

PLANBESKRIVNING

Tillhörande detaljplan för del av

HALMSTAD 2:16 M.F.L.

SÖDRA INFARTEN ETAPP 2



SÖDRA INFARTEN ETAPP 2, HALMSTADS KOMMUN
1380K-P2023/10

Utökat förfarande, KS 2017/00527
Antagen av kommunfullmäktige 2023-03-30
Laga kraft 2023-07-06

INNEHÅLL

3	INLEDNING
7	MILJÖBEDÖMNING
9	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN
11	FÖRUTSÄTTNINGAR
18	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER
42	GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

INLEDNING

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning med genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser (ritning 1 och ritning 2)
- Illustrationskarta (del 1-3)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning (2020-11-20)
- Gestaltning PM, passage över Väst kustbanan
- Visualiseringar

Tillgängligt på samhällsutvecklingsavdelningen finns också:

- Fastighetsförteckning (2020-11-11, rev. 2022-07-21, rev. 2022-08-24, rev. 2023-03-10)
- Grundkarta (2020-11-06, rev. 2022-08-12, rev. 2023-01-19)

Övriga handlingar/utredningar:

- Bullerutredning Södra infarten (WSP, 2020-09-30, rev 2020-11-16)
- Dagvatten kompletterings-PM inkl bilagor, Södra infarten etapp 1 (Ramböll, 2016-05-13)
- Dagvatten och skyfall - Sammanfattande PM Södra infarten etapp 2 (Sweco, 2020-11-12)
- Dagvatten, kompletterande utredning Södra infarten etapp 1b (Sweco, 2020-02-21)
- Dagvatten, kompletterande utredning, PM föroreningsberäkningar Södra infarten etapp 1b (Sweco, 2020-06-05)
- Dagvattenutredning Södra infarten (Ramböll, 2015-08-17)
- Dagvattenutredning Södra infarten etapp 2, väster om Västervallvägen (Sweco, 2020-10-15)
- PM Dagvatten Södra infarten etapp 2 - Komplettering av föroreningsberäkning (Sweco, 2023-01-25)
- PM alternativstudie - utredning avseende passage av Väst kustbanan, Södra infarten, Halmstad kommun (WSP, 2017-01-13)
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) - geoteknik, Södra infarten, inkl bilagor (Sweco, 2020-09-30)
- Södra infarten - passage Väst kustbanan, Teknisk PM 7 geoteknik - geotekniska förutsättningar detaljplan etapp 2 (WSP 2023-01-16)
- Gestaltningprogram Södra infarten (2015-08-18)
- Miljökonsekvensbeskrivning Södra infarten (2016-05-19)
- Naturvärdesinventering Södra infarten Halmstad etapp 2 (Naturcentrum AB, 2019-05-08)
- Naturvärdesinventering och översiktlig konsekvensbeskrivning, Södra infarten Halmstad (Naturcentrum AB, 2015-01-19)
- Riskanalys farligt gods, Södra infarten etapp 2 Halmstad (Ramböll, 2020-05-08)
- Riskanalys detaljplan för Södra infarten etapp 2 (WSP, 2018-10-09)
- Social konsekvensbeskrivning för Södra infarten (Norconsult 2015-08-12)
- PM social konsekvensbeskrivning Södra infarten etapp 2 (Norconsult 2021-09-24)
- Trafikbullerutredning Södra infarten Halmstad (Ramböll, 2020-11-18)
- Trafikprognos Södra infarten 2040 (Ramböll, 2018-06-15)
- Utredning av förorenad mark, Södra infarten etapp 2 (Relement Miljö Väst AB, 2020-10-14)
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning Fregatten 8 (WSP, 2021-05-03)
- Miljöteknisk markundersökning del av Halmstad 2:16 och 4:28 (WSP, 2021-06-23)
- Miljöteknisk markundersökning Halmstad 2:8 m.fl. (WSP, 2022-02-04)
- Miljöteknisk markundersökning Flamman 3 m.fl. (WSP, 2022-05-23)

Detaljplanen har tagits fram utifrån bestämmelserna i Plan- och bygglag (PBL) 2010:900 samt Boverkets numera upphävda allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan. Detaljplanen består av en plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta och planbeskrivning. De ska underlätta förståelsen av detaljplanens innebörd samt redovisa de förutsättningar och syften planen har. De har, till skillnad från plankartan, ingen egen rättsverkan. Avsikten är att de ska vara vägledande vid tolkningen av planen.

Efter samråd och granskning tillkommer samrådsredogörelse respektive granskningsutlåtande där inkomna synpunkter sammanställs och besvaras.

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att förbättra transportinfrastrukturen i sydöstra Halmstad genom att koppla ihop E6 och väg 15 med hamnen. Syftet är även att koppla ihop befintliga och planerade verksamhetsområden i sydöstra Halmstad, att avlasta Laholmsvägen från trafik och farligt gods, samt att motverka Västkustbanans barriäreffekt mellan östra Halmstad och Östra stranden. Samtidigt ska detaljplanen inte hindra utbyggnad av godsbangård och järnväg.

Syftet med detaljplanen är också att skapa bättre förutsättningar dels för matning av framtida omvandlingsområden i sydöstra Halmstad och nya bostadsområden i centrum, dels för framtida trafikavlastning av centrala Halmstad.

Övergripande mål

Övergripande mål avseende denna detaljplan är kopplade till projektet Södra infarten. Målet med utbyggnad av Södra infarten är att skapa förutsättningar för en bättre logistik i Halmstads sydöstra delar, genom att binda samman befintliga och planerade verksamhetsområden och att koppla ihop väg 15 och E6 med hamnen.

Vidare är målet att Södra infarten ska bidra till en bättre miljö och till en högre trafiksäkerhet genom att avlasta Laholmsvägen från främst tung trafik och i synnerhet från farligt gods. Södra infarten bedöms även att bidra till en bättre miljö genom en trafikavlastning av Östra strandens centrum och i förlängningen en eventuell framtida trafikavlastning av Halmstads centrum.

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

I projektet Södra infarten tillkommer en ny passage över järnvägen vilket minskar järnvägens barriärverkan. En utbyggnad av Södra infarten innebär också att Östra strandens centrum genom avlastning från tung trafik, får nya utvecklingsmöjligheter.

Huvuddrag

Projektet Södra infarten har delats in i två huvudetapper, etapp 1 och etapp 2. Se bild 1 på nästa sida. Detaljplanen för etapp 2 omfattar Södra infartens huvudsträckning utmed Västkustbanan, ungefär från Montörgatan i söder till Stålverksgatan i norr, via bro över Västkustbanan. Längs denna sträckning ingår anslutning till Sliparegatan, bro över Västervallvägen, cirkulationsplats Larsfrid med anslutning till Larsfridsvägen, samt cirkulationsplats Hamnen med anslutning dels till Stålverksgatan,

dels till hamnområdet och Östra stranden. I detaljplanen ingår även ny separerad gång- och cykelkoppling mellan östra Halmstad och Östra stranden/Stålverksgatan över Västkustbanan.

Detaljplanen omfattar även ytor för industri i planområdets sydöstra respektive nordvästra delar samt yta för teknisk anläggning i planområdets norra del.

Planförslaget omfattar även användningarna allmän plats "NATUR" med primärt syfte dagvattenhantering, och allmän plats "SKYDD₁", med syfte att motverka buller och risk kopplad till transporter av farligt gods.

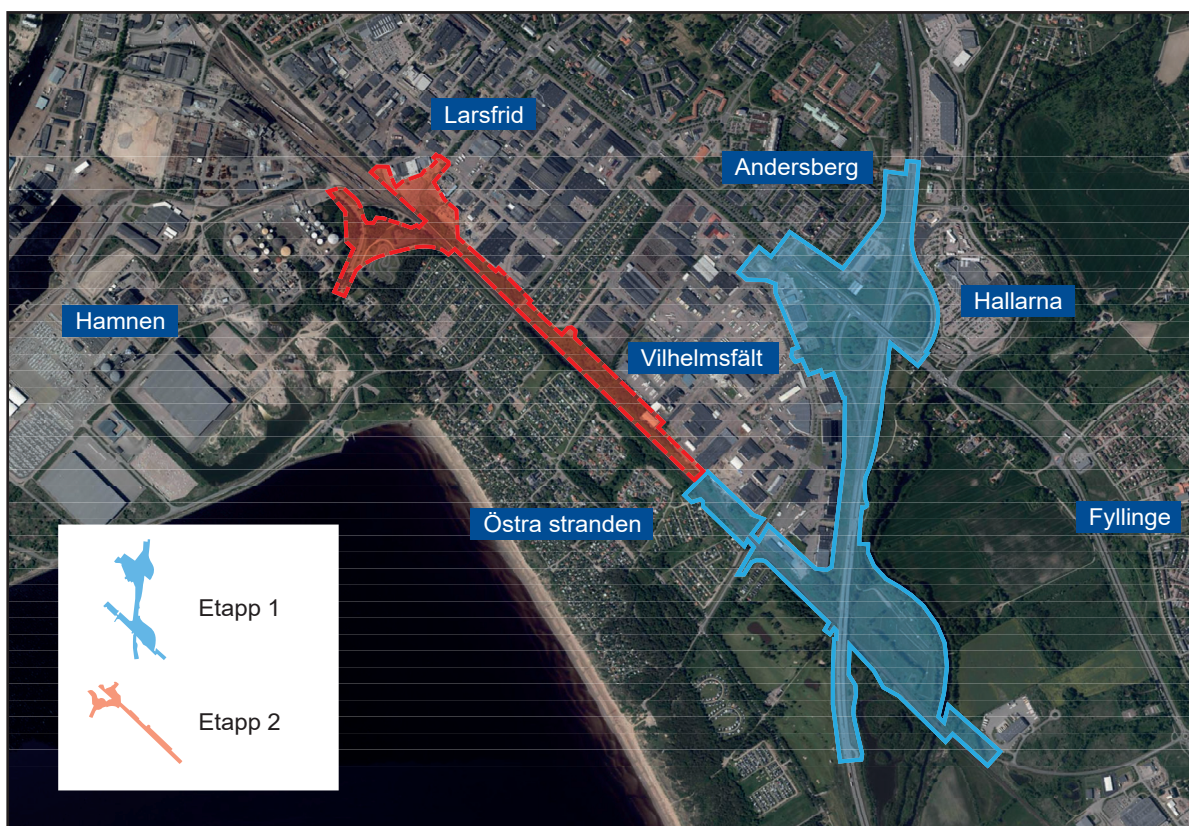


Bild 1. Översiktsbild - Södra infarten etapp 1 och etapp 2.

BAKGRUND OCH UPPDRAG

Uppdrag

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott (KSU) beslutade 2017-10-24, KSU § 210, att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att i detaljplan pröva Södra infarten etapp 2 på del av Halmstad 2:16 m.fl. fastigheter, samt att upprätta de avtal som fordras för detaljplanen.

Kortfattad historik

Södra infarten har funnits med i kommunens strategiska planering sedan 1990-talet.

- 2005-10-18 KS § 298, fick BN i uppdrag att upprätta detaljplan för Södra infarten. Byggnadsnämnden överlämnade uppdraget 2005-11-09 § 424 till byggnadskontoret.
- Byggnadsnämnden beslutade 2006-06-21 § 245 att samråda programhandlingarna.
- Efter genomfört programsamråd beslutade byggnadsnämnden 2007-03-21 § 122 att överlämna förslag till programsamrådsredogörelse samt tilläggsstudier till kommunstyrelsen

för yttrande.

