detaljprojekteringsskedet, så att dessa följer Skredkommissionens anvisningar.
- ☐ Markens eventuella föroreningar måste undersökas och åtgärder planeras.

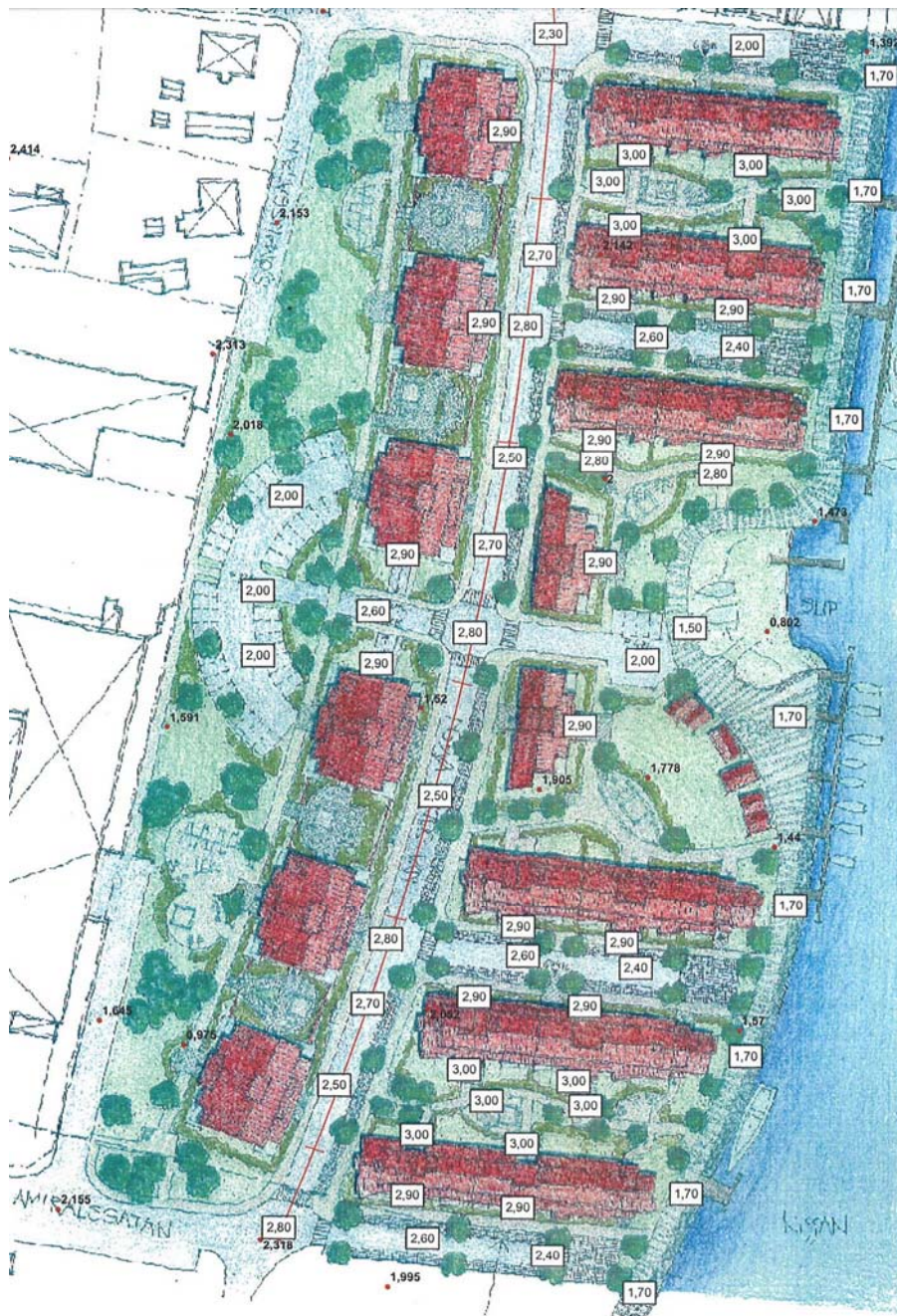
4.1.4 Kaj- och bryggkonstruktioner

De delar utmed Dragvägen som är utförda med erosionsskydd, bedöms i dagsläget ej medföra några större behov av upprustning, medan äldre träspontade/stenskodda kajsträckor närmare måste utredas avseende livslängd och behov av upprustning. Även kortare sträckor av stålspont förekommer vilka kan behöva kompletteras med exempelvis rotskydd eller erosionsskydd i Nissan

De gamla träbryggkonstruktionerna kan ej anses uppfylla dagens krav på bärighet och beständighet, och bör byggas om i sin helhet.

4.1.5 Markplanering och höjdsättning

WSP har i rapporten "Förprojektering mark och grundläggning" ovan föreslagit markhöjder enligt figuren nedan.



Av WSP föreslagna markhöjder (skissförslaget är senare reviderat)



Följande antaganden har gjorts:

- ☐ Framtida eventuell tunnelsträckning i anslutning till området i söder kommer inte att påverka höjdsättningen. Angiven höjd för tunneltak är ca + 1 möh.
- ☐ I förberedande studie för tunnel under Nissan har högsta HHW definierats till + 2,39 meter.
- ☐ Tröskelnivå garageinfart sätts till + 2,5-2,8 möh.
- ☐ Sockelhöjd sätts till + 3,0 möh.
- ☐ Området ansluts till befintlig nivå i norr och söder.

Vid en höjning av området uppnås en barriäreffekt vid höga vattennivåer, dock kan vatteninträngning ske genom befintliga ledningssystem. En barriär kan även ha motsatt effekt d.v.s. vatten inestängs i området innanför.

Hallandspostens byggnader har ett mycket utsatt läge vid höga vattennivåer i Nissan med en marknivå på ca + 1,1-1,9 möh och skulle därmed skyddas. Även vid en höjning av området över + 2,25 möh ökar dock inte barriäreffekterna utan vatten rinner runt området till de lägre belägna delarna.

4.1.6 Bedömning

WSP har i rapporten "Förprojektering mark och grundläggning" ovan föreslagit 5 st. olika grundförstärkningsmetoder för huskropparna. Val av slutlig lösning kan göras först efter det att detaljerad geoteknisk undersökning utförts, och karakteristiska hållfasthets- och deformationsparametrar analyserats och fastställts av sakkunnig geotekniker. Valet av grundläggningssätt skall utföras i nära samråd med ansvarig konstruktör för att byggnadens lasteffekt skall samspela med lastupptagningen i jordlagren.

Vid val av grundläggningssätt för det aktuella området är den allra viktigaste parametern jordlagrens "reserv" i tillåten belastning. Stora värden kan sparas och risker med en viss grundläggningsmetod minskas om förkonsolideringstrycket är bestämt så noggrant som möjligt. Statisk provbelastning är därför under utförande och WSP har uppfört en provbank som lagts ut inom fastigheten. Provbanken skall lastas upp i tre etapper varefter sättningar får utspelas under ett antal månader per etapp. Baserat på försöket kan därefter spänningsanalyser och sättningsanalyser utföras som medför en närmare bestämning av jordens förkonsolideringstryck.

Beträffande frågan om området skall bebyggas i två etapper med avseende på byggnadstekniska aspekter vid eventuell tunnelbyggnation har byggherren meddelat att det är möjligt att bebygga hela området samtidigt förutsatt att det vidtas erforderliga skyddsåtgärder beträffande de geotekniska förhållandena.



4.2 Förorenad mark

4.2.1 Miljöteknisk förstudie

Under första halvan av 2006 genomfördes en översiktlig miljöteknisk markundersökning på bl.a. fastigheterna Barkskeppet och Bojen. Syftet med denna översiktliga miljötekniska markundersökning var att utreda förekomsten av föroreningar inom området inför den eventuellt kommande exploateringen av området.

Som en del av undersökningen ingick att innan den miljötekniska markundersökningen genomföra en miljöteknisk förstudie (inventering) av de verksamheter som funnits på eller i anslutning till det aktuella området. Den miljötekniska förstudien syftade till att identifiera de platser inom området där risken för föroreningar i mark och grundvatten kan befaras vara störst.

Inom området har det bedrivits industriverksamhet under större delen av 1900-talet. Industriverksamheten har främst varit koncentrerad till kv Bojen. Verksamheten har främst varit verkstadsindustri som bl.a. hanterat stora mängder trikloetylen.

Kv. Barkskeppet har huvudsakligen använts för bostadsändamål men det har dock förekommit handel med kemiska produkter (främst fotogen) på en fastighet inom kvarteret.

På de fastigheter som ligger i anslutning till undersökningsområdet har det bedrivits en lång rad av industriverksamheter, bl.a. gjuteri, tråd- och spikfabrik, textilfabrik och bilverkstäder. Miljötekniska på vissa fastigheter runt undersökningsområdet har visat på förekomst av föroreningar i mark och grundvatten. Föroreningshalten har generellt varit låg men den har dock oftast överskridit Naturvårdsverkets generella riktvärde för bostadsmark (Känslig Markanvändning, KM).

En kompletterande miljöteknisk undersökning genomfördes runt årsskiftet 2006/07, se vidare under punkt 4.2.3 nedan.

4.2.1.1 Fastigheter inom undersökningsområdet

Kv Barkskeppet

Förstudien visar att fastigheterna inom kv Barkskeppet huvudsakligen använts för bostadsändamål. På fastigheten Barkskeppet 15 har det dock funnits en affär som sålt fotogen. Fotogen ska mellan år 1936 och 1968 ha förvarats i en liten (0,6 m³) underjordisk cistern. Enligt handlingarna i kommunarkivet fanns det från år 1955 också en underjordisk cistern (3 m³) med eldningsolja på fastigheten. Det är oklart vad som hänt med cisternerna efter år 1968.

Kv Bojen

På kv Bojen började man bedriva industriverksamhet år 1917 då Nordiska Degelfabriken etablerades på fastigheten. År 1927 tog dock Matadorverken över verksamheten och började tillverka rakblad. Verksamheten fortgick 1977. Därefter har fastigheten använts som kontor och för utbildningsverksamhet.



År 1927 började AB Halmstads Spik- och Trådverk (även verksam på kv. Borgen på Söder) att i liten skala tillverka rakblad på kv. Bojen. År 1930 bildades AB Matadorverken och verksamheten växte snabbt. Fram till 1936 bestod verksamheten av rakbladsframställning av stålämnen, slipning, strigling och förpackning. Personalstyrkan bestod då av 19 personer. 1936 började man i egen regi att härda stålämnen.

Det är oklart vilken metod som använts för härdeningen men en vanlig metod att härda stål är att göra det i cyanidbad. År 1937 utbröt en brand i härdningsanläggningen som drabbades av betydande skador.

Matadorverken bestod ursprungligen av en enplansbyggnad längs med Dragvägen. Fram till 1949 byggdes dock fabriken ut i olika omgångar så att den kom att omfatta den nuvarande utbredningen (mellan Dragvägen och Södra vägen).

År 1959 köptes Matadorverken av Eversharp Inc. Det resulterade i att den gamla produktionsapparaten avvecklades och ny utrustning införskaffades. Det innebar också att man började tillverka förkromade rakblad. Det förefaller också vara då som trikloretylen börjar användas som avfettningsmedel.

År 1977 upphörde Eversharps verksamhet vid Matadorverken och fabriken lades ner. Byggnaden har sedan dess haft en blandad användning, bl.a. utbildning och kontor.

Av handlingar i kommunarkivet, Föreningen Gamla Halmstads årsböcker samt Länsstyrelsen i Hallands inventering och riskklassning av Matadorverken framkommer att man under verksamhetstiden bedrivit en rad arbetsmoment som kan ha orsakat föroreningar i mark, grundvatten (och även byggnader). Dessa är främst cyanidanvändning, förnickling, avfettning med trikloretylen och hantering av oljor.

Inventeringsarbetet har inte identifierat några ytterligare verksamheter på Bojen 1 som bedöms kan ha orsakat föroreningar i mark eller grundvatten. I och med att det legat ett gjuteri i omedelbar anslutning till kv Bojen (se kv Båten nedan) bedöms dock risken som stor att man inom delar av kv Bojen kan påträffa slagg och aska i eventuella fyllnadsmassor.

4.2.2 Översiktlig miljöteknisk markundersökning

Med den miljötekniska förstudien som grund togs en provtagningsplan fram med syfte att kartlägga förekomsten av föroreningar i mark och grundvatten inom undersökningsområdet. Provtagningsplanen var riktad, såtillvida att den omfattade de områden inom undersökningsområdet där risken bedömdes som störst att träffa på föroreningar. Provtagningsplanen syftade dock även till att påvisa om inga, eller mycket lite, föroreningar förekom inom delar av undersökningsområdet. Då undersökningen var översiktlig syftade den inte till att i detalj kartlägga föroreningsutbredningen inom undersökningsområdet.

4.2.2.1 Tolkning av undersökningsresultaten

Inom undersökningsområdet har föroreningar påträffats i både jord och grundvatten. Halterna av metaller, alifater, aromater och PAH i jord överskrider det aktuella riktvärdet (KM) i 20 punkter. Föroreningsutbredningen inom undersökningsområdet är inte kartlagd i detalj men undersökningen tyder ändå på att föroreningarna förekommer inom större delen av undersökningsområdet (Etapp I och II). Föroreningsutbredningen bedöms vara heterogen inom området.



Undersökningarna har ställvis även påvisat föroreningshalter över riktvärdet inom de delar av undersökningsområdet där ingen dokumenterad industriverksamhet förekommit. Föroreningsförekomsten förefaller vara högst i de ytliga jordlagren. Det går i dagsläget inte att bedöma förekomsten av föroreningar under de befintliga byggnaderna. Högst föroreningshalter har dock konstaterats på en innergård vid f.d. Matadorverken.

Föroreningar har enbart påvisats i vissa av grundvattenproverna.

Den översiktliga miljötekniska undersökningen visar att utifrån generella riktvärden så kan de påträffade föroreningarna utgöra en risk för människors hälsa eller miljön. Med planerade markanvändning finns därför ett efterbehandlingsbehov inom delar av området.

4.2.3 Kompletterande miljöteknisk undersökning

WSP Environmental fick i början av oktober i uppdrag av HSB Produktion AB att genomföra en kompletterande miljöteknisk markundersökning på området. Undersökningen omfattade fastigheterna Barkskeppet och Bojen.

Syftet med undersökningarna var att inför en kommande exploatering, mer detaljerat än vid den tidigare översiktliga miljötekniska undersökningen, utreda förekomsten av föroreningar inom fastigheterna Barkskeppet och Bojen.

Den miljötekniska markundersökningen har omfattat provtagning av mark, grundvatten och sediment. Markprovtagningen har skett genom skruvborrning i 61 punkter och grundvattenprovtagning har skett i nio grundvattenrör inom undersökningsområdet. En sedimentundersökning i Nissan har skett i fyra punkter i anslutning till slipen strax söder om f.d. Matadorverken.

Vid fälтарbetena påträffades fyllningsmassor i flertalet provpunkter. Huvudsakligen bestod fyllningsmassorna av sand och grus men det förekom ställvis även aska, slagg, tegel, trä och metall.

Inom undersökningsområdet påvisades metallhalter i 51 av 61 provpunkter. De metaller som påvisats över riktvärdet för KM är arsenik, bly, kadmium, koppar, kvicksilver och zink. Metallhalter av bly, koppar och zink mellan riktvärdet för MKM och RVF:s acceptanskriterium för deponering av förorenade massor har påvisats i 14 provpunkter. Metallhalter högre än RVF:s acceptanskriterier påvisades inte i den nu genomförda undersökningen.

Halter av cancerogena PAH mellan riktvärdena för KM och MKM konstaterades i 13 provpunkter. Halten cancerogena PAH mellan riktvärdet för MKM och RVF:s acceptanskriterium påvisades i två provpunkter.

Inga halter av alifater, aromater eller BTEX över det generella riktvärdet för KM påvisades i något av de analyserade jordproverna.

I sex grundvattenprov påvisades halter av klorerade alifater över valda riktvärden.