- Kommunstyrelsen beslutade 2007-04-03 § 121 att godkänna planprogrammet med de revideringar och kompletteringar som tilläggsstudierna pekade på och gav byggnadsnämnden i uppdrag att fortsätta planarbetet. Planförslaget var ute på samråd 2008. Av olika anledningar stannade arbetet.
- 2014-05-27 KSU § 131 beslut om planuppdrag, Södra infarten etapp 1. Detaljplan för etapp 1 antogs av kommunfullmäktige 2017-09-26, KF § 103. Planen vann laga kraft 2018-06-21.
- 2017-10-24 KSU § 210 beslut om planuppdrag, Södra infarten etapp 2.
- 2020-12-01 KSU § 209 beslut om samråd, Södra infarten etapp 2.
- 2022-09-06 KSU § 130 beslut om granskning, Södra infarten etapp 2.

PLANDATA

Lägesbestämning och areal

Planområdet ligger i Halmstads sydöstra delar, ungefär två kilometer från centrala Halmstad. Detaljplanen omfattar drygt 15 hektar på bland annat del av fastigheterna Halmstad 2:16, Halmstad 2:1, Halmstad 2:27, Halmstad 2:8, Halmstad 4:28, Fregatten 6 och Fregatten 8. Planområdets ungefärliga avgränsning framgår av bild 2 nedan.



Bild 2. Planområdesgräns (röd streckad), Södra infarten etapp 2.

Planområdet sträcker sig i nordvästlig-sydöstlig riktning. Planområdets sydöstra del avgränsas av området Västervall, verksamhetsområdet Vilhelmsfält, och järnvägsspåret ("dieselspåret") norr om Väst kustbanan. Planområdets sydöstra del angränsar för övrigt, ungefär vid Montörgatans förlängning mot sydväst, detaljplan för Södra infarten etapp 1. Planområdets nordvästra del avgränsas ungefär av området Måsen, hamnområdet, godsbangården, och verksamhetsområdet Larsfrid.

Markägoförhållanden

Fastigheterna Flamman 4, Flamman 6, Fregatten 1, Fregatten 9, Halmstad 2:27 och Filen 3 är i privat

ägo. Halmstad 2:1 ägs av Trafikverket. Fastigheterna Halmstad 2:8, Halmstad 2:16, Halmstad 4:28, Flamman 3, Fregatten 6 och Fregatten 8 ägs av Halmstads kommun.

MILJÖBEDÖMNING

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål. De miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans samt levande kust och skärgård, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Behovsbedömning

Enligt PBL 4 kap 34 § samt Miljöbalken SFS 1998:808 ska detaljplaner, vars genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan, miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras eller inte.

En behovsbedömning upprättades i samband med framtagandet av programsamrådshandlingarna 2006. Behovsbedömningen från 2006, i vilken betydande miljöpåverkan antogs, låg till grund för ställningstagandet att genomförande av detaljplanen för etapp 1 ansågs medföra betydande miljöpåverkan. Den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram i samband med planarbetet för etapp 1 omfattar hela projektområdet. I samband med planarbetet för etapp 2 har miljökonsekvensbeskrivning, efter dialog med länsstyrelsen, uppdaterats utifrån nytillkomna förutsättningar och nya utredningar vad avser detaljplanen för etapp 2.

Ställningstagande

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

Sammanfattad bedömning av miljökonsekvenser och risker

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har av Ramböll (2020-11-20) tagits fram för detaljplanen för Södra infarten etapp 2:

Sammanfattat (se även bild 3 på nästa sida) medför planförslaget huvudsakligen en liten negativ konsekvens, med hänsyn till påverkan på vatten, naturmiljö och landskapsbild. Påverkan på riksintresset befintlig järnväg (Västkustbanan) i planförslaget bedöms däremot som tillfällig under byggskedet och påverkan på riksintresset för kommunikationer (allmän hamn) bedöms som positiv med hänsyn till ökad framkomlighet och tillgänglighet till hamnen i Halmstad med Södra infarten.

Riskerna kopplade till farligt gods bedöms som ej acceptabel i nollalternativet då säkerhetshöjande åtgärder behövs. I planförslaget bedöms däremot risken som acceptabel då den ökar med skyddsåtgärder som inarbetats i planen (såsom vägräcke). I planförslaget styrs dessutom trafik mot hamnen via Södra infarten, och vissa av vägarna avlastas från biltrafik och lastbilar, vilket minskar risken för olyckor på vägar.

I vissa aspekter medför planen en positiv konsekvens, till exempel avseende fördröjning av dagvatten orsakad av skyfall, där gröna ytor och ytor för dagvatten minskar risken för översvämningar. Utökad

bullerskydd som inarbetas i planförslaget bidrar också till att störningar från buller kring stugområden minskar. Den kumulativa påverkan som i vissa tillfällen kan uppstå vid stugområdet med hänsyn till buller från motorbana och vägar och järnväg försvinner. Utpekade naturområden/gröna ytor i planförslaget kommer att ge upphov till kopplingar mellan olika stadsdelar och gröna områden, vilket kan ge positiv konsekvens för rekreation och friluftsliv, även minskade störningar från trafik kan bidra till positiv konsekvens för rekreation och friluftsliv.

Sammanfattningsvis bedöms planen som genomförbar med säkerhetshöjande skyddsåtgärder avseende risker kopplat till farligt gods samt med hänsyn till de ytor och svackdiken som planlagts för att fördröja dagvatten. Planen bedöms även bidra till en god hushållning av mark och vatten enligt miljöbalkens grundläggande mål (1 kap. 1 § miljöbalken), då det aktuella planförslaget är beläget på redan ianspråktagen mark för främst industri/verksamheter och infrastruktur.

Aspekt	Nollalternativ	Planalternativ	Inarbetade åtgärder
Riksintresse befintlig järnväg – Väst kustbanan			-
Riksintresse för kommunikationer – allmän hamn			-
Vatten			Dagvatten omhändertas lokalt i svackdiken och torrdammar innan det avleds till befintliga dagvattenledningar. En kulvert under järnvägen för dagvattenledningen finns med på plankartan för att leda vattnet från norra sidan till södra.
Förorenad mark			Det finns tydlig lagstiftning och inarbetade rutiner som styr hur entreprenörer arbetar med markprovtagning, hantering och återanvändning av massor.
Naturmiljö			Det inkluderas gröna ytor i planförslaget.
Människors hälsa - buller			I planen inkluderas bullerskyddsåtgärder, såsom bullervallar.
Människors hälsa - luft			
Människors hälsa - Rekreation och friluftsliv			Vissa vägar avlastas från tung trafik, till exempel kan det genomföras förbud för genomfart av tung trafik på Västervallvägen.
Landskapsbild			Arbete med visualiseringsmodell i projektet under arbetet med planerad anläggning.

Bild 3. Sammanfattning av konsekvenser för miljöaspekterna. Grå färg avser ingen eller försumbar konsekvens, gul färg avser liten negativ konsekvens och grön färg avser positiv konsekvens. (Ramböll MKB 2020-11-20).

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

PLANER OCH PROGRAM

Översiktsplan

Södra infarten är utpekad i kommunens nu gällande översiktsplan "Framtidsplan 2050", laga kraft 2022-08-12. I översiktsplanen nämns bland annat att pågående detaljplanearbete med nya vägar som avses avlasta befintligt vägnät är Södra infarten och Slottsmöllebron, och att dessa i översiktsplanen pekas ut som "ny väg". Se bild 4 nedan som visar aktuell del av Södra infarten. I Framtidsplan 2050 nämns också att när Södra infarten är på plats skapas möjlighet till förändring av de rekommenderade vägarna för farligt gods. Detaljplanen är förenlig med gällande översiktsplan.



Bild 4. Utdrag ur Framtidsplan 2050. Aktuell del av Södra infarten (etapp 2) inom röd markering.

Gällande detaljplaner

Inom planområdet gäller detaljplaner enligt tabell 1. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner enligt tabell 1 har gått ut.

Detaljplan	Laga kraft, år	Huvudsaklig användning (inom planområdesgräns för detta planförslag)
1380K-P831	1991	Industrigata, industri ("J") och järnvägstrafik ("T1")
1380K-P411	1965	Järnvägsändamål ("Tj")
1380K-E238	2009	Skydd mot störning ("SKYDD")

1380K-P353	1960	Järnvägsändamål tillgängligt för allmän gatutrafik ("Tjz" och trafikändamål ("T"))
1380K-P193	1947	Järnvägstrafikändamål ("Tj") och park/plantering
1380K-P407	1964	Elektrisk högspänningsledning ("El") och gata
1380K-E3	1987	Industri ("J")
1380K-P507	1973	Transformatorstation ("Es"), "J" (industri) och elektrisk högspänningsledning ("El")
1380K-P250	1953	Järnvägstrafik ("Tj")
1380K-P665	1980	Järnvägstrafik ("Tj"), oljeupplagsområde som icke avser förvaring och hantering av brandfarliga varor ("Uoa") och park eller plantering/gata
1380K-P977	2005	Bilparkering ("Pi")
1380K-E11	1988	Transformatorstation, högspänningsledning ("E")

Tabell 1. Gällande detaljplaner.

Kommunala handlingsprogram

Förutom gällande lagstiftning rörande planering och byggande finns en rad mål och riktlinjer för Halmstads kommun. I detta sammanhang berör detaljplanen plan för transportsystemet. Detaljplanen, och projektet Södra infarten, utgör en viktig del i kommunens plan för transportsystemet. I plan för transportsystemet nämns att Södra infarten "byggs och planeras för att skapa stärkt koppling mellan hamnområdet och E6 samt väg 15, vilket avlastar en del av Laholmsvägen. Fram till Larsfridsvägen utgörs denna länk av ett transportrum och här prioriteras motortrafiken, de oskyddade trafikanterna separeras tydligt och där de korsar vägen måste detta göras planskilt".

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE

Västkustbanan, järnvägsanläggningen och Halmstads rangerbangård, utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, berörs av detaljplanen. Därutöver berörs område av betydelse för totalförsvarets militära del, civil flygplats (3 kap. 9 § miljöbalken) med koppling till totalförsvarets riksintresse. Två arealmässigt mindre markområden i detaljplanen ligger inom påverkansområde civil flygplats. Inom dessa områden medger detaljplanen allmän plats "VÄG", allmän plats "NATUR" och allmän plats "GATA". Planförslaget bedöms inte påverka påverkansområde civil flygplats.

Utöver riksintressen enligt ovan är följande riksintressen, utanför planområdet, av relevans för planförslaget:

- Kustområdet – rörligt friluftsliv och högexploaterad kust, 4 kap. 2 och 4 §§ miljöbalken
- Riksintresse friluftsliv (FN 14) – Laholmsbukten (3 kap. 6 § miljöbalken)
- Riksintresse Naturvård (NN 19) – Laholmsbukten-Eldsbergaåsen-Genevadsån-Lagan (3 kap. 6 § miljöbalken)
- Halmstads hamn och anslutande farleder är utpekade som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.
- Riksintresse Natura 2000 – Fylleån (7 kap. 28 § miljöbalken)

För mer information om riksintressen inom eller i planområdets närhet hänvisas till genomförd miljökonsekvensbeskrivning (Ramböll 2020-11-20).

FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Marken inom planområdet utgörs enligt SGU:s jordartskarta av postglacial sand. Området är platt med undantag av anlagda bullervallar söder om Väst kustbanan. Området präglas starkt av befintlig järnväg och Larsfrids verksamhetsområde norr om den. Se bilderna 5 och 6 nedan. De gröna inslagen i planområdet utgörs av spontant uppvuxna lövträdsridåer längs järnvägen samt öppna torra marker i anslutning till bangården, spår område och grusvägar söder om Väst kustbanan. Söder om Väst kustbanan strax norr om fritidshusområdet Måsen växer gles tallskog.



Bild 5 till vänster och bild 6 till höger. Bild 5 visar befintlig järnväg och bild 6 visar lövträdsridå mellan järnväg och verksamhetsområdet Larsfrid.

Mindre del av planområdet ingår i ett större område som finns upptaget i både Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv, 2008 och Grönplan för park- och grönområden, 2016. Området har benämningen Östra stranden och har som helhet fått högsta klassning i bedömningen av området rekreations- och naturvärden.

Östra strandens rekreativa värden är framförallt knutet till kustremsan, stranden, dynmiljöer och strandskog innanför dem. I Grönplanen konstateras att utvecklingsmöjligheter finns för att öka de rekreativa värdena i de östra delarna av Halmstad genom att knyta samman kusten med värdefulla områden längs Fylleån. Genom överbryggning av barriärer kan nya stråk tillskapas och tillgängligheten till andra rekreativa miljöer möjliggörs. Den del av planområdet som ingår i området Östra stranden, enligt Grönplanen och Halmstads gröna värden, bedöms i dagsläget sakna värde som rekreationsområde.

Bedömningarna av naturvärden i både Halmstads gröna värden och i Grönplanen utgår från en övergripande nivå och beskriver en generell bedömning för hela området. För området Östra stranden beskrivs naturvärdet som ”dynområde med strandskog med många fynd av rödlistade arter framförallt

fåglar och insekter men även en del kärlväxter”. Denna beskrivning är inte representativ för den del av planområdet som ingår i det större naturområdet, Östra stranden. Istället har naturvärdesinventering av planområdet genomförts av Naturcentrum AB i två omgångar som del i detaljplanearbetet. Första naturvärdesinventeringen genomfördes i samband med nu lagakraftvunnen detaljplan för Södra infarten etapp 1. Inventeringsområdet omfattade både etapp 1 och etapp 2. Resultatet av denna inventering finns i rapporten Södra infarten Halmstad Naturvärdesinventering och översiktlig konsekvensbeskrivning, 2015. 2019 inventerade Naturcentrum AB marken som berörs av nu aktuell detaljplan. Rapporten heter Naturvärdesinventering Södra infarten Halmstad etapp 2 (2019-05-18).

Naturvärdesinventeringarna visar att av de naturvärdesobjekt som hittades, berörs tre stycken av planområdet för Södra infarten etapp 2. Naturvärdesobjekten utgörs av en floralokal (objekt 2 inventering 2019) och två sandmarksmiljöer (objekt 3 och 4 i inventering 2019). Se bild 7. I området har också ett par rödlistade arter har noterats.

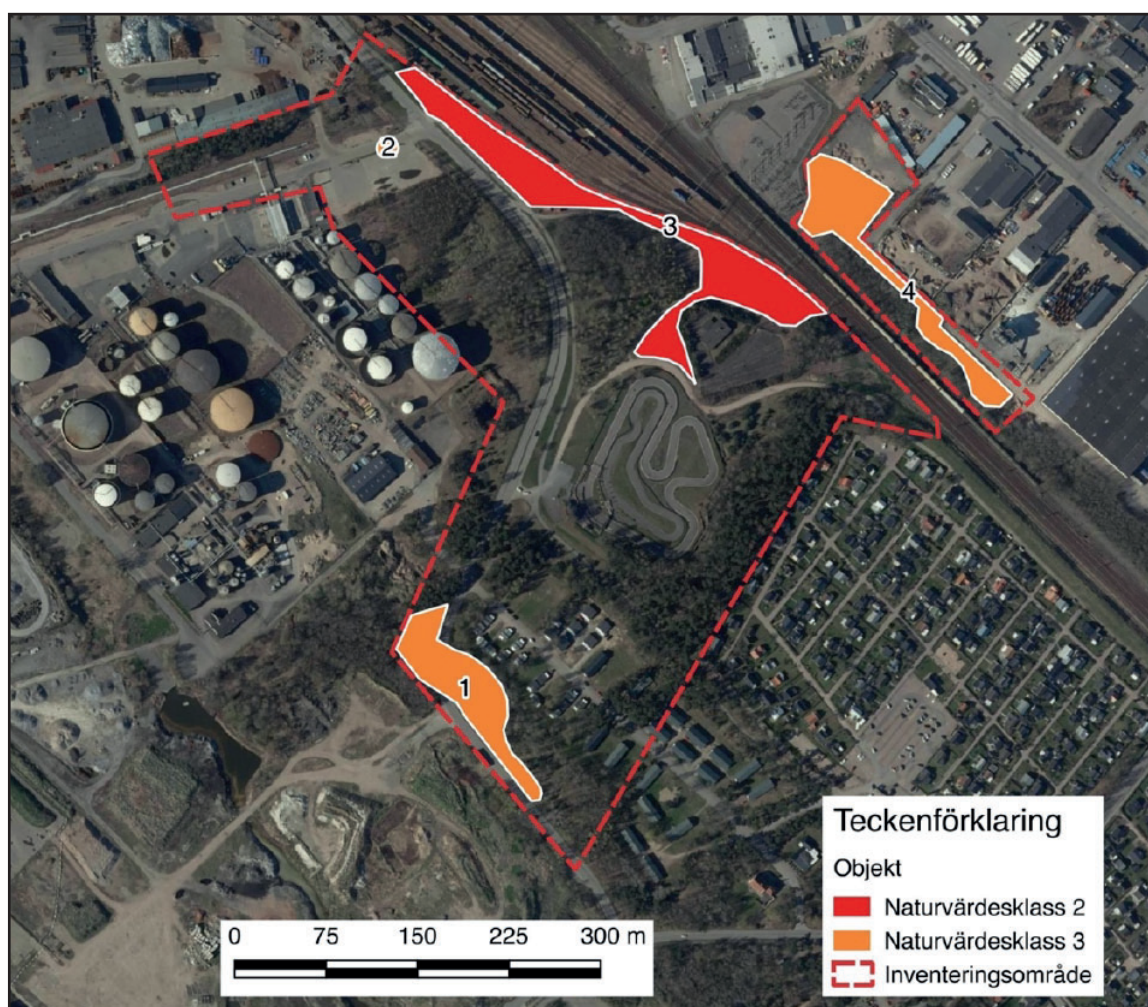


Bild 7. Identifierade naturvärdesobjekt (Naturcentrum AB, 2019-05-08).

Floralokalen (objekt 2) har preliminärt bedömts som naturvärdesklass 3 med påtagligt naturvärde. Objektet finns upptaget i naturvärdesinventeringen då uppgift i Artportalen anger att den rödlistade åkerfibblan växer på banvallen vid Stålverksgatan-Oljevägen. Exakt plats är inte angiven och heller inte antalet åkerfibblor. Vid inventeringstillfället har växten inte återfunnits och slutgiltig värdering av platsen har därmed inte kunnat göras.

Objekt 3 är sandiga och ”störda” marker strax söder om bangården. Floran är rik på sandmarksarter så som sandstarr, fältmalört, monke, harklöver och borsttåtel. Den blottade sanden samt pollen- och nektarresurserna ger goda förutsättningar för bland annat ovanliga sandmarkslevande insekter. Sällsynta arter av gaddsteklar, exempelvis Hedsidenbi och klöversidenbi, har tidigare observerats i området. Objektet har fått naturvärdesklass 2 då det bedöms ha högt naturvärde knutet till sandmarken och den varierade och förhållandevis artrika kärlväxtfloran.

Objekt 4 ligger intill ställverket norr om Väst kustbanan. Se bild 8. Objektet beskrivs som sandig mark i anslutning till industribyggnader och järnväg med en hel del sandblottor trots pågående igenväxning. I fältskiktet finns sandmarksarter som sandstarr, fältmalört, borsttåtel och olika ärtväxter. Objekt 4 har fått naturvärdesklass 3 med påtagligt naturvärde. Den sandiga biotopen och fynden av naturvårdsarter är den huvudsakliga grunden till naturvärdet. På grund av en ganska omfattande igenväxning bedöms den inte nå upp till klass 2.



Bild 8. Norra delen av planområdet och objekt 4. Ställverket skymtas till höger i bild.

I östra delen, utmed rester av en tidigare väg är marken stenigare och florin mer trivial. Här har larver av den sällsynta fjärilen knyttingsäckmal hittats 2011 (Artportalen). Knyttingsäckmalen bedöms som sårbar (VU) enligt Rödlistade arter i Sverige, SLU och Artdatabanken, 2020. Arten uppges finnas på ca 25 lokaler i landet. Knyttingsäckmalen och dess värdväxt förekommer i tidigare successioner och gynnas därför av upprepade markstörningar. Förekomsten i objekt 4 är med största sannolikhet ett resultat av tidigare exploatering och markstörning. Arten är även noterad från Västervallvägen i Halmstad och den finns troligen på flera lokaler i trakten eftersom liknande miljö samt värdväxten knytling förekommer på flera platser i Halmstad.

Biotopskyddade objekt

Planområdet omfattar delar av två alléer. Det gäller dels det sydligaste trädet i den dubbelradiga allé (klibbal planterad 1955) som löper längs södra sidan av Larsfridsvägen, dels åtta träd i enkelallé (skogslind planterad 1980) längs Stålverksgatan.

Förekomst av invasiva arter

Inom planområdet förekommer invasiva arter. I bullervall söder om Västervalls fritidshusområde, finns ett stort bestånd av parkslide vid korsningen Sliparegatan/Södra infarten. Se bild 9. I området växer också lupin och kanadensiskt gullris.