I tre grundvattenprov påvisades PAH-halter (Benso(a)pyren) över Livsmedelsverkets gränsvärde för dricksvatten.



Inom undersökningsområdet har föroreningar påträffats i både jord och grundvatten. I kombination med de resultaten från de tidigare provtagningarna indikerar den nu genomförda undersökningen att så gott som hela undersökningsområdet är förorenat. Det innebär att det i nuläget är omöjligt att peka ut någon del av området som rent och i avsaknad av efterbehandlingsbehov. Föroreningarna förekommer huvudsakligen i den översta metern av markprofilen.

Undersökningarna har också påvisat förekomst av klorerade kolväten i grundvattnet. Den påvisade förekomsten tyder på att det sannolikt finns ytterligare föroreningar i form av klorerade kolväten under f.d. Matadorverken.

WSP rekommenderar att följande utredningar utförs inför den planerade exploateringen av området:

- ☐ En undersökning av mark och grundvatten under f.d. Matadorverken bör genomföras. Undersökningen ske förslagsvis genom en porluftsundersökning och om möjligt även genom grundvattenprovtagning.
- ☐ En beräkning av platsspecifika riktvärden för klorerade lösningsmedel i grundvattnet inom undersökningsområdet bör genomföras.
- ☐ En åtgärdsutredning, inklusive ytterligare statistisk bearbetning av undersökningsresultaten, bör genomföras för att få en mer detaljerad kunskap om de kostnader som en sanering av området innebär.

Vikten av att ytterligare behov av utredningar fastställs i dialog med tillsynsmyndigheten bör betonas. Detta för att få klarhet i vilka undersökningar/utredningar tillsynsmyndigheten kräver för att exploateringsplanerna skall kunna fortskrida så smidigt som möjligt.

4.2.4 Åtgärdsutredning inkl fördjupad riskbedömning

WSP Environmental utförde under september/oktober 2007 den ovan föreslagna fördjupade riskbedömningen vid fd Matadorverken. Utvärderingen av hälso- och miljörisker har lett till att även en åtgärdsutredning genomförts, vidare har en värdering av riskerna resulterat i en utvärdering av ekonomiska, tekniska och miljömässiga aspekter för dessa åtgärdsalternativ. Slutligen har mätbara åtgärds mål föreslagits.

Följande övergripande åtgärds mål har definierats för den fördjupade riskbedömningen och åtgärdsutredningen för området.

- Människor som bor i området skall inte utsättas för oacceptabla risker kopplade till exponering från förorenat grundvatten. Detsamma gäller barn och vuxna som tillfälligt besöker området.
- Människor skall kunna äta fisk från Nissan utan att utsättas för en exponering över lågrisknivå som kan härledas till påvisade föroreningar av klorerade lösningsmedel.
- Eventuella läckage från fastigheten till recipienten (Nissan) skall inte ge påvisbara negativa effekter.
- Människor skall inte utsättas för oacceptabla risker i samband med schaktning för grundläggning och övrig byggnation av planerade flerbostadshus.



För att uppnå de övergripande åtgärds målen och för att reducera de risker som bedöms finnas på den aktuella platsen har en åtgärdsutredning utförts utifrån fyra olika åtgärdsalternativ.

- A. Utvändigt tätning av betongkonstruktionen.
- B. Invändigt ventilerade golv
- C. Saneringsschaktning i samband med schaktning för grundläggning.
- D. Simulerad (forcerad) biologisk behandling (in-situ).

Utöver dessa fyra alternativ har även ett s k nollalternativ utvärderats, dvs ett alternativ där ingen aktiv åtgärd utförs.

Den genomförda åtgärdsutredningen resulterade i följande slutsatser:

De hälsorisker som är kopplade till inträngning av förorenade gaser i planerade byggnader bör kunna reduceras till acceptabla nivåer om åtgärdsalternativ A och C genomförs. Dessa åtgärder bör kunna utföras relativt enkelt vid den kommande byggnationen då de byggnadstekniska åtgärder som kommer att utföras för bostadshuset skiljer sig relativt lite ifrån de åtgärder som föreslås i åtgärdsalternativ A och C.

Åtgärdsalternativ B bedöms INTE som ett lämpligt alternativ.

Åtgärdsalternativ D bör genomföras för att helt säkerställa att förorenad gas inte kommer att kunna tränga in i planerade byggnader och orsaka risker för människors hälsa. Åtgärdsalternativ D innebär att en stimulerad biologisk nedbrytning kommer att reducera föroreningsmängder och föroreningshalter till acceptabla nivåer inom hela det förorenade området. Den stimulerade biologiska nedbrytningen behöver dock pågå i 3-4 år innan acceptabla haltnivåer kan erhållas. Under tiden är det därför viktigt att de föreslagna tätningsåtgärderna i åtgärdsalternativ A ger ett tillräckligt skydd mot inträngning av förorenad gas. Åtgärdsalternativ D kan till skillnad mot övriga åtgärdsalternativ också minimera den något förhöjda miljörisk som inte helt kan uteslutas lokalt i det område där förorenat grundvatten läcker ut i Nissan.

WSP rekommenderar således en kombination av åtgärdsalternativ A, C och D.

All förorenad jord med föroreningshalter över det generella riktvärdet för KM kommer förslagsvis att schaktas upp och transporteras till depони/behandlingsanläggning.

Beträffande alternativ D – forcerad biologisk behandling, görs uppskattningar hur lång tid det kan ta för föroreningen att brytas ner till acceptabla haltnivåer och vilka kontroller av grundvattnet som krävs för att med säkerhet kunna fastställa när dessa acceptabla haltnivåer har infunnit sig. Beräkning av acceptabla haltnivåer görs i den fördjupade riskbedömningen tillsammans med förslag på mätbara åtgärds mål. Vidare behandlas de övriga åtgärder, kompletterande undersökningar och kontrollprogram som krävs för att genomföra och övervaka en stimulerad biologisk nedbrytning.



4.2.5 Bedömning

Beslut har tagits av Länsstyrelsen i Hallands län att hela området skall saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) om detaljplanen skall kunna antas.

De genomförda miljötekniska undersökningarna visar att utifrån generella riktvärden så kan de påträffade föroreningarna i jorden utgöra en risk för människors hälsa eller miljön på lång sikt om området bebyggs och används i enlighet med kriterierna för känslig markanvändning. Saneras området i enlighet med de riktlinjer som presenterats i detaljplaneprocessen (d.v.s. alla föroreningar överskridande riktvärdet för KM tas bort) bedöms området inte utgöra någon risk för människors hälsa eller miljön.



4.3 Byggande i vatten

Arbeten vid den befintliga slipen kommer att utföras i form av urschaktning, muddring och pålning i Nissan. Då det i dagsläget inte är fastställt exakt i vilken omfattning arbetena kommer att ske kan inte heller miljökonsekvenserna rättvisande beskrivas.

Exploatören är medveten om att (från SFS 1998:1388):

- ☐ Uppförande av anläggning, fyllning eller pålning i ett vattendrag, om den bottenyta som verksamheten om fattar i vattendraget uppgår till högst 500 kvadratmeter, och
- ☐ grävning, schaktning, muddring, sprängning eller liknande åtgärd i ett vattendrag, om den bottenyta som verksamheten omfattar i vattendraget uppgår till högst 500 kvadratmeter.

föranleder anmälningsplikt enligt 11 kap. miljöbalken (vattenverksamhet). Om arbetena blir mer omfattande än ovan medför detta tillståndsplikt. Miljökonsekvenserna kommer att beskrivas i den ansökan alt. anmälan som kommer att utarbetas när arbetenas omfattning slutligt bestämts.

4.4 Klimatförändringar

4.4.1 Översvämningensrisk

SWECO VIAK AB har på Stadskontorets uppdrag upprättat en översiktlig riskanalys för påverkan på Söder av framtida vattenstånd.

Planområdet och Söder kommer att påverkas vid en översvämning i form av förändring av Nissans och havets vattennivå. Betydande skador på grund av översvämning sker redan vid nivåer i Nissan på +2,4 meter som enligt obekräftade uppgifter uppmättes 1902. Ett trettiotal bostäder bedöms direkt påverkas vid denna vattennivå. Till detta förväntas skador på ytterligare fastigheter genom källaröversvämningar, bl a orsakade av inläckage till spillvattenledningsnätet.

Vid nivåer i Nissan på +2,4 meter, vilka bedöms som dimensionerande för nybyggnation med livslängd på ca 50 år, förväntas stora skador på befintlig bebyggelse med betydande ekonomiska konsekvenser för alla sakägare. Vid denna havsvattennivå nås bebyggda områden både från Nissan och från havet i sydväst. Troligen påverkas mer än 100 villor och ett flertal flerfamiljshus direkt av översvämningen vid denna nivå. Industriområden och delar av avloppsreningsverket påverkas också direkt av de höga vattennivåerna.

De senaste beräkningarna visar att klimatförändringen skulle öka medelhavsytan med 9-88 cm från 1990 till 2100. Man tror dessutom att extrema nivåer på havsytan (t ex högsta vattenstånd) troligen kommer att öka mer än medelhavsytan samt att klimatförändringen kommer att innebära mer intensiva stormar och nederbörd. För den kustnära zonen innebär det senare även högre extrema havsvattenstånd som en följd av vind- och vågpåverkan.

Se vidare SWECO-VIAK rapport "Riskanalys för påverkan på söder av framtida höga vattenstånd vid Nissans mynning – Ett underlag för Fördjupad Översiktsplan", 2006-06-22.



4.4.2 Garagedrifter

Plushöjden för garagedrifter är satt till +2,70. Detta föranleder i katastrofläge att om vatten stiger över denna höjd så kan det rinna ner mot garagedriften.

Framför garagedriften installeras därför en vattenränna (typ Aco-Drain) som är kopplad till dagvattennätet via en pumpgrop i garaget. Ledningen är försedd med backventil som förhindrar vatten från att rinna in bakvägen. Dessutom förbereds garageinfarten med olika typer av översvämningsskydd. Det bästa i detta fall är säckar (typ alfa-bags) som fylls med sand, eller aqua-fence som är ett skydd utvecklat i Norge. Slutligt skydd är ännu ej valt men det finns flera olika alternativ av översvämningsskydd och pumpar som kompletterar varandra.

Dokumentet ”Höjdsättning av Söderkaj” och ”Dragvägen – översvämningsskydd” tar upp problemet i en vidare bemärkelse och bifogas därför som bilaga 1 och bilaga 2.

4.4.3 Bedömning

Det rekommenderas att nybyggnation vid Söder med livslängd av ca 50 år dimensioneras för nivån +2,7 meter. Källarutrymmen vid nybyggnation bör byggas som vattentäta konstruktioner och spillvattenledningsnät skall utformas för att klara höga grundvattennivåer.

Framtida möjliga åtgärder för att skydda befintlig bebyggelse vid Söder är permanenta invallningar längs med Nissan och mot sydväst, enskilda invallningar eller konstruktioner, diken, pumpanordningar och till och med storskaliga portar i Nissans utlopp. Alla dessa åtgärder har för och nackdelar för de olika sakägarna i området som huvudsakligen utgörs av Halmstads kommun, nuvarande fastighetsägare och framtida intressenter.

Valet av eventuella åtgärder för att minska konsekvenserna av framtida översvämningar bestäms dels av sakägarnas intresse samt de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för respektive åtgärd.

4.5 Trafik

Trafikfrågor beskrivs i bilaga 3 – Trafikanalys.

Beträffande bilpool så kommer HSB att verka för att etablera en sådan för medlemmarna i HSBs bostadsrättsföreningar Söderkaj och i övriga Halmstad. Systemet bygger på att alla som är med i en bilpool har tillgång till samtliga bilar som finns i området, inte bara i den egna bostadsrättsföreningen. På detta sätt får man alltid tillgång till bil, även om det innebär att man får hämta bilen på platser centralt. Då det gäller uppstarten av etablering för bilpool räknar vi med att det kommer att ske i samarbete med Halmstad kommun.



4.6 Radon

4.6.1 Undersökningar

Enligt Markradonutredningen från 1989 är marken inom programområdet klassat som lågriskområde beträffande radon.

4.6.2 Bedömning

Då området är klassat som lågriskområde är bedömningen att inga ytterligare undersökningar erfordras.



4.7 Boendemiljö

4.7.1 Luftföroreningar – trafik, miljö kvalitetsnormer

Halter av luftföroreningar anges ofta antingen som ett årsmedelvärde eller som ett så kallat percentilvärde. Med percentilvärde menas en halt som endast under en begränsad tid får överskridas. Av betydelse för percentilvärde är om halten baseras på timmedelvärden eller dygnsmedelvärden. Tillskottet vid 98-percentil får överskridas under 2 % av tiden, exempelvis 175 timmar på årsbasis. Tillskottet vid 90-percentil får överskridas under 10 % av tiden, exempelvis 36 dygn på årsbasis.

Till miljö kvalitetsnormerna för bland annat kvävedioxid och partiklar har föreslagits så kallade utvärderingströsklar, en övre och en undre. Befaras att halterna överstiger de övre utvärderingströsklarna skall kommunen kontrollera luftkvaliteten med mätningar.

Vid halter som överskrider de undre utvärderingströsklarna skall kommunen kontrollera dessa med en kombination av mätningar och modellberäkningar.

I tabellen nedan redovisas beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN) för kvävedioxid och partiklar ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).

	Kvävedioxid			Partiklar		
	MKN	Övre	Undre	MKN	Övre	Undre
98-percentil, timvärde	90	72	54			
98-percentil, dygnsvärde	60	48	36			
90-percentil, dygnsvärde				50	30	20
Årsmedelvärde	40	32	26	40	14	10

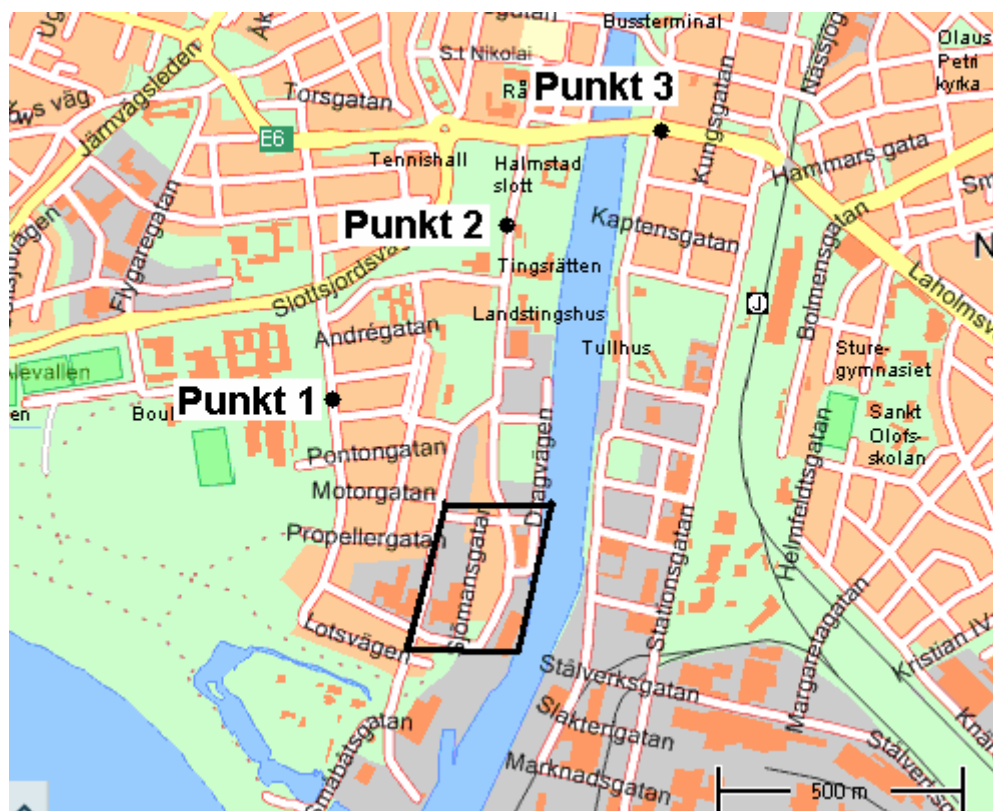
Av de luftföroreningar som biltrafiken för med sig, är det främst kvävedioxid och partiklar (PM10) som kan ha betydelse för hälsa och miljö och som omfattas av de miljö kvalitetsnormer som finns beslutade. Miljö kvalitetsnormen är en nivå som inte får överskridas.

Beräkningar av halttillskott av kväveoxider och partiklar är gjorda enligt den så kallade nomogrammetoden, bland annat redovisad på Väverkets hemsida (www.vv.se). I ett första steg beräknas trafikens halttillskott uttryckt som årsmedelvärde. Därefter uppskattas bakgrundsbidraget. Slutligen beräknas den totala halten vid olika percentilvärden.

Resultat från mätningar av kvävedioxid och PM10 har erhållits av Halmstads kommun. Ingen av mätningarna var dock utförda inom aktuellt område varför schablonvärdena nedan använts som bakgrundsdata.

Miljö kvalitetsnormen avser den totala halten, det vill säga bakgrundshalten tillsammans med det lokala tillskottet från exempelvis trafik. På Väverkets hemsida redovisas även olika schablonvärden för dessa halter. För kväveoxid uppgår denna halt vid en tätort av Halmstads storlek och läge till $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för partiklar till $12,8\text{--}13,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ används i denna studie). För partiklar innebär således redan bakgrundshalten, exklusive gatans tillskott, att den undre utvärderingströskeln överskrids.

Halttillskotten har beräknats i tre punkter, se figur nedan.



Trafiktillskottet i punkt 1 har enligt trafikanalysen, se punkt 4.4 ovan, satts till 400 bilar i punkt 1 och i punkt 2 och 3 till 800 bilar. I båda punkterna har andelen bussar satts till 7 % och andelen personbilar till 93 %. Den befintliga trafiken genererad av boende och verksamhet på området uppgår till ca 200 fordon. Den befintliga trafiken fördelas jämnt mellan punkt 1 och 2 i beräkningarna. I punkt 1 där antalet bilresor kan komma att uppgå till 500 beräknas tillskottet av kväveoxid till ca 0.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och i punkt 2 till ca 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. I punkt 3 beräknas Slottskajen separat se punkt 4.6.2 nedan pga att den befintliga trafiken i punkten uppgår till ca 32 600 fordon per dygn.

4.7.2 Bedömning

I inget av fallen överskrider miljö kvalitetsnormen, varken för kvävedioxid eller PM10. Ökningen av trafiken är marginell på grund av byggnationen. I punkt tre överskrider det övre tröskelvärde för dygn enligt 98-percentilen samt det undre tröskelvärde för årsmedelvärde och 98-percentilen för timme. Överskridelserna sker pga nuvarande trafiksituation.



	Årsmedelhalter	98-percentiler, dygn	98-percentil, timme
Miljökvalitetsnorm	40 µg/m ³	60 µg/m ³	90 µg/m ³
Övre tröskel	32 µg/m ³	48 µg/m ³	72 µg/m ³
Undre tröskel	26 µg/m ³	36 µg/m ³	54 µg/m ³
Bakgrundshalt	15 µg/m ³	34 µg/m ³	35 µg/m ³
Punkt 1	16 µg/m ³	36 µg/m ³	37 µg/m ³
Punkt 2	16 µg/m ³	36 µg/m ³	37 µg/m ³
Punkt 3 (nuvarande situation)	27 µg/m ³	53 µg/m ³	65 µg/m ³
Punkt 3 (framtida situation)	28 µg/m ³	54 µg/m ³	66 µg/m ³

Beräknade totala halter (tillskott och bakgrundshalt) av kvävedioxid.

För PM10 överskrider den undre utvärderingströskeln för årsmedelhalt och 90-percentil, i punkt 1 och 2. I punkt 3 överskrider den övre utvärderingströskeln för årsmedelhalt och den undre för 90-percentil. Överskridandet beror på allmänt höga PM10-halter i tätortsmiljöer.

	Årsmedelhalter	90-percentiler, dygn	98-percentil, timme
Miljökvalitetsnorm	40 µg/m ³	50 µg/m ³	
Övre tröskel	14 µg/m ³	30 µg/m ³	
Undre tröskel	10 µg/m ³	20 µg/m ³	
Bakgrundshalt	13 µg/m ³	25 µg/m ³	43 µg/m ³
Punkt 1	13 µg/m ³	25 µg/m ³	43 µg/m ³
Punkt 2	13 µg/m ³	25 µg/m ³	43 µg/m ³
Punkt 3 (nuvarande situation)	15 µg/m ³	27 µg/m ³	50 µg/m ³
Punkt 3 (framtida situation)	15 µg/m ³	27 µg/m ³	50 µg/m ³

Beräknade totala halter (tillskott och bakgrundshalt) av partiklar (PM10).

4.7.3 Diskussion

Under våren 2006 genomfördes provtagning i punkt 3 av kvävedioxid med passiva provtagare. Mätningarna pågick 7-14 dagar och uppvisade genomsnittliga värden på 25,8 och 29,1 µg/m³. Värdena bör tolkas som ett mellanting mellan ett dygnsmedelvärde och årsmedelvärde och stämmer väl överens med de med nomogrammetoden beräknade värdet för punkt 3.



Halmstad kommun genomför även DOAS mätningar, bla på en sträcka mellan Rådhuset och Strandgatan ovanför. Efter omräkning till gatunivå enligt den schablon som IVL U-rapport 1922 rekommenderar varierar dygnsmedelvärdena mellan 19,66-88,44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Värdena från DOAS mätningen har dock inte utvärderats av Miljö- och Hälsoskyddsnämnden varför inga officiella jämförelser mellan luftföroreningen och miljökvalitetsnormen finns. Värdena från DOAS mätningen har inte utvärderats eftersom mätosäkerheten på sträckan varit för stor.

Halmstad kommun har påbörjat upprättandet av en ny mätsträcka i gatunivå för bla kvävedioxid i punkt 3. Mätdata från den nya mätsträckan bör utvärderas gentemot miljökvalitetsnormen så snart tilläckligt underlag finns att tillgå.

4.7.4 Luftföroreningar – verksamheter, lukt

4.7.4.1 Västra Strandens avloppsreningsverk

SWECO VIAK, Luftvårdsgruppen i Göteborg har på uppdrag av HSB Produktion utfört spridningsberäkningar för bedömning av luktbeläggning från de dominerande luktkällorna vid avloppsreningsverket, Västra Stranden i Halmstad. Beräkningarna är utförda för områdena, Halmstad – Söder: kvarteren Bojen, Barkskeppet och Beckbrännaren.

Utsläppen från respektive källa har antagits vara konstant över året och sker under 8760 timmar, med undantag av slamutlastningen där utsläppen har antagits ske vid två tillfällen per vecka och under en till två timmar per tillfälle. För spridningsberäkningarna har driften för slamutlastningen därför antagits vara 200 timmar per år, vilket är en överskattning då den faktiska drifttiden är närmre 100 än 200 timmar per år. Eftersom sandfånet kommer att bli inbyggt och utsläppen ske via reningsutrustning har en luktreduktion med 90 % av uppmätt halt använts i spridningsberäkningarna. Utsläppen av rötgas sker normalt efter förbränning i en gasmotor eller en fackla. Vid denna förbränning har en reduktion avseende lukt antagits vara 90 % av uppmätt halt för orenad rötgas.

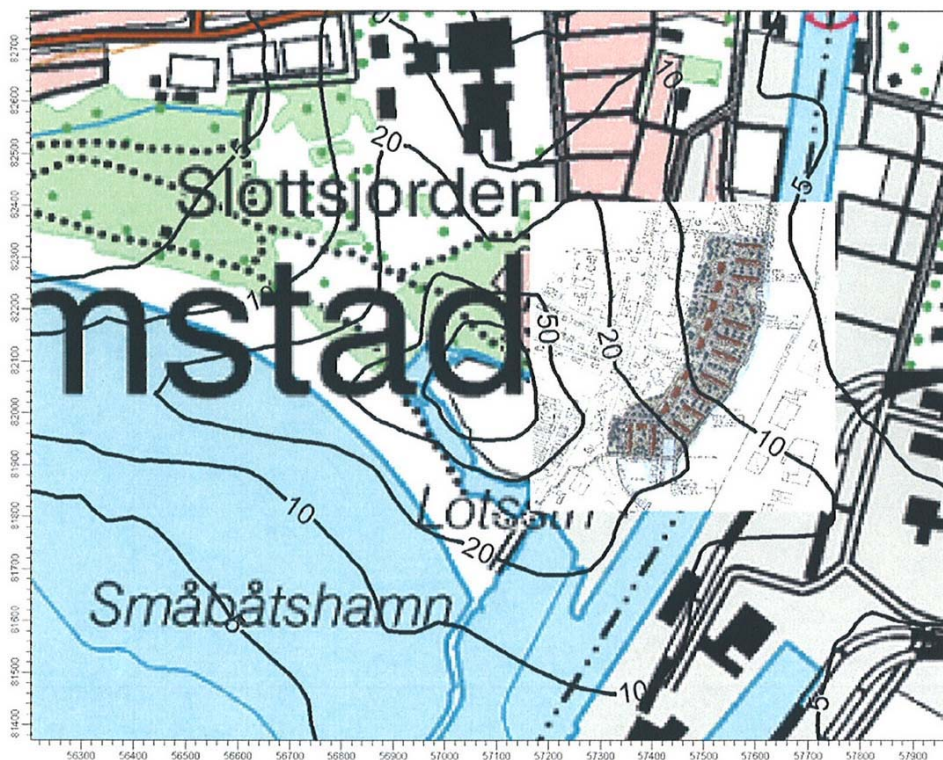
Spridningsberäkningarna har utförts för två olika beräkningsfall enligt följande:

1. Luktbeläggning som maximala timmedelvärden
2. Luktbeläggning som 98-percentilvärden timmedelvärden

Med 98-percentil menas den angivna halten uppnås eller överskrider under 2 % av tiden. Då beräkningarna skett för ett år innebär det att den angivna halten uppnås eller överskrider under maximalt 175 timmar, vilket utgör 2 % av 8760 timmar.

Resultat – maximala halter

Resultatet av beräkningarna avseende maximalt förväntade halter framgår av figuren nedan. För slamutlastningen har den uppmätta halten med ”parfym” använts. Beräkningarna avser enbart utsläpp vid dagens förhållande vid reningsverket. Inga eventuella andra utsläppskällor ingår i beräkningen.

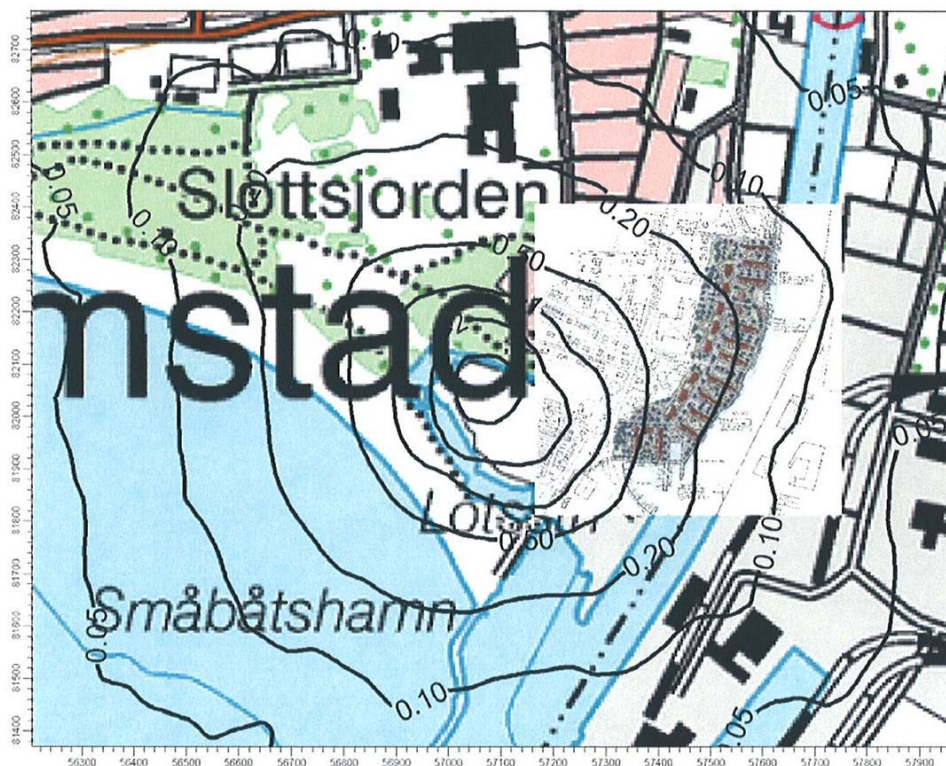


Luktbeläggning, maximala timmedelvärden

Den maximalt beräknade luktskyrkan ligger inom intervallet ca 5-20 le/m³. Sannolikt innebär detta att en stor andel av dem som befinner sig inom det planerade bostadsområdet kan känna lukt vid detta tillfälle. Det är heller inte osannolikt att flertalet känner igen lukten och kan definiera varifrån den kommer.

Resultat – 98-percentiler

Resultatet av beräkningarna avseende 98-percentiler framgår av figuren nedan. För slamutlastningen har den uppmätta halten med ”parfym” använts. Beräkningarna avser enbart utsläpp vid dagens förhållande vid reningsverket. Inga andra eventuella utsläppskällor ingår i beräkningen.



Luktbeläggning, 98-percentilvärden timmedelvärden

Av beräkningarna framgår att inom det planerade bostadsområdet kommer de förväntade halterna som 98-percentil att variera mellan 0,1 och 0,5 le/m³. Det betyder att under 2 % av tiden kommer halten 0,5 le/m³ att uppnås eller överskridas. Vid denna halt är det inte osannolikt att flera personer som befinner sig inom området av och till kan känna lukt. Däremot är det tveksamt om det går att urskilja lukten och ange det som lukt från reningsverket inom det område som representerar halter 0,1 le/m³ eller lägre.

Diskussion av resultaten

Mätningarna avseende utsläpp visar att den luktkälla som har den högsta halten är rötgas före förbränning. Denna gas kan avledas orenad till atmosfären i mindre mängder samt under kortare tider vid driftstörningar eller läckage i gasledningar. Även utlastning av slam ger upphov till utsläpp med förhållandevis hög lukstyrka. Detta gäller såväl med som utan tillsats av ”parfym”.



Tillsatsen förändrar inte märkbart luktstyrkan men väl karaktären på lukten. När det gäller mängden lukt under normala driftförhållanden vid verket är det utlastningen av slam som står för den största källstyrkan, dock sker det med periodicitet på två gånger per vecka.

Studier visar att inom en tillräckligt stor grupp är luktsinnet normalfördelat, dvs. flertalet kretsar kring ett medelvärde, 1 le/m³, men det finns individer som känner lukt i betydligt lägre koncentrationer än luktröskelvärdet liksom det finns individer som kräver betydligt högre koncentration för att känna lukt. Detta tillsammans med att luktstyrkan kan variera inom ganska vida gränser beroende på kortvariga variationer i de meteorologiska förhållandena gör att för praktiskt bruk används bedömningsgrunden 0,1 le/m³ som en gräns där flertalet personer inte känner lukt.

Spridningsberäkningarna visar att det maximala värdet ligger på ca 20 le/m² inom det område för vilket bostäder planeras, vilket innebär att det finns stor risk att en betydande andel av de personer som vistas i området känner lukt.

Beräkningarna som 98-percentilvärde visar att halter över 0,1 le/m³ förekommer inom det aktuella området vilket i sin tur innebär att av personer som befinner sig inom området kan en andel eventuellt känna lukt ca 175 timmar under ett år.