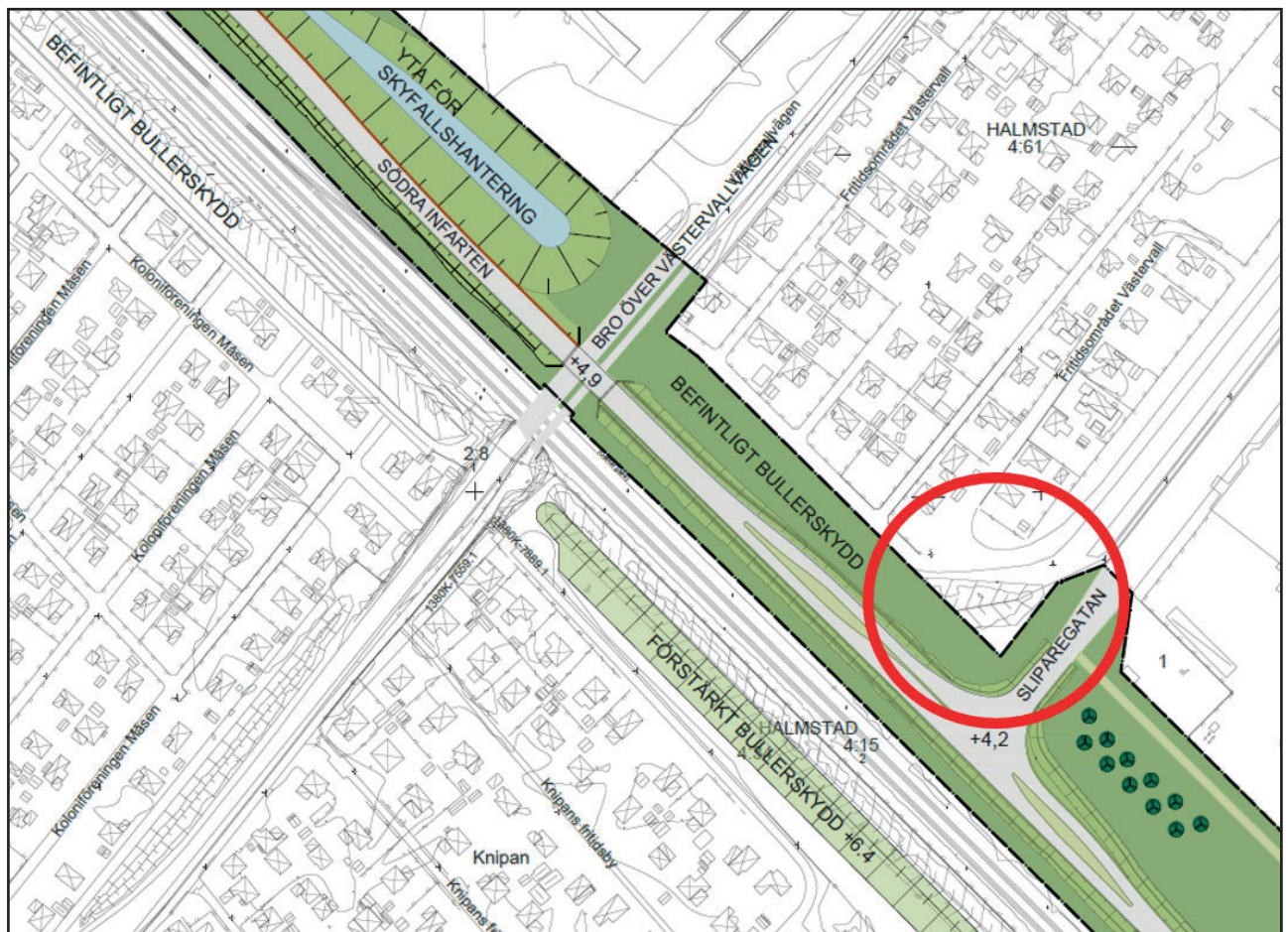


Bild 9. Utdrag ur illustrationskarta (granskningshandling) del 2. Ungefärlig placering av bestånd av parkslide (röd markering).

Parkslide är inte lagreglerad och är ännu inte upptagen i EU:s förordning (1143/2014) om invasiva främmande arter, men på grund av artens expansiva växtsätt och risken för snabb spridning krävs det särskild hänsyn och skyddsåtgärder vid anläggningsarbeten i närheten av växtplats.

Vattenområden och strandskydd

Inom planområdet finns inga vattenområden. Ingen del av marken berörs av strandskydd.

Geotekniska förhållanden

Marken inom planområdet utgörs enligt SGU:s jordartskarta av postglacial sand. Enligt WSP:s (2020-09-30) marktekniska underökningsrapport för området för passagen över Västkustbanan är

jordlagerföljden potentiellt relativt homogen över området. Ytligt består den under ett ca 0,3 – 0,6 m tjock mulljordshaltigt grusigt sandlager av trolig medelfast – fastlagrad sand med torvinslag ned till ca 1 – 3 m djup under markytan. Torvinslagen kan misstänkas där uppmätt spetstryck i sonderingar ställvis faller i detta övre sandlager.

Efter ca 3 m djup övergår sandens karaktär till mer finsandig. Enligt sonderingsresultat uppvisar detta finsandiga lager generellt en fast lagringstäthet från ca 3,5 m djup som efter ca 4 m djup blir mycket fast. Sandlagret uppvisar lerinslag mot slutet, till ca 6 m djup. Efter ca 6 m djup övergår sandlagret i ett tydligt lerlager. Utförda sonderingar visar på ett relativt homogent spetstryck i leran (på under 2,5 MPa) med en relativ fasthet som är mycket låg, som ökar smått med djupet. Lerlagret har påvisats ner till ca 20 – 45 m djup och misstänks att ligga direkt på berg.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns registrerade i området.

Rekreation

Planområdet ligger i närheten av Östra stranden, med möjlighet till havsnära och havsanknuten rekreation. I planområdets norra del saknas koppling mellan stadens östra stadsdelar och Östra stranden. Befintliga kopplingar mellan de östra stadsdelarna och Östra stranden är Västervallvägen och Ryttarevägen. Rekreation inom planområdet är mindre aktuellt då planområdet är beläget intill järnväg och verksamheter.

Behov av kompensationsåtgärder

Detaljplanen innebär att värdefulla sandmarker som är livsmiljöer för hotade arter tas i anspråk vid genomförandet av detaljplanen.

Många arter som är knutna till torra sandiga hed- och ängsmarker har minskat dramatiskt de senaste 100 åren och arter som under början av 1900-talet var vanliga i dåtidens jordbrukslandskap, är numera mycket ovanliga och klassas som hotade. Orsakerna till denna minskning är förlust av lämpliga biotoper. Genom upphörd hävd, igenväxning, uppodling och förändrade brukningsmetoder har ängsmarkerna successivt försvunnit. Numera återstår endast någon promille av den ängsareal som fanns i södra Sverige under slutet 1800-talet. Vissa av de arter som behöver blomrika torra gräsmarker för sin överlevnad, har i dag funnit tillflykt till kantzoner och ”infrastrukturbiotoper” så som vägkanter, banvallar, kraftledningsgator, täktmiljöer samt stadsnära grönytor och andra ruderatmarker.

För att minimera negativ påverkan på hotade arter och förlust av värdefulla torra sandiga marker vid genomförandet av detaljplanen föreslås kompensationsåtgärder göras. Lämpliga åtgärder beskrivs under rubriken ”Kompensationsåtgärder” i förslagsdelen.

BEBYGGELSE

Befintlig bebyggelse inom planområdet är begränsad och utgörs av Halmstad Energi och Miljös ställverk H8 Larsfrid i planområdets norra del, och Jernhusens byggnad på fastigheten Halmstad 2:27.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Planområdet korsas av befintlig gång- och cykelväg längs Västervallvägen samt gång- och cykelväg utmed Stålverksgatan.

Kollektivtrafik

Planområdet trafikeras i dagsläget inte av någon busslinje. De närmast belägna busshållplatserna är hållplatserna Larsfrid och Svetsaregatan.

Biltrafik och gator

Inom planområdet finns idag enbart mindre delar av gator. Planområdet omfattar del av Sliparegatan, del av Västervallvägen, korsningen Larsfridsvägen-Svetsaregatan och del av Stålverksgatan.

Bilparkering

Inom planområdet är parkeringssituationen kring verksamhet på fastigheten Fregatten 1 i planområdets norra del ansträngd.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

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

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

Störande verksamheter och farligt gods

Västervallvägen som korsar planområdet under Västkustbanan är rekommenderad väg för farligt gods.

Risk

Sevesoverksamheter ligger inom hamnområdet. Av dessa verksamheter ligger OKQ8:s oljedepå närmast planområdet. Avståndet mellan planområdesgräns och verksamheten är ca 15 m.

Relement Miljö Väst AB (2020-10-14) har gjort en samlad bedömning av förväntad föroreningsituation inom planområdet. I spårområden (järnvägsbankar) kan förhöjda halter av metaller, främst arsenik, och PAH förekomma från impregnerade slipers och slitage från lok och vagnar. Även ogräsbekämpningsmedel kan förekomma.

I området mellan spårområde och industriområdet norr om planområdet förekommer lokalt äldre fyllnadsmassor som använts för att skapa byggbar mark på tidigare åkermark. Fyllning kan innehålla stadstypiska föroreningar så som metaller och PAH i måttligt förhöjda nivåer. Lokalt kan även utfyllnader gjorts med slag/aska/filterstoff från järnverket där det inte kan uteslutas att betydligt högre

halter av samma ämnen kan förekomma.

I den nordöstra delen av planområdet förekommer sannolikt dels förorening i utfyllnadsmassor, dels förorening orsakad av industriell verksamhet. Föroreningen utgörs primärt av metaller, oljor och lösningsmedel och är i huvudsak koncentrerad till den översta 1-2 m av jordprofilen. Där flytande avfall eller bränsle hanterats på samma plats under lång tid kan förorening lokalt ha trängt djupare.

I grundvatten inom planområdet kan det förekomma förhöjda halter metaller, olja, lösningsmedel och bekämpningsmedel. Med undantag från planområdets nordligaste del närmast Halmstad bangård och cisterndepån är halterna sannolikt låga och metaller bundna till partiklar med låg mobilitet i grundvatten. Störst sannolikhet att påträffa grundvattenförorening är nedströms verksamheten med skrotning, avfallslagring mm i planområdets norra del och Halmstad bangård i norr. Det gäller i första hand organiska föroreningar som petroleumprodukter och lösningsmedel men även metaller. Spridning österut från eventuella oljespill inom depåområdet kan inte uteslutas, men bedöms inte ha skett i större omfattning.

Buller

Planområdet är i nuläget utsatt för buller i första hand från Väst kustbanan. Kommunen har sedan en tid tillbaka, i förebyggande syfte, uppfört bullervallar utmed Väst kustbanan och Södra infartens sträckning. Detta gäller exempelvis vid områdena Västervall och Måsen.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Teknisk infrastruktur är utbyggd i området. Halmstad Energi och Miljös ställverk H8 Larsfrid, med omfattande ledningssystem, ligger i planområdet.

Dricks-, spill- och dagvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för VA. Dricks-, spill- och dagvattenledningar finns i planområdet.

Avfallshantering

Avfallshantering ordnas inom kvartersmark.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

Planområdet utgörs av befintliga verksamhetsområden samt väg- och järnvägsstrukturer med tydlig mänsklig påverkan. På de få ytor som inte är bebyggda eller hårdgjorda har viss växtlighet/vegetation etablerat sig. Området består av sandiga jordarter, och som framgår av naturvärdesinventeringen finns ett par mindre områden med naturvärden. Planförslaget bedöms påverka två av de beskrivna naturvärdesobjekten; sandig mark söder om bangården och sandiga marker intill ställverket norr om järnvägen.

Mindre del av de sandiga markerna söder om bangården kommer att tas i anspråk för väg och gång- och cykelväg. Detta kommer innebära viss förlust av värdefull naturmiljö med naturvärdesklass 2. Beroende på omfattningen finns en risk att kvarlämnade ytor blir för små och att den minskande mängden pollen och nektar försvårar för mer krävande sandmarksinsekter. Detta kan innebära negativa effekter för floran och faunan i området med minskade lokala populationer som följd.

Sandmark söder om ställverket har bedömts ha naturvärdesklass 3. Större delen av naturvärdesobjektet, bland annat partiet med rapporterad förekomst av knyttingsäckmal, kommer att tas i anspråk för vägbyggnation. Det innebär förlust av värdefull sandmarksmiljö. Enligt uppgift i naturvärdesinventeringen 2015 är objektet negativt påverkat av pågående igenväxning och osäkerhet finns om området redan idag har minskat sitt värde som livsmiljö för knyttingsäckmalen och dess värdväxt knytling.

Naturcentrum gör bedömningen att naturvärdet i området inte har en lång kontinuitet utan är beroende av kontinuerlig störning och tillgång till blottad sand. Öppna sandmarksytor kan relativt enkelt nyskapas och i samband med genomförandet av detaljplanen kan nya sandiga slänter tillskapas.

Fynd av åkerfibbla som gjorts i anslutning till planområdets nordvästra del (norr om Oljevägen, ungefär 90 meter väster om Stålverksgatan), bedöms inrapporterad växtplats (juni 2020) inte påverkas av föreslagen detaljplan. Eftersom aktuell växtplats inte påverkas av ett genomförande av planen bedöms inte artens bevarandestatus påverkas negativt av förslaget. De åtgärder som föreslås i detaljplanen som compensation för ianspråktagna öppna torra sandmarker bedöms potentiellt även kunna gynna åkerfibblan.

Biotopskyddade objekt

Vad gäller biotopskydd är kommunens bedömning att alléer och övriga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet redan är skyddade enligt miljöbalken, varför skydd inte anges i plankartan. Det sydligaste trädet i den dubbelradiga allén längs Larsfridsvägens södra sida bedöms inte påverkas vid genomförandet av detaljplanen.

Enkelsidig allé utmed Stålverksgatan, sträckan mellan korsningen med Oljevägen och cykelvägen söder om den plats där gokartbanan låg, påverkas av detaljplanen. Planförslaget innebär åtgärd inom detta biotopskyddsområde, varför dispens krävs. Särskilda skäl för borttagande av träd (åtta stycken) är att utbyggnad av Södra infarten är ett väsentligt samhällsintresse som är nödvändigt bland annat för att avlasta Laholmsvägen, på bättre sätt binda samman hamnen med E6 och väg 15, samt motverka Västkustbanans barriäreffekt genom att skapa en ny gång- och cykelkoppling mellan Östra stranden

och Halmstads östra stadsdelar. Länsstyrelsen i Hallands län beslutade 2022-12-12, diarienummer 6606-2022, att medge dispens från biotopskyddsbestämmelserna i miljöbalken för att ta bort 8 stycken träd i en allé på fastigheten Halmstad 2:8 i Halmstads kommun.

Förekomst av invasiva arter

Parkslidebeståndet i bullervallen vid Västervalls frilidshusområde i korsningen Sliparegatan/Södra infarten kräver särskilda åtgärder för att hindra spridning av växten.

Vid grävning, schaktning och övriga markarbeten i området mellan bullervallen och fram till västkustbanan måste skyddsåtgärder och rutiner tas fram för att säkerställa att växtdelar och jordmassor hanteras varsamt och utifrån vid tillfället gällande rekommendationer från Naturvårdsverket.

I skrivandets stund innebär det att jordmassor inte ska flyttas utanför området eller om så krävs ska massorna skickas för destruktion eller till avfallsbolag som kan garantera säker deponering av jordmassor som innehåller växtdelar eller fragment av invasiva arter.

Samtliga maskiner och redskap, inklusive skor och spadar, som varit i kontakt med jord med parkslide måste rengöras noggrant. Förslagvis används högtryckstvätt eller borste för att se till att all jord försvinner innan förflyttning till ny plats kan ske.

Täckande markduk rekommenderas på ytor där parkslide konstaterats och ett par meter utanför som en säkerhetsmarginal för eventuella framtida rotskott.

Eventuellt avslagna växtdelar, både ovanjordiska delar och rötter bör om möjligt samlas in och skickas till förbränning. Lämnas material kvar på platsen krävs noggrann täckning med ljussäker markduk som sedan kan täckas med rena jord- eller stenmaterial.

Vattenområden och strandskydd

Inom planområdet finns inga vattenområden. Ingen del av marken berörs av strandskydd.

Planområdet genomkorsas av dikningsföretaget ”Larsfrid och Snötorp df 1926”. Vad gäller vattenverksamhet och dikningsföretag är området moderniserat. Diket har övergått till kulverterat system med pumpning. Dikningsföretaget är inte aktivt efter införande av verksamhetsområde för kommunalt VA och anläggande av VA-ledningar. Oavsett om dikningsföretaget finns eller inte kommer inget vatten att släppas till dikningsföretaget, varför dikningsföretaget inte kommer att påverkas.

Geotekniska förhållanden

Marken inom planområdet utgörs enligt SGU:s jordartskarta av postglacial sand. Enligt WSP:s (2020-09-30) marktekniska underökningsrapport för området för passagen över Västkustbanan är jordlagerföljen potentiellt relativt homogen över området. Ytligt består den under ett ca 0,3 – 0,6 m tjock mulljordshaltigt grusigt sandlager av trolig medelfast – fastlagrad sand med torvinslag ned till ca 1 – 3 m djup under markytan.

Efter ca 3 m djup övergår sandens karaktär till mer finsandig. Enligt sonderingsresultat uppvisar detta finsandiga lager generellt en fast lagringstäthet från ca 3,5 m djup som efter ca 4 m djup blir mycket fast. Sandlagret uppvisar lerinslag mot slutet, till ca 6 m djup. Efter ca 6 m djup övergår sandlagret i ett tydligt lerlager. Utförda sonderingar visar på ett relativt homogent spetstryck i leran (på under 2,5

MPa) med en relativ fasthet som är mycket låg, som ökar smått med djupet. Lerlagret har påvisats ner till ca 20 – 45 m djup och misstänks att ligga direkt på berg. (WSP MUR 2020-09-30).

Geoteknik (stabilitet och sättningar) har utretts inom ramen för projektet Södra infarten. I Beräknings PM Geoteknik (PM alternativstudie, WSP 2017-01-13) konstateras att stabiliteten för vägbankar med släntlutning 1:2 eller flackare ej kräver grundförstärkning (WSP 2023-01-16). Dock kommer de höga uppfyllnaderna att riskera att orsaka oacceptabla differenssättningar i anslutning till landfästen för bro över järnväg som förutsätts bli grundlagd på pålar. För att minska dessa sättningsdifferenser och skadlig påverkan på konstruktionspålar, bedöms det krävas skyddspålning bakom landfäste, eventuellt i kombination med lättfyllning. Dessa sättningsreducerande åtgärder kommer även öka säkerheten mot stabilitetsbrott för tillfartsbankarna närmast Västkustbanan. Baserat på lokal erfarenhet och information från framtagna utredningar som grund, bedöms därför att de beräknade släntstabilitetssektionerna och sättningskontrollerna är tillräckliga för att säkerställa att utformningen inte nämnvärt ska behöva förändras på grund av ny geoteknisk information som kan framkomma i detaljprojekteringskedet. (WSP 2023-01-16)

Vad gäller påverkan på riksintresset Västkustbanan har medfinansierings- och samverkansavtal träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket rörande projektering av bron över Västkustbanan. I avtalet regleras ansvar för anläggande och utformning av bron. Då bron ska uppföras ovanför Trafikverkets järnvägsanläggning (Västkustbanan) ska Trafikverket ansvarsmässigt och säkerhetsmässigt projektera och bygga bron. Kommunens uppfattning är att Trafikverkets projektering inte kommer innebära att riksintresset Västkustbanan inte tillgodoses.

Kulturmiljöer och fornlämningar

Några fornlämningar är inte kända inom planområdet. Inför etapp 1 gjordes en arkeologisk bedömning för hela projekt Södra infarten tillsammans med länsstyrelsen. Länsstyrelsen gjorde då bedömningen att arkeologisk undersökning behövdes för del av planområdet för etapp 1. Denna utredning har godkänts av länsstyrelsen. Vid dialog med länsstyrelsen inför planarbete rörande etapp 2 bekräftades att genomförd undersökning var tillräcklig.

Under arbete med granskningsförslaget för Södra infarten etapp 2 har kommunen efter länsstyrelsens synpunkt enligt samrådsyttrande lämnat in begäran om arkeologisk utredning till Länsstyrelsen i Hallands län. Ärendet fick diarienummer 7804-2021. Enligt beslut daterat 2022-03-03, diarienummer 7804-2021, har länsstyrelsen beslutat att avslå begäran om arkeologisk utredning inom fastigheterna Halmstad 2:15 och 2:8 m.fl. Beslutet motiveras med att arbetsföretaget i huvudsak kommer utföras inom ianspråktaga ytor. De ytor inom arbetsföretagsområdet som ej tidigare varit under byggnation ligger mycket nära järnvägen, vilket oftast utgörs av ytor som skadats vid byggnationen av järnvägen. Därtill ligger arbetsföretagsområdet på en höjd av 3-4 meter över havet, vilket betyder att de aktuella ytorna p.g.a. landhöjningen varit torra under endast ca 2000 år.

Om fornlämning ändå påträffas under grävning eller annat arbete i samband med planens genomförande ska, enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen, arbetet omedelbart avbrytas och förhållandet anmälas till länsstyrelsen.

Rekreation

Den del av planområdet som ingår i området Östra stranden, enligt Grönplanen och Halmstads gröna värden, bedöms i dagsläget sakna värde som rekreationsområde. Planförslaget innebär utbyggnad

av ny väginfrastruktur som även möjliggör anläggande av ny gång- och cykelväg med bro över Väst kustbanan. Planförslaget minskar därigenom järnvägens barriäreffekt och bidrar positivt till rekreativevärdet på platsen genom tillskapandet av en ny trafiksäker möjlighet för människor att ta sig till och från Östra stranden.

Kompensationsåtgärder

De värdefulla sandmarker som försvinner eller delvis tas i anspråk och påverkas negativt av ett genomförande av planen föreslås kompenseras genom anläggande av nya sandytor.

I första hand ska intrånget i de värdefulla miljöerna minimeras. För den areal av värdefull sandmark som försvinner bör intentionen vara att den ska kompenseras med motsvarande areal tillkommande sandytor. Målet med kompensationsåtgärderna är att skapa goda förutsättningar för områdets sandmarkslevande insekter och kärlväxter att kunna sprida sig till de nya solbelysta, blomrika markerna med blottad sand. Lämpliga slänter att genomföra kompensationsåtgärderna finns i anslutning till de planerade cirkulationsplatserna på ömse sidor om Väst kustbanan, se bild 10. Syd- och sydvästvända slänter vid vägar och gång- och cykelbanor utförs med grus och sandmaterial och lämnas utan insädd. Beskrivning av lämplig skötsel för dessa ytor bör tas fram.



Bild 10. Utag ur illustrationskarta (granskningshandling) del 1. Kompensationsåtgärder i syd- och sydvästvända slänter (ljusbrun färg).

Om det bedöms lämpligt kan kompensationsåtgärderna anpassas till tidigare konstaterad förekomst av knyttingsäckmal. Insektens larver övervintrar antingen i en säck som den fäster på värdväxten knytling eller gräver ner i sanden. Arten föredrar mineraljordar bestående av sand (0,06-2 mm) och grusmaterial (2-60 mm). Material som motsvarar dessa kornstorlekar kan med fördel användas för skapande av öppna sandytor.

BEBYGGELSE

Planförslaget medger bebyggelse genom användningarna "J" (industri) och "E" (teknisk anläggning). I användningen allmän plats "VÄG" ingår även tekniska anläggningar som är till för att allmännyttigt behov men som inte behövs för användningens funktion.

Industri

Användningen "J" i planområdets sydöstra del omfattar dels del av fastigheten Halmstad 4:28, dels en avlång mindre del av fastigheten Filen 3. Den remsa som planläggs som industri på fastigheten Filen 3 har egenskapsbestämmelsen "prickmark" (marken får inte förses med byggnad) i syfte att säkerställa ett 20 m bebyggelsefritt utrymme från Södra infartens planerade vägkant på grund av risker kopplade till farligt gods.