Vid bedömningen av resultaten skall noteras att även andra luktkällor, som kan ha inverkan på luktmiljön kan förekomma, exempelvis annan industri- och trafikverksamhet.

Diskussion av åtgärder

Allmänt

De ovan redovisade resultaten visar att luktolägenheter i omgivningen kan förekomma. För att kunna genomföra den tänkta bostadsbebyggelsen krävs därför en reduktion av luktstyrkan i det planerade området.

Slamutlastning

Av den utförda undersökningen framgår att denna utsläppspunkt är den klart dominerande. Slamutlastningen sker normalt under morgonen två dagar per vecka och under ca en timme per tillfälle. För spridningsberäkningarna har utsläppet dock antagits pågå under två timmar, vilket motsvarar 200 timmar per år. Utsläppet sker i den nordvästra delen av anläggningen och avståndet till befintliga bostäder är förhållandevis kort. Slamsilorna är placerade inomhus men byggnadens utformning är sådan att portarna i båda ändarna av byggnaden måste vara öppna under utlastningen. Detta medför att, beroende på vindförhållanden, den utgående volymen kan vara stor och därmed är även utsläppet av luktande föroreningar stort.

Utsläpp sker i stort sett enbart under utlastningen eller i samband med vissa underhållsarbeten. Resten av tiden är silorna tillslutna och portarna stängda varför endast små, om ens några, utsläpp bör ske. Utsläppen vid utlastningen sker idag genom öppna portar och innan någon åtgärd kan sättas in måste den utgående luftvolymen samlas ihop före ett avledande till atmosfären, eventuellt efter rening. För att detta skall vara möjligt erfordras en inbyggnad av utlastningsplatsen.



Transporterna sker med bil och släp med en totallängd av 18 meter. Avståndet från lastningsplatsen till garageportarna måste således vara ca 20 meter. Det ger en total längd av utlastningsplatsen av ca 40 meter. Bredden bör vara samma som dagens byggnad, uppskattningsvis 10 meter och höjden 5 meter. Detta ger en total nybyggnadsarea av $30 \times 10 = 300 \text{ m}^2$.

Vid de tillfällen ingen utlastning sker, för närvarande mer än 98 % av tiden, bör den utgående volymen kunna begränsas till 5000 m³ per timme. I samband med utlastning ökar utsläppet av luktande ämnen markant och den utgående luftvolymen antas uppgå till 50000 m³ per timme. För att uppnå detta bör fläkten förses med varvtalsreglering eller en tvåstegsmotor så att vid utlastning en forcerad ventilation kan erhållas. Genom detta förfarande kan utsläppen under utlastning, ca 200 timmar per år, beräknas till 10800 le/s medan de under den tid utlastning inte sker är nära noll. De angivna luftvolymerna är antagande och skall endast användas för spridningsberäkningar. Före en ombyggnad måste en noggrann beräkning av erforderliga luftvolymer ske.

Den tid som förhöjda utsläpp förekommer är begränsad och den eller de åtgärder som krävs för att reducera utsläppen måste ha kort starttid för att uppnå full effekt. Den metod som har högst tillgänglighet och som inte kräver någon igångkörningstid är utspädning via en skorsten. Genom att höja utsläppspunkten till ca 10 meter över befintlig utlastningsbyggnad minimeras riskerna för nedsug och halterna av luktande ämnen i omgivningen reduceras.

Överslagsmässiga spridningsberäkningar visar att denna åtgärd halverar den beräknade totala luktstyrkan från ursprunglig nivå. Spridningsberäkningar utförda för ett fiktivt driftfall med enbart slamutlastning visar att en inbyggnad inklusive en höjning av utsläppspunkten minskar luktstyrkan med en faktor 5. Ytterligare reduktion av utsläppen från denna källa har endast mycket marginell inverkan på den totala luktstyrkan och är inte miljömässigt motiverad.

Kostnaden för tillbyggnaden kan grovt uppskattas till 7000 kr per m² för en enkel lagerbyggnad. Marken förutsätts då ha sådana egenskaper att pålning inte erfordras. Den totala kostnaden för tillbyggnaden blir således ca 2,5 miljoner kronor inklusive en höjning av utsläppspunkten med ca 10 meter över taknivå men exklusive moms. Eventuella kostnader för förstärkning av tak på befintlig byggnad ingår ej.

Biofilter för slambehållare

Av den utförda undersökningen avseende utsläpp framgår vidare att utsläppet från biofiltret för slambehållarna är väsentligt högre än för övriga biofilter vid anläggningen. Någon större skillnad i halten föroreningar från de källor som behandlas i olika biofilter vid anläggningen bör inte förekomma utan skillnaderna indikerar att funktionen vid biofiltret för slambehållare bör kunna förbättras. Detta biofilter är dessutom den största källan till kontinuerliga utsläpp.

Baserat på erfarenheterna av de övriga biofiltren bör avskiljningen i detta filter kunna ökas. De högre utsläppen kan troligen förklaras av driftstörningar eller ogynnsamma driftförhållanden för just detta filter. De kontroller som bör genomföras är:

- ☐ Kontroll av om otätheter eller kanalbildning förekommer i filterbädden (risk för läckage av orenad gas).



- ☐ Kontroll av dimensioneringen. För att ett biofilter skall fungera med avsett resultat krävs att uppehållstiden är minst 30 sekunder. Vid ett bäddjup av 1 meter ger detta en ytbelastning av ca 35 m³/m²/h. Med ökat bäddjup minskar arean i motsvarande grad.
- ☐ Kontroll av befuktningen. Det är viktigt att biofiltret inte torkar, gasen måste därför före inträde i biobädden befuktas. Bäst sker detta genom befuktning av gasen före filtret, alternativt kan vatten tillföras från biobäddens yta även om detta riskerar att ge en sämre funktion då det kan vara svårt att befukta hela bädden.
- ☐ Kontroll av pH i biobädden. Ett felaktigt pH kan märkbart försämra reningsresultatet.
- ☐ Kontroll av sammansättningen av den gas som tillförs filtret. För en biobädd är det av vikt med en mer eller mindre kontinuerlig tillförsel av näring med rätt sammansättning till mikroorganismerna. Även om mikroorganismerna kan anpassa sig till de mest skiftande miljöer är det väsentligt att framför allt tillförseln av kol och kväve är tillräcklig och att förhållandet mellan dessa (C/N) är korrekt.

Att i dagsläget ange kostnader är svårt då den åtgärd som erfordras för att säkerställa god funktion även av detta filter inte kan anges.

Rötgas

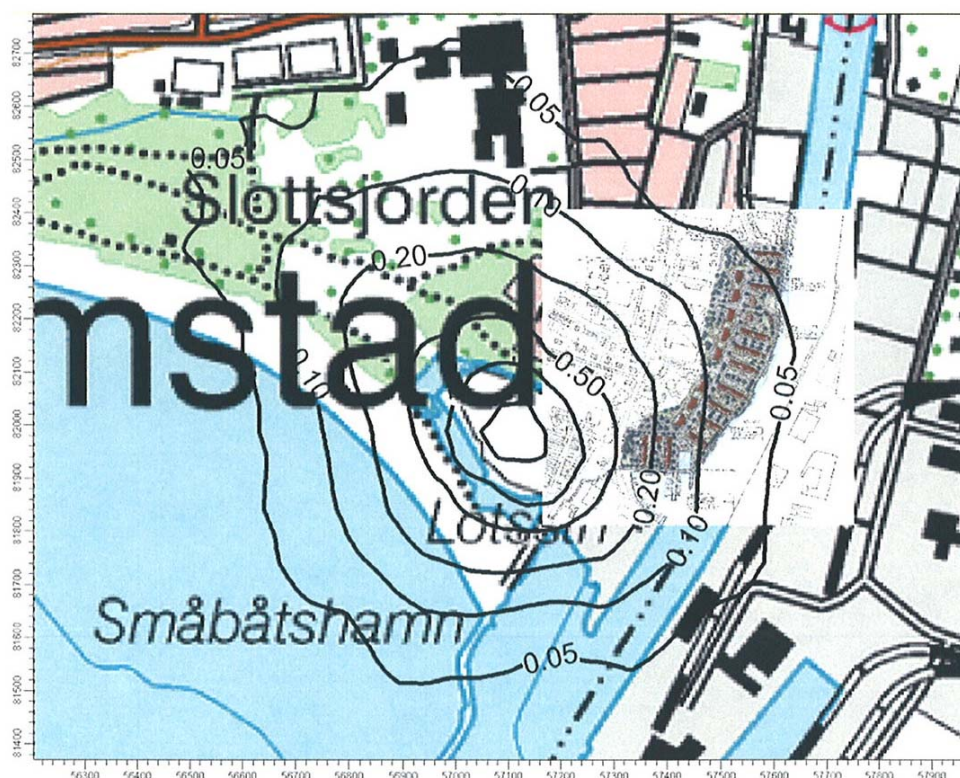
Den rötgas som bildas vid reningen av avloppsvattnet används till största delen för produktion av el och värme i en gasmotor. Vid de tillfällen överskott föreligger sker en förbränning i en fackla. Normalt sker inget utsläpp av orenad rötgas. De utsläpp som trots allt sporadiskt kan förekomma beror på driftstörningar orsakade av otätheter i gasledningar eller gasklocka. Vidare kan utsläpp av orenad gas förekomma om facklan av en eller annan anledning slocknar. Innehållet av luktande föreningar i gasen är högt varför det är av största vikt att inget utsläpp förekommer. Dessa utsläpp bör dock förekomma mycket sällan varför några åtgärder utöver de som finns i ett väl utbyggt underhållssystem inte erfordras. Vid en okulärbesiktning kunde konstateras att rötgas i mindre mängder läckte ut via vattenlåset i gasklockan. En översyn av nivån i vattenlåset liksom glidstängerna i gasklockan bör därför ske.

Den förbränning som sker avlägsnar inte alla luktande föreningar. Normalt skall reduktionen dock vara hög. I de beräkningar avseende luktbeläggning som genomförts för att beräkna effekten av föreslagna åtgärder finns en "resthalt" av rötgasen där reduktionen har antagits vara 90 %.

De kostnader som uppkommer är inga direkta kostnader utöver de som redan finns i form av förebyggande underhåll.

Resultat – Spridningsberäkning efter åtgärder

För att bedöma effekten av föreslagna åtgärder utfördes en spridningsberäkning där beräknade utsläpp efter åtgärder användes som utsläppsdata. Resultatet av dessa beräkningar som redovisas i figuren nedan visar att diskuterade åtgärder halverar luktstyrkan i omgivningen. För större delen av det planerade bostadsområdet ligger förväntade halter under ca 0,1 le/m³, vilket innebär att sannolikheten att lukt skall förekomma är låg. I området med halter överstigande 0,1 le/m³ kan enstaka personer sannolikt av och till känna förekomst av lukt från avloppsreningsverket.



Luktbeläggning, 98-percentilvärden timmedelvärden.

Sammanfattning lukt – Västra Strandens avloppsreningsverk

Sammanfattningsvis framgår att den beräknade luktstyrkan med de föreslagna åtgärderna halverar luktstyrkan i omgivningen. Detta innebär att luktstyrkan inom större delen av det planerade nybyggnadsområdet understiger 0,1 le/m³. Detta garanterar dock inte luktfrihet under alla förhållanden då personer med gott luktsinne kan bo i området liksom att driftstörningar där de antagna utsläppen överskrids kan förekomma.

För de områden där den beräknade luktstyrkan överstiger 0,1 le/m³ är sannolikheten högre att lukt av och till kan förekomma.



4.7.4.2 HHAB

Hamnverksamheten på andra sidan Nissan medför att lastning och lossning förekommer i Nissanhamnen upp till i höjd med kv Barkskeppet. I den norra delen hanteras mest trävaror medan Pilkington har sitt intag av råvaror vid Nissankajen närmare mynningen. Delen norr om Montörsgatan kommer att förlora sin attraktivitet för hamnverksamhet och kommer att kunna utnyttjas för andra funktioner. I ÖP 2000 redovisas här ett utredningsområde (Söderbro) för bland annat bostäder. Eventuellt skulle damning kunna förekomma vid lastning- och lossningsverksamhet i hamnen. Med utgångspunkt från förhärskande vindriktning (västlig vind) och att damning tidigare inte upplevts som störande för omgivningen bör dock detta inte innebära någon damningsproblematik vid det planerade bostadsområdet. Hamnverksamheten i sin helhet har nyligen miljöprövats.

4.7.4.3 Viking Malt

Viking Malt tillverkar malt. Verksamheten pågår dygnet runt, året om. Någon semesterstängning förekommer inte. Med utgångspunkt från förhärskande vindriktning (västlig vind) och att damning tidigare inte upplevts som störande för omgivningen bör dock detta inte innebära någon damningsproblematik vid det planerade bostadsområdet. Viking Malt har nyligen genomgått en miljöprövning för en för-dubbling av verksamheten.

4.7.4.4 Hallandsposten/Västsvenskt Tidningstryckeri AB

Tidningstryckeriet använder en mindre mängd lösningsmedel. Enligt Miljö- och hälsoskyddskontoret i Halmstad kommun har inga klagomål angående lukt från verksamheten framförts.

4.7.5 Bedömning

Utredningen från SWECO VIAK, Luftvårdsgruppen i Göteborg föreslår ett antal åtgärder på reningsverket för att minska luktspridningen, vilket leder till att den beräknade luktstyrkan med de föreslagna åtgärderna halverar luktstyrkan i omgivningen. Detta innebär att luktstyrkan inom större delen av det planerade nybyggnadsområdet understiger 0,1 le/m³. Detta garanterar dock inte luktfrihet under alla förhållanden då personer med gott luktsinne kan bo i området liksom att driftstörningar där de antagna utsläppen överskrider kan förekomma. För de områden där den beräknade luktstyrkan överstiger 0,1 le/m³ är sannolikheten högre att lukt av och till kan förekomma.

Utredningen visar att luktmiljön, med dessa åtgärder i reningsverket, blir acceptabel norr om Amiralsgatan där aktuellt område ligger.



4.7.6 Buller från verksamheter

Ingemansson Technology AB har på uppdrag av HSB och ByggSjögren utfört bullerberäkningar från närliggande verksamheter för de planerade fastigheterna.

Följande källor ingår i beräkningarna:

Hamnplats/Företag	Fartyg och verksamheter som ingår i utredningen	Dag	Kväll	Natt
Nissankajen	Fartyg Arabella (hjälpmotor) Lastning virke med kran Flytt gods med Kalmartruck	X X X	X	X
Östra kajen	Lossning gods Kalmartruck	X		
Järnvägs kajen	Fartyg Agapi (hjälpmotor) Lastning järnskrot med kran	X X	X	X
Oljebryggan	Fartyg Furevik (hjälpmotor)	X	X	X
Kattegattkajen	Bilavkörning Stena Nautica	X		
RoRo (färjeläget)	Fartyg Tor Belgia (hjälpmotor) Lossning med terminaltruckar	X X	X	X
600	Fartyg Nin (hjälpmotor) Lastning brunkol frontlastare	X X	X	X
Nissankajen Pilkington	Fartyg typ Hanna (hjälpmotor) Lossning med hjälp av självlossare	X X	X X	X X
Viking Malt	Ventilation	X	X	X

Lastbilar har beräknats trafikera hamnområdet mellan 07.00 och 18.00, i beräkningarna trafikeras området av 150 lastbilar dagligen.

Hallandsposten har en komprimator (ingår ej i utredningen) som står på utsidan av deras fastighet. Komprimatorn kan starta vid kl. 24:00 och gå ett antal gånger fram till kl. 02:00-02:30. All makulatur från tryckeriet går via ett transportband till komprimatorn. När komprimatorn är full så startar den automatiskt. Bullret från komprimatorn är av sådant slag att den bör bullerdämpas eller flyttas om bostäder tillåts enligt föreslagen plan.