På del av fastigheten Halmstad 4:28 i planområdets sydöstra del föreslås en byggrätt 20 m från Södra infartens vägkant. Utöver det reducerade avståndet avseende farligt gods som säkras genom egenskapsbestämmelsen prickmark, reglerar bestämmelsen "b₁" följande:

- Fasad, dörrar och fönster som vetter mot sydväst ska motsvara lägst brandteknisk klass EI30.
- Luftintag ska placeras så långt åt nordost som möjligt.
- Entré/lastintag etc. får inte riktas mot sydväst.
- Utrymningsväg åt nordost ska finnas.

För byggnad på del av fastigheten Halmstad 4:28 gäller även att byggnad ska placeras minst 4 m från fastighetsgräns. Högsta nockhöjd regleras till 12 m (till skillnad från byggnadshöjd 12 m enligt nu gällande detaljplan).

Inom aktuellt användningsområde på del av nuvarande fastighet Halmstad 4:28 ("J") föreligger översvämningsproblematik. Marknivå inom användningsområdet varierar mellan ungefär +3,2 meter och +3,6 meter. I den lägst belägna delen av användningsområdet, +3,2 meter, bedöms vattendjupet vid ett klimatkompenserat 100-årsregn kunna uppgå till ungefär 0,3-0,5 meter. I syfte att säkra byggnad inom användningsområdet för ett sådant regn föreskrivs en lägsta färdigt golvnivå om +4,0 meter, "f₁". Vid byggnation inom användningen "J" (industri) sydost om Västervallvägen rekommenderas vattentät konstruktion.

I planområdets nordöstra del, på delar av nuvarande fastigheter Flamman 3, Flamman 4 och Flamman 6, medger planförslaget användningen "J", industri. Användningsområdet är i sin helhet kompletterad med egenskapsbestämmelsen prickmark (marken får inte förses med byggnad), i syfte att säkerställa ett 20 m bebyggelsefritt utrymme från Södra infartens planerade vägkant på grund av risker kopplade till farligt gods. Inom del av nuvarande fastigheter Flamman 3 och Flamman 4 reserveras också mark VA-ledningar med den administrativa bestämmelsen "u₁", markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Även i planområdets norra del medger planförslaget användningen ”J”, industri. Användningsbestämmelsen är kompletterad med egenskapsbestämmelsen prickmark - marken får inte förses med byggnad. Tanken är att denna industrimark utan byggrätt delvis ska kunna fungera som parkering för pågående verksamhet på fasigheten Fregatten 1, för att om möjligt förbättra nuvarande parkeringsproblematik - därav bestämmelsen "n₂" (parkering får anordnas). Eftersom den södra av dessa ytor ("J") kommer vara en av flera entréer till Halmstad och bland det första en besökare som kommer via Södra infarten kommer att mötas av bör området hållas ordnat, varför användningområdet regleras med egenskapsbestämmelsen "n₁" (upplag får inte anordnas). Allmännyttiga underjordiska ledningar ska vara tillgängliga. Markområde reserveras för detta med den administrativa bestämmelsen "u₁".

Teknisk anläggning

Användningen ”E”, teknisk anläggning, i planområdets norra del omfattar Halmstad Energi och Miljös ställverk H8 Larsfrid.

Enligt planförslaget regleras högsta nockhöjd inom användningsområdet ("E") till 12 m. Byggnad ska för att säkerställa skydd mot brandspridning placeras minst 4 m från fastighetsgräns ("p₁"). Största byggnadsarea regleras till 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet ("e₁"). Användningsområdet och inom detta eventuellt nybildad fastighet kan angöras via allmän plats ”GATA”, som ansluts till korsningen Knäredsgatan/Svetsaregatan.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik är inte planlagd separat i detta planförslag utan ingår i användningen ”VÄG”. Tanken med projektet Södra infarten, och detaljplanen för etapp 2, är att befintlig gång- och cykelväg utmed Larsfridsvägen, via bro över Västkustbanan kopplas ihop med dels befintlig gång- och cykelväg utmed Stålverksgatan, dels med befintlig gång- och cykelväg mot Östra stranden. Se bilderna 11-13.

Från Larsfridsvägen över till Östra stranden planeras en för Halmstads gång- och cykelvägnät ny och central koppling som binder samman östra Halmstad med Östra stranden. I projektet har strävan varit att utforma denna nya koppling på ett så tryggt och säkert sätt som möjligt för gång- och cykeltrafik. Också kopplingen för gång- och cykeltrafik mot Stålverksgatan och vidare in mot resecentrum och centrala Halmstad är viktig.

Vad gäller gestaltning har "Gestaltning PM passage över Västkustbanan" tagits fram och kompletterar det gestaltungsprogram som 2015 togs fram för hela projektet Södra infarten. Gestaltungs PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande.

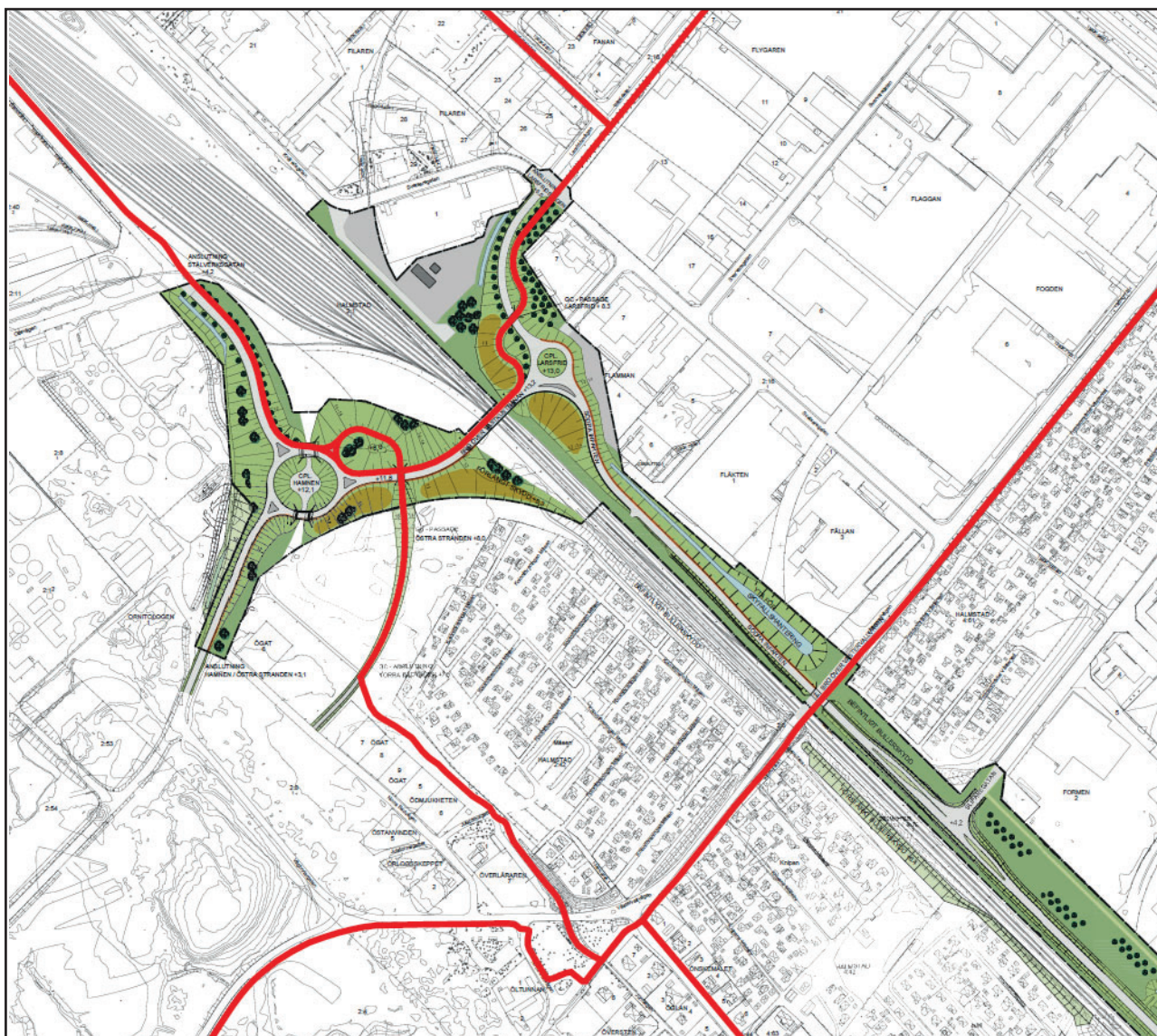


Bild 11. Utdrag ur illustrationskartan (granskningshandling). Området kring passagen över Västkostbanan mm. Gång- och cykelkopplingar i rött.

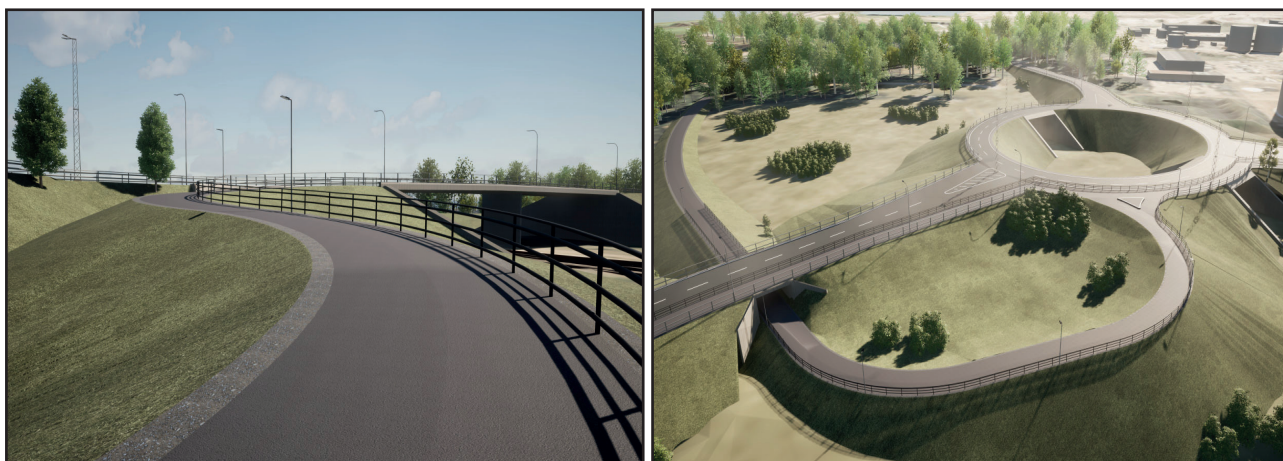


Bild 12-13. Visualiseringar (Ramböll 2020-11-20) av möjligt utseende kring området vid passagen över Västkustbanan. Bild 12 (till vänster) illustrerar gång- och cykelväg från Larsfridsvägen upp mot bron över Västkustbanan. Bild 13 (till höger) illustrerar cirkulationsplats Hamnen och gång- och cykelkoppling mot hamnområdet/Östra stranden.

Kollektivtrafik

I nuläget finns inga planer för kollektivtrafik på Södra infarten.

Biltrafik och gator

Södra infarten etapp 2 gränsar till etapp 1 ungefär vid Montörgatan. Strax efter Montörgatan är vägen sidledsförskjuten åt nordost. Vägens sidledsförskjutning är till följd av dialog mellan kommunen och Trafikverket och görs i syfte att ta höjd för eventuell framtida statlig trafikering där det fram till nyligen låg ett dieselspår. Denna utvecklingsmöjlighet för staten har varit styrande för detaljplanen.