Lotsbåtarna ligger vid Fiskaregatan, nedanför Halmstads Segelsällskap. Nattetid kan det ligga lotsbåtar i Nissan med motorerna på tomgång när de hjälper en båt in eller ut ur hamnen. I övrigt ligger lotsbåtarna inte med motorerna igång. När lotsbåtarna ska iväg så tar det några minuter från det att motorerna startats. Lotsbåtarna har i snitt två jobb per natt men rör sig ytterst sällan så långt upp i Nissan som till Söderkajområdet.



Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller, ”Externt industribuller - allmänna råd” RR 1978:5 ligger till grund för det bakgrundsbuller som är acceptabelt. I riktlinjerna redovisas olika värden för befintlig verksamhet respektive nyetablering. Det är nattkravet på 40 dB(A) som är det dimensionerande kravet vid bostäderna. Från ljudsynpunkt är det svårt att innehålla en så låg ljudnivå i en central del av Halmstad. Vore detta ett ljudkrav som existerande bostadshus skulle leva upp till är det bara att konstatera att hela Halmstad centrum skulle ödeläggas på bostäder.

Med dessa ljudkrav är det ett måste att placera husen på ett sådant vis att en sida av fastigheten får en ”bullrig sida” medan den sida som ligger i ”bullerskydd” får bli en ”tyst sida”.

När bullervillkor har formulerats för verksamhet i hamnområdet har en utgångspunkt varit att marken är obebyggd och klassificerad som industritomt.

En ändring av översikts- och detaljplan så att det som varit industrimark blir område för bostäder innebär att Naturvårdsverkets riktvärden skärps med 10 dB(A) till 40 dB(A) nattetid, 45 dB(A) under kväll och 50 dB(A) under dagtid. Samtidigt skall ett krav på momentant buller nattetid på 55 dB(A) tillämpas. I tabellen nedan redovisas Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller avseende nyetablering av industri, utomhusriktvärden.

Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dB(A)			Högsta ljudnivå i dB(A) (läge ”fast”)
	Dag (kl 07-18)	Kväll (kl 18-22) samt sön- och helgdag (kl 07-18)	Natt (kl 22-07)	Momentana ljud nattetid
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	-
Bostäder och rekreationsområden i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40 ¹	55
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor ²	40	35	35	50

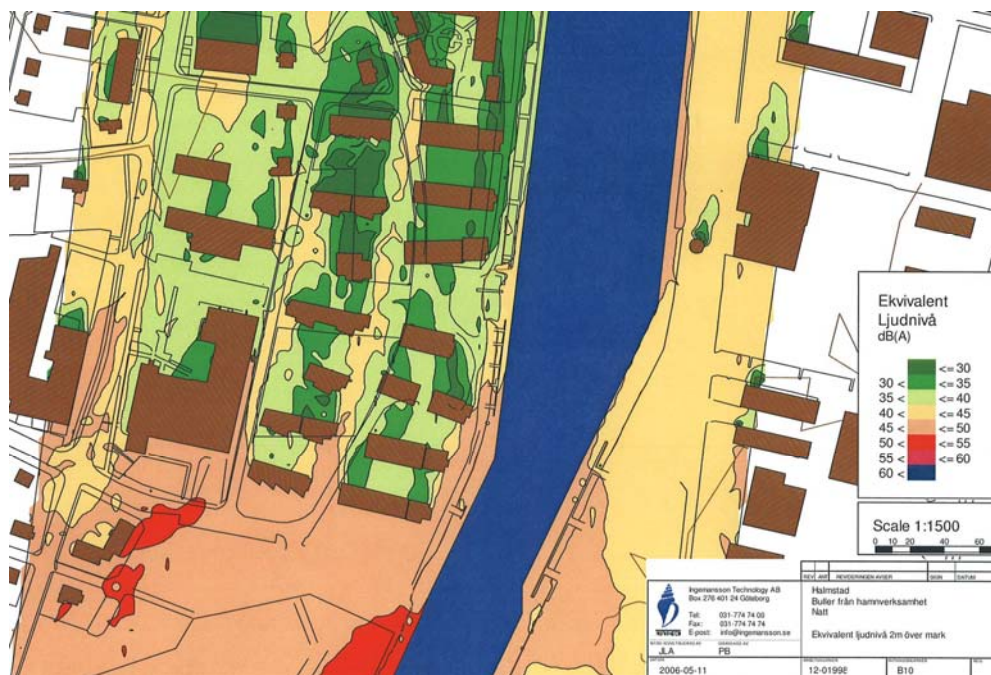
- 1) Värden för natt behöver ej tillämpas för utbildningslokaler
- 2) Avser områden som planlagt för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv



De layouter som ingår i bullerutredningen beskriver i de flesta fallen ett beräknat ekvivalent nattvärde. På natten är ljudkraven svårast att uppfylla eftersom kraven på lägsta ekvivalenta ljudnivå är som hårdast. De bullerkällor som beräkningsmässigt bestämmer ljudalstringen under natten är framförallt lastning/lossning vid Nissankajen och fläktarna från Viking Malt då dessa verksamheter/anläggningar ligger geografiskt närmast de framtida bostäderna.

Bostadshusens placering är därför inte slumpmässigt valda utan tanken är att de olika fastigheterna skall skärma varandra så att lägsta möjliga ljudnivå fås på den sida av husen där uteplatserna och den mesta grönskan är tänkt att finnas.

På layouten nedan framgår att alla bostadshus har en "tyst sida" där den ekvivalenta ljudnivån är under 40 dB(A), och att vissa bostadshus har en "bullersida" där ljudkravet 40 dB(A) överskrids.



Buller från hamnverksamhet - natt. Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark.

Det är därför mycket viktigt att bostadshusen planeras på ett sådant vis att t ex sovrummet eller sovrummen inte vetter ut mot "bullersidan".

Med tanke på att de ekvivalenta ljudnivåer som beräknats runt och inne i det nya bostadsområdet är så låga måste de fasta installationerna såsom fläktar, luftintag, luftutlopp o s v dimensioneras och placeras på ett från ljudsynpunkt bra vis.

För ytterligare fasadlayouter och bullerkartor för dag respektive natt hänvisas till "Rapport 12-01998-r-A – Nissavarvet 2, bullerutredning, Ingemansson Technology AB 2006-01-13 med komplettering 2006-05-18.



4.7.7 Bedömning

Under förutsättning att bostadshusen placeras som tänkt, d.v.s. med tanke på att de olika fastigheterna skall skärma varandra och att alla bostadshus planeras med en ”tyst sida” där sovrummet eller sovrummen placeras samt en ”bullersida” visar utförd utredning på en acceptabel ljudmiljö i det planerade bostadsområdet.

Med tanke på att de ekvivalenta ljudnivåer som beräknats runt och inne i det nya bostadsområdet är så låga måste de fasta installationerna såsom fläktar, luftintag, luftutlopp etc. dimensioneras och placeras på ett från ljudsynpunkt bra sätt.

Av bullerutredningen framgår att vissa av de närliggande verksamheterna inte kommer att kunna innehålla sina bullervillkor vid närmaste bostadshus utan att åtgärder vidtas vid respektive verksamhet.

4.7.8 Vägtrafikbuller

4.7.8.1 Tunnelalternativ

Stadskontoret har med hjälp av Gatubolaget AB utrett huruvida det är tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt genomförbart att bygga en drygt 600 meter lång tunnel under Amiralsgatan och Nissan. Den förberedande studien belyser hur en trafiktunnel under Nissan kan utformas och hur dess konsekvenser blir för omgivningen. En trafiktunnel innebär enligt rapporten en begränsad barriärverkan och trafikmässig vinst för Halmstads centrala delar. Området på Söder kan efter en tunnelutbyggnad i princip fritt disponeras för t ex bostads- och rekreationsändamål.

Eftersom den västra tunnelmynningen förlagts strax väster om korsningen Skepparegatan/Amiralsgatan och den östra ca 100 meter väster om Stationsgatan kommer inte planerat bostadsområde att påverkas av trafikbuller från en eventuell tunnel.

4.7.8.2 Broalternativ

Ingemansson Technology AB har på uppdrag av HSB och ByggSjögren utfört beräkning av trafikbuller för ny vägsträckning (bro) söder om aktuellt område.

Vid nybyggnad av bostäder gäller följande riktvärden för högsta ljudnivå från vägrafik.

Riksdagsbeslut

I samband med Infrastrukturpropositionen, 1996/97:53, som antogs 1997-03-20, fastställde riksdagen riktvärden för trafikbuller. Riktvärdena redovisas i sammanfattning nedan. I beslutet anges också att: ”Vid tillämpning av riktvärdena i trafikinfrastrukturpropositionen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till riktvärdesnivåerna bör inriktningen vara att utomhusvärdena inte överskrids”.

Riktvärden för buller från vägtrafik

Tabell 4.4 – Ljudnivå inomhus från trafikbuller. Högsta värden för A-vägdga, ekvivalenta och maximala, ljudtrycksnivåer, L_{pA} och L_{pAFmax}

Utrymme	Typ av krav	Klass A (dB)	Klass B (dB)	Klass C (dB)	Klass D (dB)
Bostadsrum	L_{pA}	22	26	30	34
	L_{pAFmax}	37	41	45	49
Kök	L_{pA}	27	31	35	39

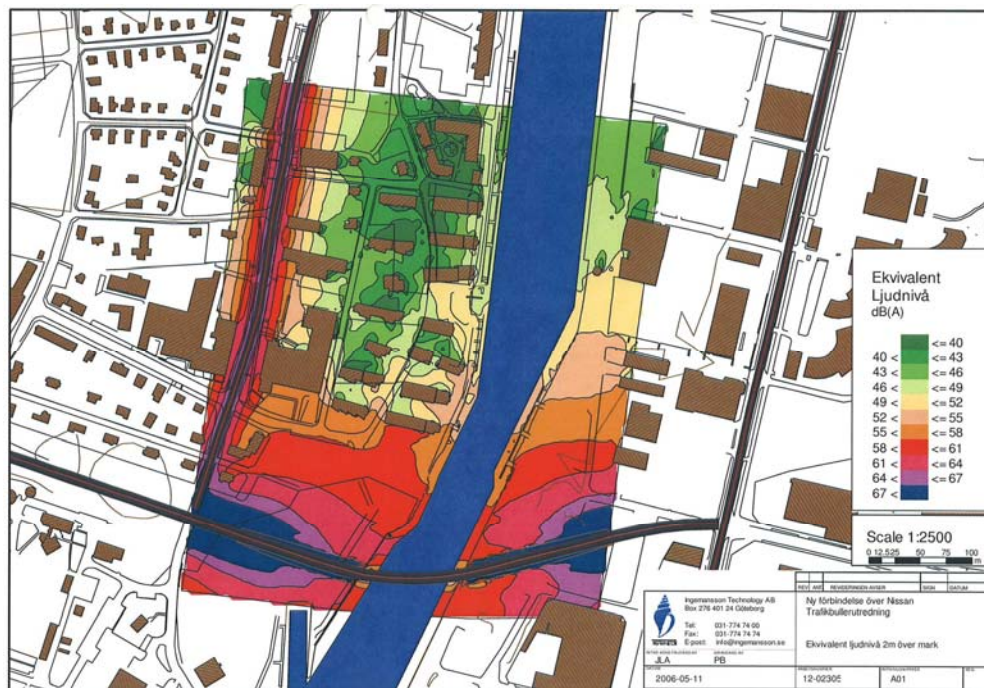
Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikstruktur.

	Högsta trafikbullernivå, dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärden)		
Vid fasad	55	
På uteplats		70

Källa: Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

Slutsats av beräkningarna

Ekvivalent ljudnivå vid närmaste bostäder överskrider riktvärdet på 55 dB(A) vid några fastigheter, layouter nedan. Riktvärdet för maximal ljudnivå, 70 dB(A) vid uteplats, innehålls för samtliga fastigheter.



Ekvivalent ljudnivå 2 meter över mark.



Maximal ljudnivå 2 meter ovan mark.

Resultatet visar endast bullerbidraget från trafik på Hamnleden, Fiskaregatan samt Stationsgatan. Övriga intilliggande vägar samt slående ljud som uppstår då fordon passerar över bron är ej medtagna i utredningen ovan.

Övriga bullerkällor t ex hamnverksamhet är ej medräknade. Bullerkrav från trafik och industrier hanteras var för sig.

För ytterligare fasadlayouter och bullerkartor visande ekvivalent- respektive maximal ljudnivå hänvisas till "Rapport 12-02305-06051100, Ny bro över Nissan, Trafikbullerutredning för ny väg samt bro över Nissan", Ingemansson Technology AB 2006-05-18.



4.7.9 Bedömning

4.7.9.1 Tunnelalternativ

Eftersom den västra tunnelmynningen förlagts strax väster om korsningen Skepparegatan/Amiralsgatan och den östra ca 100 meter väster om Stationsgatan kommer inte planerat bostadsområde att påverkas av trafikbuller från en eventuell tunnel.

4.7.9.2 Broalternativ

Även om riktvärdet överskrids vid vissa fasader kan man med en god planering av bostäderna, t ex planering av lägenheter med hänsyn till ”bullrig” och ”tyst sida”, bygga bostäder med god ljudmiljö i detta område om broalternativet över Nissan väljs. Skall riktvärdena innehållas måste dock bullerbegränsande åtgärder vidtas på bron.

4.7.10 Kompletteringar efter samråd

Med anledning av inkomna samrådssynpunkter från bl a länsstyrelsen, tekniska nämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden har kompletteringar av bl a bulleravsnittet ansetts behövas.

Kompletteringarna rörande buller:

- ☐ Bullerstudien måste kompletteras med bullret från lotsbåtarna i Nissan samt komprimatorn vid Hallandsposten (mot Sjömansgatan). Då det finns en osäkerhet kring utbyggnaden av den södra delen behöver bullerutredningen kompletteras med en beräkning utan husen i söder, 4 st. vidare efterfrågas den sammanlagda bullerbilden avseende både verksamhet och trafik (vid broalternativet).
- ☐ Utifrån reviderade trafiksiffror behöver bullerberäkningar tas fram för befintlig bostadsbebyggelse utmed Fiskaregatan och Södra vägen.

Kompletteringarna ovan redovisas i bilaga 4.

Kommentarer/slutsatser ur kompletteringen:

Lotsbåt och Hallandsposten

Hallandsposten har en komprimator samt två ventilationsutlopp som ger förhöjda nivåer för de östra av de planerade fastigheterna. Komprimatorn och ventilationsutloppen i norra och södra fasaden bör åtgärdas för att de planerade fastigheterna ej skall överskrida 40 dBA riktvärdet nattetid.

Lotsbåtarna trafikerar Nissan endast vid ett fåtal tillfälle per år och har därför placerats som bullerkälla vid kajen där de är stationerade. Dessa ger ingen förhöjd nivå jämfört med beräkningarna där endast hamnverksamheten ingick.

Förändring då de 4 sydligaste fastigheterna tagits bort ur modellen

De fyra fastigheterna i söder (J, G, I och H) fungerade som skärmar för övriga fastigheter. Fastigheterna E, F och K har ej samma skärmverkan då dessa är mindre.



Sammanvägd nivå för vägtrafik och industribuller

Den sammanvägda nivån domineras helt av vägtrafikbuller. Riktvärden för vägtrafikbuller kan ej jämföras med industribuller. Vägtrafik räknas som ett dygnsekvivalent värde, men nattetid då trafikmängden minskar kommer industribuller att vara hörbart när inga fordon passerar.

Fiskaregatan och Södra vägen

En fördubbling i trafikmängd ökar ekvivalentnivån med 3 dB. En 30 % ökning innebär en ökning med ca 1,1 dB. Maximalnivån påverkas av hastigheten och ändras ej vid en ökning av antalet fordon.

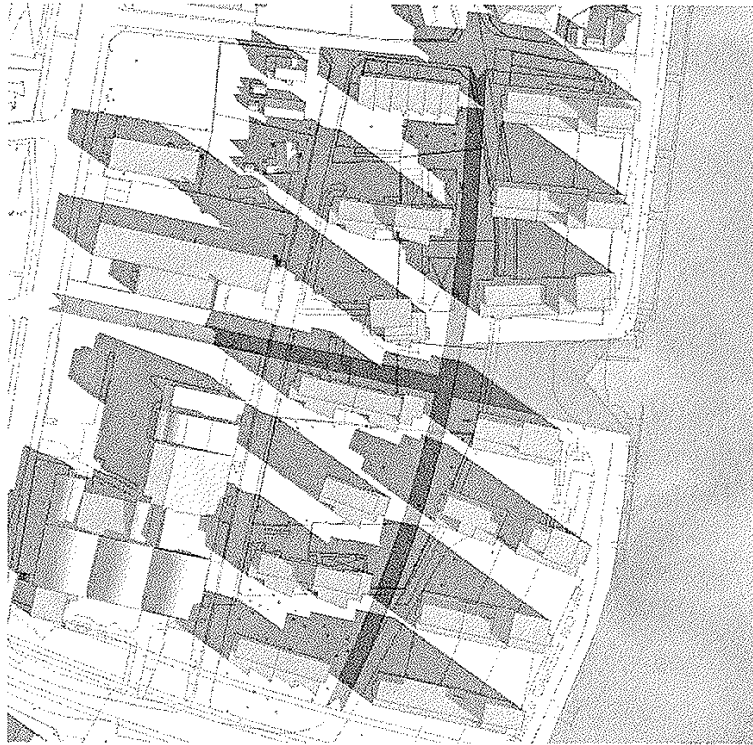
Övriga kommentarer

Återigen kan kommenteras att riktvärdena för vägtrafik och industribuller ej uppfylls för samtliga fastigheter. Däremot kan man genom planering av både fastigheternas placering samt lägenheternas planlösning skapa en god ljudmiljö.



4.7.11 Solbelysning

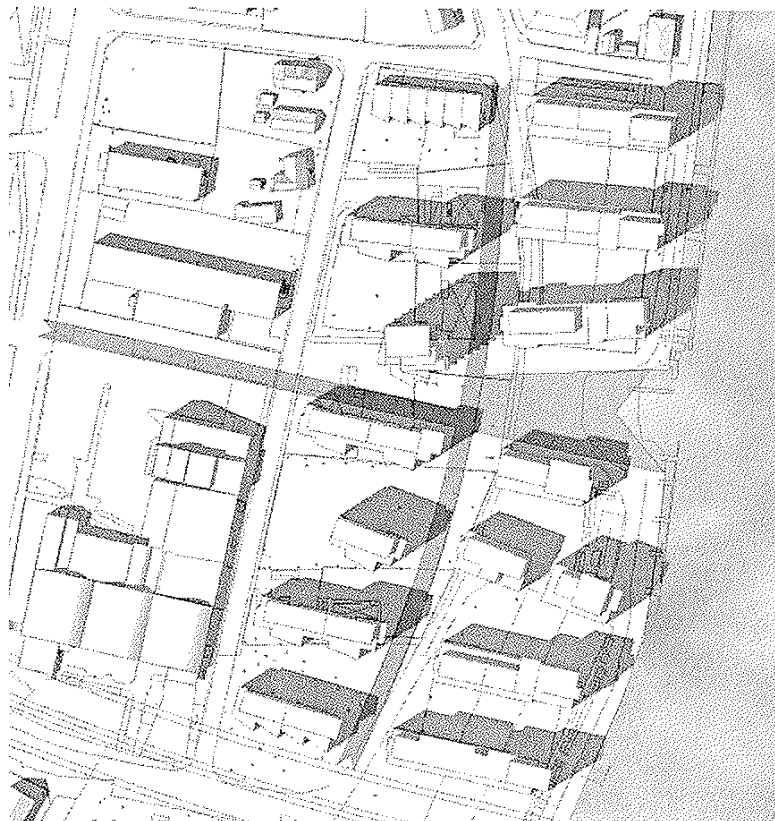
En solstudieanalys för området har utförts av Fredblads Arkitekter AB. Några olika skuggsimuleringar redovisas nedan.



Vår-/höstdagjämning kl. 09:00



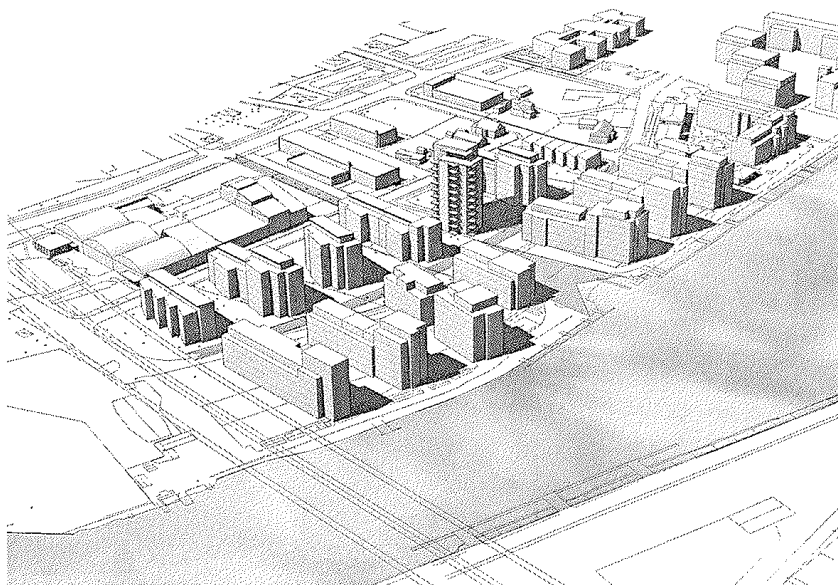
Vår-/höstdagjämning kl. 15:00



1 juli kl. 15:00



Den slutliga utformningen av området är inte ännu beslutad. Tanken är dock att ”högdelen” av fastigheterna närmast Nissan placeras mot vattnet så att skuggan på eftermiddagen faller mot vattensidan. Skuggproblematiken finns med under projektets gång så att erforderligt antal soltimmar faller på de mest skuggutsatta lägenheterna även i det slutliga programförslaget.



Fågelperspektiv över programförslaget

4.7.12 Vindförhållanden

Ny höge bebyggelse riskerar att bli vindexponerad i det, till viss del, utsatt läget nära Kattegatt. Man räknar dock inte med någon påtaglig risk för avkylning av husen, dels med tanke på att den förhärskande vindriktningen är från den västliga landsidan, dels med tanke på husens placering i öst-västlig riktning.



4.8 Stadsbild

4.9 Stads- och landskapsbild

Historiskt sett har området varit industriområde, men i de västra delarna har bostadsbebyggelse förekommit under en längre tid. Verksamheter som bedrivs idag i kv Bojen är av småindustriell karaktär och kontorsverksamhet.

Området präglas i öst av Nissan som angränsar till området och utgör en stor barriär för rörelse i öst-västlig riktning. Närmaste överfarten ligger 1 km uppströms. Nissan är inte en visuell barriär utan skapar ett stort öppet rum med visuell kontakt åt norr och söder. Tillika utgör Nissan en viktig puls och tillgång för området.

Utmed Nissastranden löper Dragvägen som är en gammal skeppningsväg där fartyg drogs upp längs strömmen till Halmstads centrala delar. En relik från detta är granitpollare som står på ca 25 m c/c-avstånd. De första 100 meterna från norr sett har en kajskoning och även en brygga som löper utmed. Bryggan nyttjas av äldre fiske-trålare och andra fritidsbåtar av olika storlekar. Därefter bryts strandlinjen och vidgar sig till en slip som tidvis är mycket använd av fritidsfiskare. I samband med detta är området fullt med parkerade bilar och trailers.

Därefter övergår kajen till en glacis, strand som har stenskonig. Utmed denna del finns flera små fiskebodas och mindre bryggor för båtar. Dragvägen bör enligt den fördjupade övesiktsplanen för Söder bindas samman med Västra stranden och Prins Bertils stig.

Området mellan Dragvägen och Södra vägen består i den norra delen av Matadorverken som idag består av en låg men lång byggnad som hyrs ut till flera företag. Byggnaden är i två våningar. Matadorverken har byggts till och förändrats med tiden och har delvis gul tegelfasad och gul plåtfasad vilket ger ett brokigt intryck. Den södra delen utgörs av en stor uppställningsyta som är asfalterad och flera sammanhängande skjul som innehåller olika verksamheter t ex plåtslageri och måleri. Den asfalterade ytan inrymmer idag skrotbilar, trailers, husvagnar och båtar.

Mellan Södra vägen och Sjömansgatan finns ett flertal villor som är inbäddade i grönska. I den norra delen närmast Klyvaregatan finns Katthuset som är q-märkt samt ett hus som inrymt en handelsbod. Båda byggnaderna är i dålig kondition och obebodda. De övriga villorna är bebodda, men är eftersatta i underhåll. I den södra delen mellan Södra vägen och Klyvaregatan finns en sankmark med stora uppvuxna klibbalar samt almar. Flertalet almar har drabbats av almsjukan. Tillsammans bildar de en grönstruktur som är påtaglig och förbinder Aleskogen/Västra Stranden till området.

4.9.1 Konsekvenser av nollalternativet

4.9.1.1 Stads- och landskapsbild

Eftersom nollalternativet bedöms innebära att nuvarande markanvändning med småskalig industri, i- och upptagning av småbåtar samt att villor bibehålls är förutsättningarna under respektive miljöaspekt generellt gällande för områdets utveckling. Några kommentarer kan emellertid göras:

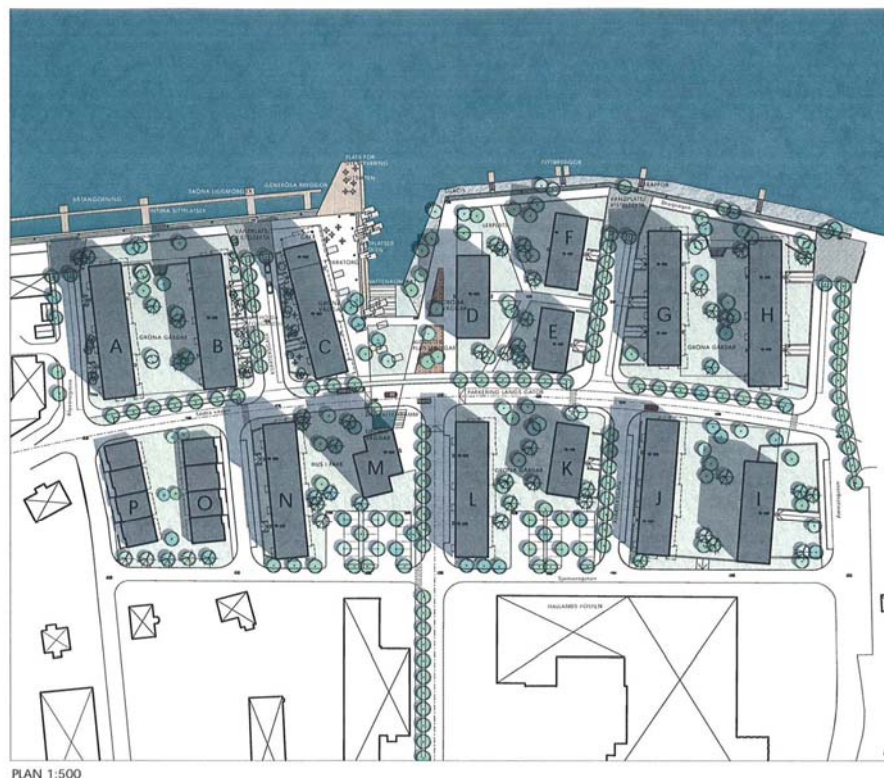
Nollalternativet innebär en konflikt med den fördjupade översiktsplanen för Söder där aktuellt område föreslås för bostadsbebyggelse.

4.9.2 Konsekvenser av genomfört planförslag

4.9.2.1 Stads- och landskapsbild

Den föreslagna bostadsbebyggelsen kommer att höja statusen på Söder och utgöra ett modernt tillskott för boende i området.

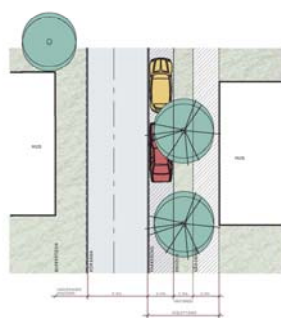
Bostadsbebyggelsen består av 16 flerfamiljs bostadshus och två bevarade villor. Området kommer att få lite olika karaktärer, det västra området som är mellan Sjömansgatan och Södra vägen får en mer "hus i park" karaktär för att återknyta till den befintliga strukturen. Den östra delen som är mellan Södra vägen och Nissan får en mer stadsmässig karaktär. Allmänt sett kommer utbyggnadsförslaget att ge en större grönfaktor för området.



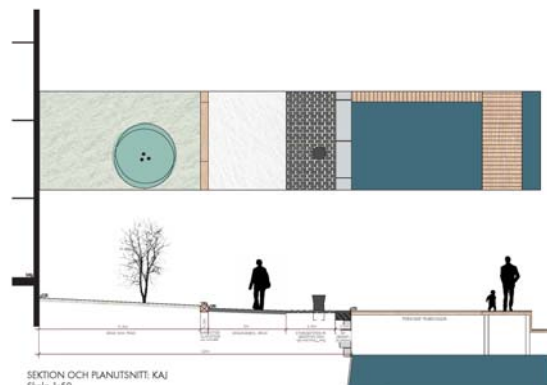
Situationsplan



Gatorna hanteras med två principer, huvudgata och kvartersgata. Huvudgatan utgörs av Södra vägen samt den nya gatan som går i väst-östlig riktning från Fiskaregatan över kv Blocktyget och ansluter till Södra vägen. Gatorna kantas av en ensidig allé med trottoar och längsgående parkering. Kvartersgatorna som hamnar på kvartersmark har mindre körbanebredd, trottoarer på båda sidorna och kantas av en ensidig trädallé. Förgårdsmark ger en halvprivat zon mellan kvartersgatan och fasaden.



PLANUTSNITT: SÖDRA VÄGEN
Skala 1:100



SEKTION OCH PLANUTSNITT: KAJ
Skala 1:50



SEKTION: SÖDRA VÄGEN
Skala 1:100



SEKTION: KVARTERSGATA
Skala 1:100

Gatusektioner

Centralt i området där slipen finns kommer ett gemensamt parktorg att anläggas med sittplatser, bryggdäck, träd, blomsterplanteringar och möjlighet att gå ända ner till vattenytan.

Mot Nissan blir bebyggelsen 6 våningar med indragen 7:e våning. Huset norr om parktorget kommer att skjuta ut närmare kajen och Nissan, vilket förstärker den nya bostadsbebyggelsen längre upp längs Nissan. Husen trappas ned mot Södra vägen till 4 plan med indragen 5:e. Byggnaderna har en marinprägel för att rimma med havets närhet och har stora generösa balkonger i gynnsamma väderstreck. Två underjordiska parkeringsgarage byggs för att tillgodose parkeringsbehovet, vilket ger grönare gårdar eftersom ytparkeringen blir begränsad till gatorna.

I det västra området kommer det i anslutning till parktorget att byggas ett 10 våningar högt punkthus, som ger Söderkaj ett visuellt landmärke. I den nordvästra delen av området ersätts de befintliga byggnaderna med stadsradhus i två plan. Anslutningen till omgivande villabebyggelse i norr harmonierar med radhusens skala.



Utmed Södra vägen är byggnaderna 6 våningar med indragen 7:e, emedan de trapppar ner sig mot Sjömansgatan till 4 plan med indragen 5:e våning. Även detta upplevs positivt att man får en lägre övergång till kv Blocktyget. Byggnadernas gavlar kommer även att kunna ses från Fiskaregatan. På det avståndet kommer byggnaderna att upplevas som låga förutom punkthuset som blir landmärket. Under ett av kvarteren byggs underjordiskt garage. I och med det får vi grönare gårdar och mindre markparkeringar vilket är positivt för grönstrukturen.

4.9.3 Bedömning

Nollalternativet innebär en konflikt med den fördjupade översiktsplanen för Söder där aktuellt område föreslås för bostadsbebyggelse.