I gränsen mellan etapp 1 och etapp 2, där sidledsförskjutningen delvis sker, ligger väggkant drygt 5 meter från dieselspårets yttre räl. Vägen är 8 m bred. Knappt 40 meter från gräns mellan etapp 1 och etapp 2 ligger väggkant minst 10 meter från dieselspårets yttre räl. Därmed klaras avstånd enligt TDOK 2014:0555 tabell 2 och enligt TRVINFRA-00004 tabell K7.1 (hastighet järnväg >100 km/h, hastighet väg 10-60 km/h) för större delen av Södra infartens sträckning utmed spåret inom etapp 2. Hastighet på vägen är på denna sträcka 60 km/h.

I vägens fortsättning mot nordväst ansluts Sliparegatan ("GATA"), verksamhetsområdet Vilhelmsfälts andra anslutning till Södra infarten. Södra infarten planeras sedan fortsätta på bro över Västervallvägen för att därefter gå upp på vägbank till cirkulationsplats Larsfrid. Där vägen börjar gå upp på vägbank är hastigheten tänkt att sänkas till 40 km/h. I cirkulationen planeras en anslutning till Larsfridsvägen och verksamhetsområdet Larsfrid. Från cirkulationsplats Larsfrid fortsätter Södra infarten på bro över Västkustbanan. I planförslaget är utrymmet för bron 18 meter brett. I planförslaget medges utrymme för sex spår genom primär användning järnväg, "T₁". Sekundär användning "(VÄG)" över Västkustbanan, allmän plats, föreskriver väg med lägsta höjd +11,7 meter och högsta höjd +25,0 meter. Lägsta höjd +11,7 meter är summan av högsta marknivå för Västkustbanan, enligt kommunens höjddata knappt +5,0 meter, och höjd om 6,7 meter som nämns i Trafikverkets AKJ för Södra infarten etapp 2 daterad 2018-12-13. 6,7 meter är också den minsta fria höjd under fast konstruktion som krävs enligt TRVINFRA-00004 tabell K5.1 (hastighet >200-360 km/h). Därmed bedöms inte Västkustbanan och del av Trafikverkets fastighet Halmstad 2:1 som omfattas, att påverkas.

Ungefär i mitten av vägbron planläggs utrymme för brofundament ("VÄG"). Planerad hastighet på bron är 40 km/h. Se bild 14.

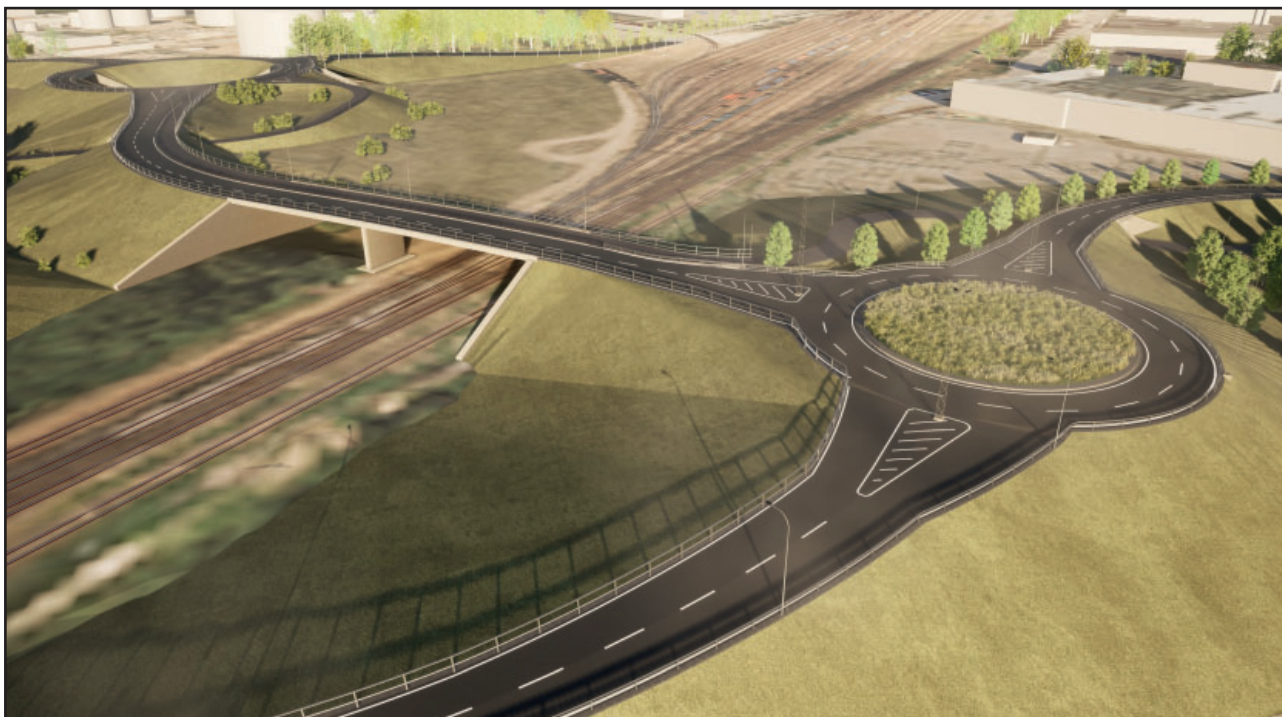


Bild 14. Visualisering (Ramböll) av möjlig utformning till följd av planförslaget. Cirkulationsplats Hamnen till vänster i bildens övre del och cirkulationsplats Larsfrid till höger i bild. Däremellan bro över Västkustbanan.

Sydväst om bron över Västkustbanan anluter Södra infarten till cirkulationsplats Hamnen. Även cirkulationsplats Hamnen planeras byggas på bank. I cirkulationsplats Hamnen ansluts vägen dels till hamnområdet, dels till Stålverksgatan.

Förutsättningarna för Södra infartens passage över Västkustbanan är många och ett flertal faktorer behöver vägas in:

- För järnvägstrafiken ska Västkustbanan och dess anslutning till godsbangården fungera, liksom befintlig och på sikt eventuellt ny järnvägsanslutning mellan statlig anläggning och Halmstads hamnområde. Järnvägsanslutningen till hamnområdet ska ha kapacitet för all järnvägstrafik till och från hamnen då befintligt spår bortom Stationsgatan på sikt behöver slopas.
- Utvecklingsmöjligheter för både statlig (riksintresse) och kommunal järnvägsinfrastruktur ska tillgodose. Trafikverket har under en tid arbetat med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för detta. Inom ramen för studien påvisas bland annat behov av utrymme för uppställning av persontåg och utrymme för fler spår under Södra infartens passage över Västkustbanan.
- Sambandet är starkt mellan spåranslutning till hamnen, Trafikverkets planer och åtgärder som påverkar godsbangården, samt projektet Södra infarten. Trafikverket har under 2019, inom ramen för ovan nämnd studie, även arbetat med en funktionsutredning med syfte att identifiera alternativa utformningar av anslutningen till Halmstad hamn för att säkra Trafikverkets huvudsystems (godsbangårdens) funktion och kapacitet. Trafikverket drar slutsatsen att en triangellösning som möjliggör 750 meters så kallade heltåg till hamnen både norrifrån och söderifrån, är den bästa lösningen för spåranslutningen till och från Halmstads hamnområde. Spåren behöver vara elektrifierade. Planförslaget ämnar ta höjd för dessa behov.

- För biltrafik gäller att Södra infarten från E6 till Stålverksgatan ska fungera med framtida prognosticerad trafikvolym 2040. Vidare ska koppling till hamnens infart enligt detaljplan 1380K-P1041 för hamnen, samt koppling till Larsfridsvägen, fungera med prognosticerade trafikvolymmer.
- För gång- och cykeltrafik gäller att nuvarande förbindelse från Östra stranden till Halmstad centrum utmed Stålverksgatan ska fungera. Därutöver tillkommer ny förbindelse från Linehed/högskoleområdet till Östra stranden och till hamnen, via den nya passagen över Väst kustbanan, som också ska fungera.
- Trafikprognos för 2040 påvisar trafikmängder som medför krav på att korsning mellan trafikslag ska vara planskilda för att tillgodose trafiksäkerhet och skapa godtagbara trafikflöden.
- Miljöbelastningen för omgivningen ska ligga inom de riktlinjer som finns, bland annat med hänsyn till buller.

Ovan nämnda förutsättningar är bland andra bidragande orsaker till detaljplanens avgränsning vid området kring Södra infartens passage över Väst kustbanan. Ett flertal alternativ har utretts. Utgångspunkten i nuvarande planförslag är att inte hindra framtida utvecklingsmöjligheter för både statlig och kommunal järnvägsinfrastruktur och innebär att planområdesgränsen ställvis har lagts tätt inpå den planerade väganläggningen, det vill säga väg, gång- och cykelväg, och tillhörande vägbankar. Väganläggningen planläggs i sin helhet som "VÄG".

De yttre slänterna i nuvarande projekteringsritning för passagen över Väst kustbanan har lutningen 1:2. I trånga utrymmen ligger planområdesgränsen tätt inpå vägen. Där utrymme medges ligger planområdesgränsen utanför släntfot, i syfte att kunna anlägga, och sedan underhålla, flackare slänter.

Vad gäller gestaltning har "Gestaltning PM passage över Väst kustbanan" tagits fram och kompletterar det gestaltungsprogram som 2015 togs fram för hela projektet Södra infarten. Gestaltungs-PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande.

Delsträckan Montörgatan-Sliparegatan

Del av Södra infartens vägsträcka mellan Montörgatan och Sliparegatan har redan byggts med stöd av detaljplan 1380K-P831, laga kraft 1991. Enligt denna plan var gatan redan då tänkt ingå i en övergripande vägstruktur med syfte att avlasta Laholmsvägen. Vägsträckan ingår i denna detaljplan för etapp 2.

Övriga gator inom planområdet

I planområdets norra del, längs planområdesgränsen utmed Väst kustbanan, planläggs allmän plats "GATA". Gatan syftar dels till att fungera som angöringsväg till ställverket ("E" - teknisk anläggning), dels som angöring till användningen "J" söder om ställverket, dels som angöringsväg för drift/skötsel av allmän plats "NATUR" väster om cirkulationsplats Larsfrid. Nuvarande planförslag tar avseende planläggningen av "GATA" höjd för en ur trafiksäkerhetssynpunkt bättre lösning vad avser korsningen Knäredsgatan/Svetsaregatan. Egenskapsbestämmelsen "plac1" reglerar att gatan ska placeras 10 m från närmaste järnvägsspårs spårmitt, dvs. 10 m från Väst kustbanans nuvarande nerspårs spårmitt. Bestämmelsen syftar till att säkerställa krav enligt TDOK 2014:04555 tabell 2 och enligt TRVINFRA-00004 tabell K7.1 (hastighet järnväg >100 km/h, hastighet väg 10-60 km/h). I södra

änden av allmän plats "GATA" planläggs en vändplan ("vändplan").

Fastighetsgränsen, tillika planområdesgräns, utmed Västkustbanan i planområdets norra del är för närvarande osäker. "Oklar gräns" anges i grundkartan. Fastighetsbestämning av gränsen pågår hos lantmäteriet.