Den föreslagna bostadsbebyggelsen kommer att höja statusen på Söder och utgöra ett modernt tillskott för boende i området. Allmänt sett kommer utbyggnadsförslaget att ge en större grönfaktor för området.



4.10 Byggskedet

4.10.1 Utbyggnadsalternativet

Under byggskedet kommer det att uppstå ett flertal störningar i form av bland annat olika emissioner (buller, luftföroreningar, vibrationer) och trafik.

Störande **buller** kan uppkomma vid flera moment av ett bygge: exempelvis trafik, masshantering och pålning. I enlighet med gällande riktvärden får nivån för byggbuller (ekvivalentnivå) vid bostäder dagtid uppgå till högst 60 dB(A), kvällstid och nattetid är dessa riktvärden 50 dB(A) respektive 45 dB(A). På ett avstånd av 100 meter från en byggarbetsplats med samtidig verksamhet med två grävskopor och två hjullastare uppgår bullernivån till ca 60 dB(A), vilket således är nivån för riktvärdet. Vid konventionell pålning kommer ljudnivån 200 meter från arbetet att uppgå till ca 60 dB(A).

Utsläpp av **luftföroreningar** från byggskedet torde vara ett mindre problem. Dock kan eventuellt störningar uppkomma från damning vid hantering av torra massor.

Temporära avsänkningar av **grundvattnet** kan erfordras i vissa byggmoment. Detta kan komma att påverka grundvattennivåerna i omgivningarna. Viktigt vid byggskedet är att tillse att vattenkvaliteten i Nissan inte påverkas på ett för miljön signifikativt sätt, varken till följd av kemikalieutsläpp eller av sedimentspridning. Detta innebär exempelvis att om man behöver göra temporära pumpningar för att sänka grundvattnet, får det utpumpade vattnet inte avledas till Nissan på ett sådant sätt att det uppstår sedimentbildning. För att reducera risken för att olyckor sker med kemikalier, måste dessa hanteras på ett miljömässigt korrekt sätt. Lagring av kemikalier skall ske inom avsedda invallningar.

Frågeställningen kring markföroreningar behandlas under kapitel 4.2 ovan.

4.10.2 Bedömning

Inför byggskedet bör undersökas vilka vägar som är mest lämpade för transport av material med avseende på såväl trafikstörningar som buller.

För att minska bullerstörningar i omgivningarna kan krav föreläggas om olika bullerskyddsåtgärder, exempelvis att använda mindre bullrande metoder vid pålning. Det är även väsentligt att i tid informera närboende om när bullrande moment kommer att genomföras. Eventuell värdefull vegetation bör avskärmas och skyddas under bygget.

I anslutning till byggstart bör tillsammans med entreprenörerna upprättas ett miljökontrollprogram. Detta program skall omfatta villkor för olika arbetsmoment (bullrande verksamheter, grundvattenavsänkning, trafikomläggningar, hantering av massor m.m.) Programmet bör även innehålla olika former av uppföljningar (bullermätningar, kontroll av vattenkvalitet, kontroll av vattennivåer, redovisning av materialhantering) och en beredskapsplan för oförutsedda händelser (sättningar, haverier). Fortlöpande skall kommunen tillsammans med entreprenörerna se över kontrollprogrammet och då så erfordras revidera detta.



4.11 Beaktande av miljö kvalitetsmål och andra miljö hänsyn

De svenska miljö målen innebär att ansvaret för miljön inte längre är miljö vårdens ensak utan alla skall hjälpas åt att överlämna ett samhälle till nästa generation där de stora miljö problemen är lösta. De 15 svenska miljö målen är nedbrutna på regional nivå. I Halland antogs de regionala miljö målen – Miljö mål för Halland, i september 2003, Meddelande 2003:16.

Nationella och regionala miljö mål kommenteras nedan. Endast miljö kvalitetsmål som berör detaljplanen kommenteras

4.11.1 Nationellt miljö mål - Begränsad klimatpåverkan

Fler bostäder i stadens centrala delar skapar förutsättningar för ett minskat bilberoende, vilket i sin tur är nödvändigt för att *begränsa klimatpåverkan*.

4.11.1.1 Regionalt delmål 1

”De halländska utsläppen av växthusgaser ska som ett medelvärde för perioden 2008-2012 vara minst 4 % lägre än utsläppen år 1990, räknat som koldioxidekvivalenter.”

Centralt boende minskar behovet av biltransporter vilket i sin tur minskar koldioxidutsläppen.

4.11.1.2 Regionalt delmål 2

”Nettoutsläppen av koldioxid från landtransporter inklusive arbetsmaskiner ska i absoluta tal ha minskat med minst 5 % mellan år 2000 och 2010.”

Se under ”Regionalt delmål 1” ovan.

4.11.1.3 Regionalt delmål 3

”Antalet resenärer i kollektivtrafik ska öka med minst 50 % mellan 2000 och 2010.”

Centralt boende med väl utbyggd kollektivtrafik bör bidra till ökat antal resenärer i kollektivtrafik.

4.11.1.4 Regionalt delmål 7

”Användning av köpt energi i bostäder och lokaler avseende uppvärmning, tappvarmvatten, hushålls- och driftsel
- minskas med 10 % mellan 1995 och 2010 i det totala beståndet,
- uppgår till högst 90 kWh/m² och år i nybyggnation 2010.”

Nybyggnation ökar förutsättningarna att uppnå målet.

4.11.2 Nationellt miljö mål – Frisk luft

Trafiktillskottet i centrum på grund av den planerade bebyggelsen beräknas bli så liten att miljö målet *frisk luft* inte påverkas negativt.



4.11.2.1 Regionalt delmål 1

”Halterna 20 mikrogram/m³ som årsmedelvärde och 100 mikrogram/m³ som timmedelvärde för kvävedioxid ska i huvudsak vara uppnådda år 2010.”

Årsmedelvärde respektive timmedelvärde på anslutningsgatorna till bostadsområdet beräknas bli 15 respektive 36 mikrogram/m³ inklusive den tillkommande trafik som området skapar.

4.11.3 Nationellt miljömål – Bara naturlig försurning

Fler bostäder i stadens centrala delar skapar förutsättningar för ett minskat bilberoende, vilket i sin tur bidrar till *bara naturlig försurning*.

4.11.3.1 Regionalt delmål 3

”År 2010 har utsläppen i Halland av svaveldioxid till luft minskat med 25 % från 1995 års nivå.”

Minskat bilberoende bidrar till viss del till minskade svavedioxidutsläpp.

4.11.3.2 Regionalt delmål 4

”Senast år 2010 ska utsläppen i Halland av kväveoxider till luft ha minskat med minst 55 % från 1995 års nivå.”

Minskat bilberoende bidrar till minskade kväveoxidutsläpp.

4.11.3.3 Regionalt delmål 5

”Nedfallet av svavel och kväve skall inte överskrida de kritiska belastningsgränserna.”

Se regionalt delmål 3 och 4 ovan.

4.11.4 Nationellt miljömål – Giftfri miljö

Förorenad mark i området skall saneras i samband med exploatering, vilket bidrar till en *giftfri miljö*.

4.11.4.1 Regionalt delmål 4

”Förorenade områden är identifierade samt undersökta och minst 30 % av områdena av riskklass mycket stor och stor är åtgärdade senast år 2010.”

Förorenad mark i området skall saneras i samband med exploatering.

4.11.5 Nationellt miljömål – Ingen övergödning

Minskat bilberoende bidrar till minskade kväveoxidutsläpp vilket i sin tur bidrar till *ingen övergödning*.



4.11.5.1 Regionalt miljömål 5

”Senast år 2010 ska utsläppen i Halland av kväveoxider till luft ha minskat med minst 570 ton från 1995 års nivå.”

Minskat bilberoende bidrar till minskade kväveoxidutsläpp.

4.11.6 Nationellt miljömål – Grundvatten av god kvalitet

Saneringen av förorenad mark i området bidrar till *grundvatten av god kvalitet*.

4.11.7 Nationellt miljömål – Hav i balans och levande kust och skärgård

Trots stora förändringar i den marina miljön längs Nissan bevaras och förnyas Halmstad som hamnstad, vilket bidrar till en *levande kust*.

4.11.8 Nationellt miljömål – God bebyggd miljö

Centralt belägna attraktiva bostäder vid vatten, blandade upplåtelseformer, begränsade störningar, sammanhängande grönska, skall bidra till *god bebyggd miljö*.

4.11.8.1 Regionalt miljömål 6

”Miljöbelastningen från energianvändningen i bostäder och lokaler minskar och är lägre år 2010 än år 1995. Detta ska bland annat ske genom att den totala energianvändningen effektiviseras för att på sikt minska.”

Nybyggnation ökar förutsättningarna att uppnå målet.

4.11.8.2 Regionalt miljömål 7

”År 2020 ska byggnader och deras egenskaper inte påverka hälsan negativt.

Därför ska det säkerställas att:

- a) samtliga byggnader där människor vistas ofta eller under längre tid senast år 2015 har en dokumenterat fungerande ventilation,
- b) radonhalten i alla skolor och förskolor år 2010 är lägre än 200 Bq/m³ luft,
- c) radonhalten i alla bostäder år 2020 är lägre än 200 Bq/m³ luft.”

Nybyggnation ökar förutsättningarna att uppnå målet.



5 Referenser

PM, Förstudie, Kv. Barkskeppet, Beckbrännaren, Bojen m.fl., Halmstad – WSP
2006-04-07

Rapport, Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Kv. Barkskeppet, Beckbrännaren och Bojen, Halmstad – WSP 2006-06-06

PM, Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Kv. Barkskeppet, Beckbrännaren och Bojen, Halmstad – WSP 2006-06-06

Bedömning av luktbeläggning, HSB, området Söder i Halmstad – SWECO VIAK AB 2005-11-21

Rapport, Halmstad Söder, Halmstad kommun – Förprojektering mark- och grundläggning – WSP 2006-05-25

Rapport Nissanvarvet 2, bullerutredning, rapportnr. 12-01998-r-A (+komplettering) – Ingemansson Technology AB 2006-01-13

Rapport Ny bro över Nissan, trafikbullerutredning för ny väg samt bro över Nissan, rapportnr. 12-02305-06051100 – Ingemanssons Technology AB 2006-05-18

Bullerstörningar på Söder – Miljö- och hälsoskyddskontoret, Halmstad kommun 2000-10-04

Miljömål för Hallands län, Meddelande 2003:16 från Länsstyrelsen Halland

Handbok för vägtrafikens luftföroreningar: 8.9 Nomogrammetoden – Vägverket

Omgivningsbeskrivning, Kvarteret Beckbrännaren, Halmstad, 2001-09-04 – AB Jacobson & Widmark

Fördjupad översiktsplan för Söder i Halmstad – Stadskontoret/Samhällsbyggnad juni 2006

Risikanalys för höga vattenstånd i Nissan – SWECO VIAK AB 2006-06-22

Detaljplaneprogram för kv Bojen och Barkskeppet m fl, Söderkaj, Halmstad – Byggnadsnämnden Halmstad kommun 17 maj 2006

Halmstad Söderkaj, Ny bostadsbebyggelse, Trafikanalys – WSP Samhällsbyggnad, oktober 2006

Rapport, Miljöteknisk markundersökning, Söderkaj, Halmstad – Norra delen av Etapp 1 – WSP 2007-01-26

PM, Miljöteknisk markundersökning, Söderkaj, Halmstad – Norra delen av Etapp 1 – WSP 2007-01-26



Särskild sammanställning enligt 6 kap 16 § Miljöbalken

Kv Bojen 1 m fl, Söderkaj

HSB Produktion

2007-11-08

Upprättad av:

Granskad av: Henrik Frindberg

Godkänd av: Jörgen Åberg



Särskild sammanställning enligt 6 kap 16 § Miljöbalken

Kv Bojen 1 m fl, Söderkaj

HSB Produktion

2007-11-08

Innehåll

Inledning	3
Hur miljöaspekterna har integrerats i planen	3
Förorenad mark	3
Översvämningsrisk	3
Lukt från Västra Strandens avloppsreningsverk	4
Buller	4
Energi	4
Byggmaterial	4
Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats	5
Skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden	6
De åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför	7
Förorenad mark	7
Översvämningsrisk	8
Luftföroreningar – trafik, miljö kvalitetsnormer	9
Lukt från Västra Strandens avloppsreningsverk	9
Buller från verksamheter	9
Vägrafikbuller	10
Tunnelalternativ	10
Broalternativ	10
Byggskedet	10



Inledning

När en plan har antagits ska kommunen enligt 6 kap § 16 Miljöbalken upprätta en särskild sammanställning som kan sägas vara ett slags utvärdering av arbetet med miljöbedömningen för planen. Den särskilda sammanställningen skall redovisa:

- Hur miljöaspekterna har integrerats i planen.
- Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats.
- Skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som övervägts.
- De åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

Hur miljöaspekterna har integrerats i planen

Förorenad mark

De miljötekniska undersökningarna visar att utifrån generella riktvärden så kan de påträffade föroreningarna i jorden utgöra en risk för människors hälsa eller miljön på lång sikt om området bebyggs och används i enlighet med kriterierna för känslig markanvändning. Saneras området i enlighet med de riktlinjer som presenterats i detaljplaneprocessen bedöms området inte utgöra någon risk för människors hälsa eller miljön.

Beslut har tagits att hela området skall saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM).

Översvämningssrisk

Det rekommenderas att nybyggnation vid söder med livslängd av ca 50 år dimensioneras för nivå + 2,7 meter. Källarutrymmen vid nybyggnation bör byggas som vattentäta konstruktioner och spillvattenledningsnät skall utformas för att klara höga grundvattennivåer.

I detaljplanen anges - ”lägsta nivå färdigt golv i meter över nollplanet”, till + 3 meter.

Exploatören har beslutat att med avsikt låta en viss mängd vatten vid en eventuell översvämning strömma in i källarutrymmena. Detta bl a för att inte konstruktionen skall ”lyfta”. Man kommer dock endast att använda oorganiska byggmaterial i källarutrymmena och kommer att placera vägguttag och elskåp ”hög”. Backventiler kommer att installeras i källarutrymmenas golvavlopp.



Lukt från Västra Strandens avloppsreningsverk

En utredning från SWECO VIAK, Luftvårdsgruppen i Göteborg föreslår ett antal åtgärder på reningsverket för att minska luktspridningen vilket leder till att den beräknade lukststyrkan (med de föreslagna åtgärderna) halveras i omgivningen.

Den åtgärd som skulle få klart störst effekt är inbyggnad av utlastningsplatsen vid slamutlastningen. Detta är också den åtgärd som för med sig oplanerade investeringskostnader för Halmstads kommuns Tekniska kontor varför en förhandling med exploatören av bostadsområdet krävs. Övriga åtgärder medför, i stort, inga direkta kostnader utöver de som redan finns i form av förebyggande underhåll.

Buller

Under förutsättning att bostadshusen placeras som tänkt, d.v.s. med tanke på att de olika fastigheterna skall skärma varandra och att alla bostadshus planeras med en "tyst" sida där sovrummet eller sovrummen placeras samt en "bullersida" visar utförd bullerutredning på en acceptabel ljudmiljö i bostadsområdet.

Energi

Utredning pågår angående ev. användande av solenergi. I övrigt kommer området att vara anslutet till fjärrvärmenätet.

Byggmaterial

Exploatören jobbar med en miljövalslista inom ramen för miljöprogrammet för att utifrån ett bestämt antal parametrar välja ur bl a miljösynpunkt optimala byggmaterial.



Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats

Ett flertal samråd har utförts mellan myndigheter och allmänhet under hela planprocessen. Många viktiga synpunkter har inkommit och planförslaget har i stor utsträckning reviderats eller justerats efterhand i enlighet med synpunkterna. Miljöaspekterna/miljökonsekvensbeskrivningen har i det fallet haft stor betydelse för den slutliga utformningen av planen.

Programsamråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2006-05-17 § 205 genomförts under tiden 23 maj – 17 juli 2006. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har också inbjudits till samrådsmöte den 13 juni 2006 i Byggnadsnämndens sessionssal, Rådhuset. Minnesanteckningar från samrådsmötet hålls tillgängliga på byggnadskontoret. Därutöver har planförslaget varit tillgängligt på byggnadskontoret samt på Halmstads kommuns websida under samrådstiden.

Samråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2006-11-22 § 441 genomförts under tiden 5 december 2006 – 31 januari 2007. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Därutöver har information om planförslaget sänts till berörda hyresgäster på kommunala fastigheter samt att planförslaget har varit tillgängligt på byggnadskontoret samt på Halmstads kommuns websida under samrådstiden.

Följande synpunkter rörande miljöaspekter framkom från myndigheter, nämnder, styrelser, hyresgäster och boende samt övriga sakägare under samråden.

- Bilpool bör finnas i området.

HSB kommer att verka för att bilpool etableras för medlemmarna i HSB:s bostadsrättförening i området.

- Länsstyrelsen anser att hela området skall saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM).

Avsikten är att hela området skall saneras ner till Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM).

- Det är viktigt att risken för översvämningar (från Nissan respektive havet) noga beaktas och att det i utredningen av översvämningssriskerna motiveras varför en viss höjd över havet har valts som lägsta golvhöjd.

Avsnittet om översvämningssrisk, konsekvenser och åtgärder har förtydligats i MKB:n. Inom ramen för detaljplanearbetet har översiktliga studier gjorts beträffande möjliga översvämningssåtgärder på lokal nivå. Bland annat kan kajkonstruktionen förberedas för ett tillfälligt översvämningsskydd t ex Aqua Fence. En studie har initierats i syfte att identifiera områden i kommunen där det bland annat finns risk för översvämningar. Målet är att skapa en helhetsbild i områden där risk föreligger samt göra information om dessa risker tillgänglig för beslutsfattare och handläggare i Halmstads kommun.

- Bullerstörningar från både närliggande verksamheter och lotsbåtar skall belysas. Dessutom bör det finnas en heltäckande bild av bullerförhållanden från trafiken och närbelägna industrier/hamnverksamhet. Företagen/hamnverksamheten som har bullervillkor i sina tillståndsbeslut enligt miljöbalken kan komma att få krav på bullerreducering om bostäderna kommer så nära att sätta bullervillkor överskrids.

Bulleravsnittet i MKB:n har förtydligats.



- Luktstörningar från närliggande verksamheter (alla) skall utredas. När det gäller avloppsreningsverket visar en utredning att luktmiljön norr om Amiralsgatan blir acceptabel.

Luktavsnittet i MKB:n har förtydligats.

- Erinran mot att bevarandet av den gamla affärsbyggnaden skall utgå.

Det f.d. "handelshuset", kv Barkskeppet 15, föreslås i utställningsförslaget rivas och ersättas med radhusbebyggelse. En avvägning har gjorts av flera ingående parametrar som byggnadens skick, hantering av förorenad mark, höjning av marknivåer, förändrat fasaduttryck etc. och helhetsbedömningen resulterar i förslaget att huset rivs.

- Luftföroreningar från biltrafiken har beräknats i två punkter på Söder. Inga överskridanden av miljökvalitetsnorm eller övre och undre tröskelvärden sker. För att ytterligare belysa luftföroreningssituationen i centrala Halmstad och den inverkan utbyggande av Söderkaj har bör också en beräkning göras vid Viktoriagatan.

Beräkning vad gäller luftföroreningssituationen på Viktoriagatan har skett.

- Bullerstörande påkning får ej ske utanför ordinarie arbetstid.

I anslutning till byggstart kan ett miljökontrollprogram upprättas. Detta program kan omfatta villkor för olika arbetsmoment; buller, grundvattenavsänkning, trafikomläggning etc. Det är även väsentligt att i tid informera närboende om när bullrande moment kommer att genomföras.

- Söder är centrala stadens lunga och därför får inte friluftslivet med båtar, bryggor, fiske och strandnära promenader bli lidande när den moderna utbyggnaden sker. Att bygga mäktigt är inget själändamål, däremot att behålla områdets karaktär.

Ett av de viktigaste målen i planarbetet är att tillse att allmänheten även fortsättningsvis har tillgänglighet till Dragvägen, kajerna och årummet vid Nissan.

Skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden

Alternativa lokaliseringar av bostadsområdet på kv Bojen 1 m fl är har inte redovisats i processen och är inte realistiska. Själva syftet med projektet är läget vid Nissan och närheten till stadens centrala delar som gör området till en attraktiv plats för en ny stadsdel med bostäder. I översiktplanen och den fördjupade översiktplanen för centrala Halmstad har denna delen av Söder varit ett prioriterat område att bygga.



De åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför

Förorenad mark

WSP Environmental har på uppdrag av HSB Produktion AB utfört en fördjupad riskbedömning avseende markföroreningar i området. Utvärderingen av hälso- och miljörisker har lett till att en åtgärdsutredning genomförts, vidare har en värdering av riskerna resulterat i en utvärdering av ekonomiska, tekniska och miljömässiga aspekter för dessa åtgärdsalternativ. Slutligen har mätbara åtgärds mål föreslagits.

Följande övergripande åtgärds mål har definierats för den fördjupade riskbedömningen och åtgärdsutredningen för området.

- Människor som bor i området skall inte utsättas för oacceptabla risker kopplade till exponering från förorenat grundvatten. Detsamma gäller barn och vuxna som tillfälligt besöker området.
- Människor skall kunna äta fisk från Nissan utan att utsättas för en exponering över lågrisknivå som kan härledas till påvisade föroreningar av kloretrade lösningsmedel.
- Eventuella läckage från fastigheten till recipienten (Nissan) skall inte ge påvisbara negativa effekter.
- Människor skall inte utsättas för oacceptabla risker i samband med schaktning för grundläggning och övrig byggnation av planerade flerbostadshus.

För att uppnå de övergripande åtgärds målen och för att reducera de risker som bedöms finnas på den aktuella platsen har en åtgärdsutredning utförts utifrån fyra olika åtgärdsalternativ.

- A. Utvändig tätning av betongkonstruktionen.
- B. Invändigt ventilerade golv
- C. Saneringsschaktning i samband med schaktning för grundläggning.
- D. Simulerad (forcerad) biologisk behandling (in-situ).

Utöver dessa fyra alternativ har även ett sk nollalternativ utvärderats, dvs ett alternativ där ingen aktiv åtgärd utförs.

Den genomförda åtgärdsutredningen resulterade i följande slutsatser:

De hälsorisker som är kopplade till inträngning av förorenade gaser i planerade byggnader bör kunna reduceras till acceptabla nivåer om åtgärdsalternativ A och C genomförs. Dessa åtgärder bör kunna utföras relativt enkelt vid den kommande byggnationen då de byggnadstekniska åtgärder som kommer att utföras för bostadshusen skiljer sig relativt lite ifrån de åtgärder som föreslås i åtgärdsalternativ A och C.

Åtgärdsalternativ B bedöms INTE som ett lämpligt alternativ.



Åtgärdsalternativ D bör genomföras för att helt säkerställa att förorenad gas inte kommer att kunna tränga in i planerade byggnader och orsaka risker för människors hälsa. Åtgärdsalternativ D innebär att en stimulerad biologisk nedbrytning kommer att reducera föroreningsmängder och föroreningshalter till acceptabla nivåer inom hela det förorenade området. Den stimulerade biologiska nedbrytningen behöver dock pågå i 3-4 år innan acceptabla haltnivåer kan erhållas. Under tiden är det därför viktigt att de föreslagna tätningsåtgärderna i åtgärdsalternativ A ger ett tillräckligt skydd mot inträngning av förorenad gas. Åtgärdsalternativ D kan till skillnad mot övriga åtgärdsalternativ också minimera den något förhöjda miljörisk som inte helt kan uteslutas lokalt i det område där förorenat grundvatten läcker ut i Nissan.

WSP rekommenderar således en kombination av åtgärdsalternativ A, C och D.

All förorenad jord med föroreningshalter över det generella riktvärdet för KM kommer förslagsvis att schaktas upp och transporteras till depони/behandlingsanläggning.

Beträffande alternativ D – forcerad biologisk behandling, görs uppskattningar hur lång tid det kan ta för föroreningen att brytas ner till acceptabla haltnivåer och vilka kontroller av grundvattnet som krävs för att med säkerhet kunna fastställa när dessa acceptabla haltnivåer har infunnit sig. Beräkning av acceptabla haltnivåer görs i den fördjupade riskbedömningen tillsammans med förslag på mätbara åtgärdsåtgärder. Vidare behandlas de övriga åtgärder, kompletterande undersökningar och kontrollprogram som krävs för att genomföra och övervaka en stimulerad biologisk nedbrytning.

Översvämningsrisk

Det rekommenderas att nybyggnation vid söder med livslängd av ca 50 år dimensioneras för nivån + 2,7 meter. Källarutrymmen vid nybyggnation bör byggas som vattentäta konstruktioner och spillvattenledningsnät skall utformas för att klara höga grundvattennivåer.

I detaljplanen anges - ”lägsta nivå färdigt golv i meter över nollplanet”, till + 3 meter.

Halmstads kommun har initierat en översvämningsanalys för kustzonen som kommer att behandla möjliga åtgärder. Framtida möjliga åtgärder för att skydda befintlig bebyggelse vid Söder är permanenta invallningar längs med Nissan och mot sydväst, enskilda invallningar eller konstruktioner, diken, pumpanordningar etc. Alla dessa åtgärder har för- och nackdelar för de olika sakägarna i området som huvudsakligen utgörs av Halmstads kommun, nuvarande fastighetsägare och framtida intressenter. Valet av eventuella åtgärder för att minska konsekvenserna av framtida översvämnningar bestäms dels av sakägarnas intresse samt de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för respektive åtgärd.



Luftföroreningar – trafik, miljö kvalitetsnormer

Beräkningar utförda i MKB:n visar att miljö kvalitetsnormen inte överskrids i någon av de tre beräkningspunkter som redovisas, två st punkter på Söder och en punkt på Viktoriagatan. Ökningen av trafiken är marginell på grund av den nya byggnationen på Söderkaj.

I beräkningspunkten på Viktoriagatan överskrids det övre tröskelvärde för dygn enligt 98-percentilen samt det undre tröskelvärde för årsmedelvärde och 98-percentilen per timme. Överskridelserna sker på grund av nuvarande trafiksituation.

För PM10 överskrids den undre utvärderingströskeln för årsmedelhalt och 90-percentil i de båda beräkningspunkterna på Söder. I beräkningspunkten på Viktoriagatan överskrids den övre utvärderingströskeln för årsmedelhalt och den undre för 90-percentil. Samtliga överskridanden beror på allmänt höga PM-10 halter i tät-ortsmiljöer.

Miljö- och hälsoskyddskontoret i Halmstad mäter sedan 1989 luftföroreningarna med DOAS (Differentiell Optisk Absorptions Spektroskopi)- teknik. Mätningarna har skett på sträckan "Rådhuset – Teatern" över centrala Halmstad. En ny sträcka finns nu även i gatunivå utefter Viktoriagatan. De ämnen som mäts kontinuerligt är svaveldioxid, kvävedioxid och bensen. Den nya mätsträckan kan användas för att verifiera vissa av beräkningarna gjorda i MKB:n för detaljplanen.

Lukt från Västra Strandens avloppsreningsverk

En utredning från SWECO VIAK, Luftvårdsgruppen i Göteborg föreslår ett antal åtgärder på reningsverket för att minska luktspridningen vilket leder till att den beräknade luktstyrkan (med de föreslagna åtgärderna) halveras i omgivningen.

Den åtgärd som skulle få klart störst effekt är inbyggnad av utlastningsplatsen vid slamutlastningen. Detta är också den åtgärd som för med sig oplanerade investeringskostnader för Halmstads kommuns Tekniska kontor varför en förhandling med exploatören av bostadsområdet krävs. Övriga åtgärder medför, i stort, inga direkta kostnader utöver de som redan finns i form av förebyggande underhåll.

Som uppföljning till att utförda åtgärder givit önskad effekt bör en ny luktstudie genomföras efter att någon av de första etapperna av bostadsområdet färdigställts.

Buller från verksamheter

Under förutsättning att bostadshuset placeras som tänkt, d.v.s. med tanke på att de olika fastigheterna skall skärma varandra och att alla bostadshus planeras med en "tyst" sida där sovrummet eller sovrummen placeras samt en "bullersida" visar utförd bullerutredning på en acceptabel ljudmiljö i bostadsområdet.

Med tanke på att de ekvivalenta ljudnivåerna som beräknats runt och inne i de nya bostadsområdet är så låga måste de fasta installationerna såsom fläktar, luftintag, luftutlopp etc. dimensioneras och placeras på ett från ljudsynpunkt bra sätt.

Av bullerutredningen framgår att vissa av de närliggande verksamheterna inte kommer att kunna innehålla sina bullervillkor vid närmaste bostadshus utan att åtgärder vidtas vid respektive verksamhet.

Kompletterande bullermätningar/-utredningar bör genomföras såväl inom- som utomhus när största delen av byggnationen är färdigställd. Då den sista etappen, närmast en tunnel/bro, är osäker i tid när den uppförs bör sannolikt kompletterande bullerkontroll utföras före denna etapps färdigställande.



Vägtrafikbuller

Tunnelalternativ

Eftersom den västra tunnelmynningen förlagts strax väster om korsningen Skepparegatan/Amiralsgatan och den östra ca 100 meter väster om Stationsgatan kommer inte planerat bostadsområde att påverkas av trafikbuller från en eventuell tunnel.

Broalternativ

Även om riktvärdet överskrids vid vissa fasader kan man med en god planering av bostäderna, t ex planering av lägenheter med hänsyn till "bullrig" och "tyst" sida, bygga bostäder med god ljudmiljö i området om broalternativet över Nissan väljs. Skall riktvärdena innehållas måste dock bullerbegränsande åtgärder vidtas på bron.

Kompletterande bullermätningar/-utredningar bör genomföras såväl inom- som utomhus när bostadsområdet är färdigställt.

Byggskedet

Inför byggskedet bör undersökas vilka vägar som är mest lämpade för transport av material med avseende på såväl trafikstörningar som buller.

För att minska bullerstörningar i omgivningarna kan krav föreläggas om olika bullerskyddsåtgärder, exempelvis att använda mindre bullrande metoder vid pålning. Det är även väsentligt att i tid informera närboende om när bullrande moment kommer att genomföras. Eventuell värdefull vegetation bör avskärmas och skyddas under byggtiden.

I anslutning till byggstart bör tillsammans med entreprenörerna upprättas ett miljökontrollprogram. Detta program skall omfatta villkor för olika arbetsmoment (bullrande verksamheter, grundvattenavsänkning, trafikomläggningar, hantering av massor mm). Programmet bör även innehålla olika former av uppföljningar (bullermätningar, kontroll av vattenkvalitet, kontroll av vattennivåer, redovisning av materialhantering mm) och en beredskapsplan för oförutsedda händelser (sättningar, haverier etc.). Fortlöpande skall kommunen tillsammans med entreprenörerna se över kontrollprogrammet och då erfordras revidera detta.

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 27 mars 2008 § 15 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **Kv. BOJEN och BARKSKEPPET m.fl., Söder, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1011 K. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 1 april 2008.

Länsstyrelsen har den 22 april 2008 beslutat att någon prövning enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen inte skall ske.

Länsstyrelsen har genom beslut den 28 maj 2008 avslagit överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsens beslut har överklagats till regeringen. Regeringen har genom beslut den 18 december 2008 avslagit överklagandet. Detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 18 december 2008**.

Byggnadskontoret den 8 januari 2009.

Ann-Britt Thörner

Sändlista

Länsstyrelsen

Kommunala Lantmäterimynd.

MBK, nybyggnadskartor

Bygglov

Planavd.

Stadskontoret, Pia Nilsson

Stadskontoret, registrator

Fastighetskontoret, registrator

Tekniska kontoret, registrator