Planförslaget omfattar ur trafiksäkerhetssynpunkt fyra utfartsförbud, varav tre syftar till att förhindra utfart direkt till Södra infarten.

Effekter avseende gator och trafik

Ramböll har gjort en trafikutredning, som visar vilka trafikmängder som kan förväntas och vilka effekter Södra infarten har på trafikflöden i staden. Utredningen visar att Södra infarten avlastar delar av Laholmsvägen och väg 15 samt Västervallvägen. Trafikflödena är fortfarande relativt höga i prognoserna, då dessa tar hänsyn till befolkningstillväxt och kommande bostadsområden, men mängden tung trafik minskar avsevärt på nämnda vägar. Andra vägar får högre belastning till följd av Södra infarten. Dessa är framförallt Villmanstrandvägen och Stålverksgatan, som ansluter direkt till Södra infarten i respektive ände, men även Larsfridsvägen och Stationsgatan bedöms få ökade trafikmängder. Se bilderna 15 och 16 som visar prognosticerade trafikflöden år 2040 utan Södra infarten respektive med Södra infarten. Trafikmängderna visas i ÅDT (årsdygnstrafik), svarta siffror avser personbilar och gula siffror avser tung trafik.

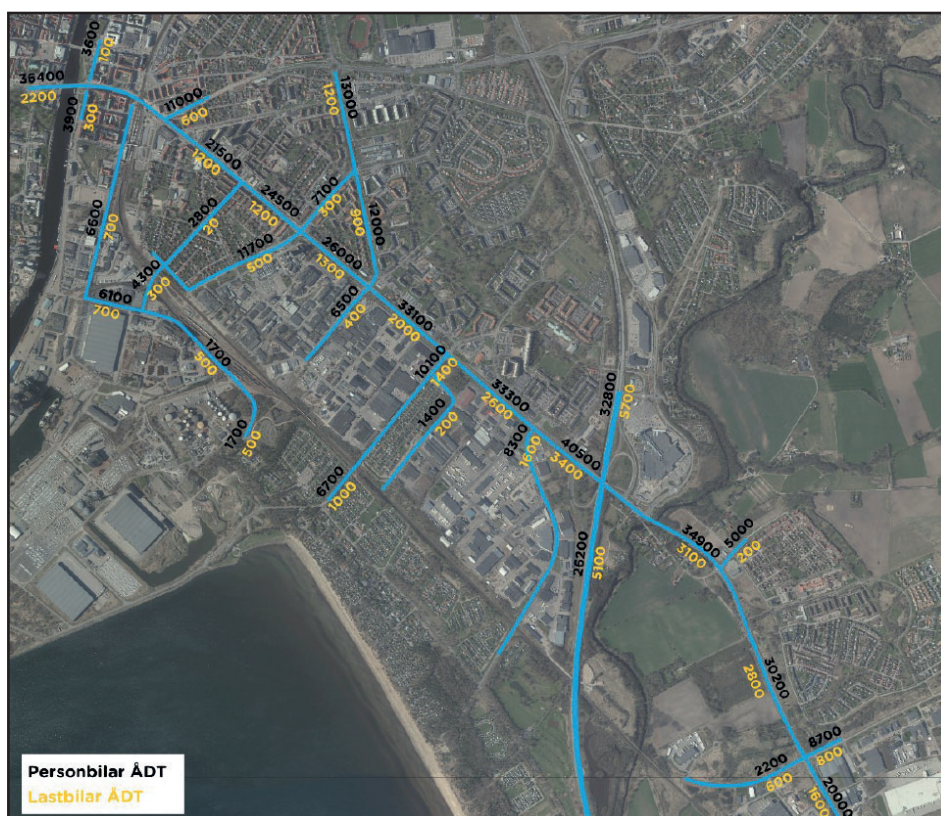


Bild 15. Prognosticerade trafikflöden år 2040 utan Södra infarten (Ramböll 2018-06-15).



Bild 16. Prognosticerade trafikflöden år 2040 med Södra infarten (Ramböll 2018-06-15).

Cykel- och bilparkering

Parkering inom planområdet ordnas på egen fastighet och enligt kommunens parkeringsnorm. Planlagd industrimark utan byggrätt i planområdets norra del avses delvis fungera som parkering för pågående verksamhet.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

Av de luftföroreningar som biltrafiken för med sig är det främst kvävedioxid och partiklar (PM10) som kan ha betydelse för hälsa och miljö. Det är huvudsakligen luftföroreningar från vägtrafik som kan påverka inom planområdet.

Regeringen har beslutat om preciseringen av miljökvalitetsmålet (miljömålet) ”Frisk Luft”. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper och innebär följande:

- Halten av partiklar (PM10) inte överstiger 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft beräknat som ett dygnsmedelvärde.
- Halten av kvävedioxid som årsmedelvärde underskrider 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och som 98-percentil för timmedelvärde underskrider halten på 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

I Halmstad sker mätningar av luftföroreningar (partiklar och NO₂) på Viktoriagatan (i gatunivå). Mätningarna visar att miljökvalitetsnormerna uppfylls, men att riktvärdena för miljömålet frisk luft överskrids vid några tillfällen.

Trafikmängden på Södra infarten beräknas vara omkring hälften av den vid mätplatsen på Viktoriagatan. Dessutom motverkar de förhållandevis öppna gaturummen i området höga föroreningshalter på lokal nivå. Därmed görs bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte medför att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

De förhållandevis öppna gaturummen i området, samt kring stugområdet, motverkar enligt Ramböll (MKB 2020-11-20) höga föroreningshalter på lokal nivå. Sammanfattningsvis medför ett genomförande av planförslaget till förbättrad luftkvalitet i jämförelse med nollalternativet på lokal nivå. Med hänsyn till att vägar avlastas från bil och tung trafik, medför planförslaget sammanvägt en liten positiv konsekvens på luftkvaliteten på lokal nivå.

Det finns tre vattenförekomster som kan utgöra recipient för dagvatten från planområdet: Laholmsbukten (kustvattenförekomst), samt ytvattenförekomsterna Nissan och Fylleån. Vad gäller vatten innebär planförslaget (MKB Ramböll, 2020-11-20) att ett mindre förorenat dagvatten släpps till recipienten Laholmsbukten och att MKN inte förändras. Konsekvensen bedöms därmed som liten negativ eller försumbar. Påverkan på grundvatten bedöms som tillfälligt eventuellt under byggskedet, då det kan finnas behov att leda bort grundvatten. Viss påverkan från vägsaltning kan tillkomma med Södra infarten, vilket motverkas genom att den nya vägen minskar risk för att föroreningar sprids till grundvatten genom att avlasta och leda om vägtrafiken i området. Sammantaget bedöms konsekvensen på vatten av planförslaget som liten eller försumbar och negativ.

Angående Natura 2000 har frågan rörande eventuell påverkan på Fylleån redan prövats via vattendom för projektet Södra infarten i samband med detaljplan för nu laga kraftvunnen och genomförd etapp 1. Enligt mål nr M 2572-17, meddelad 2018-03-21 i Vänersborg, har Mark- och miljödomstolen lämnat Halmstads kommun tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken att avleda dagvatten (inkl eventuellt länsvatten och byggvatten) samt grundvatten till Fylleån från projektet Södra infarten. Domen omfattar således även de delar av dagvattenhanteringen inom nu aktuell detaljplan som berör Fylleån.

Vad gäller MKN för vatten väster om Västervallvägen är halter av föroreningarna beräknade i dagvattenutredning (Sweco 2020-10-15) och det är, enligt utredningen, en konservativ bedömning av reningseffekterna. Föroreningsberäkningarna har för säkerhets skull kompletterats, se PM Dagvatten Södra infarten etapp 2 (Sweco 2023-01-25). Med rening i nedströms dagvattenanläggningar beräknas en hög reningseffekt uppnås, för fosfor och kväve mellan 80-90%. Reningseffekten för metaller beräknas vara ännu högre, mellan 90-97% och för TBT ca 85-90%. För alla modellerade ämnen (se bild 17) bedöms reningseffekten vara hög och tillräcklig för att inte orsaka negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna i Laholmsbukten.

Förorening	Nuläge (kg/år)	Enligt planförslag (kg/år)	Enligt planförslag efter rening i svackdike (kg/år)	Enligt planförslag efter rening i dammsystem nedströms planområdet till Laholmsbukten (kg/år)
Fosfor	6,6	7,7	6,7	1,7
Kväve	56	91	77	28
Bly	0,5	0,54	0,29	0,1
Koppar	0,84	1,3	0,82	0,2
Zink	4,6	5	2,9	0,7
Kadmium	0,024	0,017	0,008	0,001
Krom	0,24	0,37	0,23	0,005
Nickel	0,3	0,32	0,22	0,005
Kvicksilver	0,0014	0,003	0,003	0,001
Suspenderat material	1 900	3 500	2 000	443
Olja	39	40	16	4,1

Bild 17. Resultat av föroreningsberäkningar i StormTac för nuläge och enligt planförslag samt rening i dammsystem utanför planområdet. (Sweco 2023-01-25)

Vad gäller hydraulisk kapacitet har dagvattenutredningen från 2020 (Sweco 2020-10-15) utgått ifrån att dagvattenflödena inte ska försämrats utifrån ett 10-årsperspektiv enligt ABVA 2012 (Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen). Ytbehov av dagvattenlösningar för att fördröja tillräcklig volym har föreslagits. Om svackdikena anläggs enligt förslaget kommer inte den hydrauliska belastningen öka gentemot dagens situation. Med anledning av detta samt recipientens närhet bedöms nedströms dammar ha erforderlig hydraulisk kapacitet. (Sweco 2023-01-25)

Social hållbarhet

Social konsekvensbeskrivning för Södra infarten (Norconsult 2015-08-12) har tidigare tagits fram inom ramen för projektet. Ur ett socialt perspektiv för Södra infarten enligt utredningen med sig många fördelar, bland annat då kopplingen till Östra stranden stärks. Den ökande tillgängligheten till Östra stranden stärker möjligheterna för rekreation, motion och naturupplevelser i närområdet, vilket i sin tur ger positiva konsekvenser för människors hälsa.

I komplettering av social konsekvensbeskrivning för Södra infarten etapp 2 (Norconsult 2021-09-24) bedöms planförslaget generellt vara positivt för Halmstads invånare och besökare då det bidrar med fler passager över Västkustbanan, binder samman stadsdelar och ökar människors närhet till rekreation. Vad gäller barnpektivet, som ska beaktas, är rekommendation enligt social konsekvensbeskrivning (Norconsult, 2021-09-24) att uppmuntran till vistelse och lek i nära anslutning till bil- och järnväg bör undvikas.

Farligt gods

Kommunen planerar för att Södra infarten ska bli rekommenderad väg för farligt gods och ersätta Laholmsvägen/Västervallvägen, i dagsläget rekommenderad väg för farligt gods.

Länsstyrelsen i Hallands län har preciserat riktlinjer för farligt godsled (Länsstyrelsen i Hallands län, 2011). I riktlinjerna finns två nivåer av farligt godsleder varav en högre och en lägre med olika skyddsavstånd. Södra infarten bedöms klassas enligt den högre kravnivån. Västkustbanan behandlas separat med egen nivå avseende skyddsavstånd. Riktlinjerna är vägledande för projektet Södra infarten och ligger till grund för de riskreducerande åtgärder som regleras i planförslaget.

Utöver Länsstyrelsen i Hallands läns riktlinjer har Ramböll (2020-05-08) i samband med planarbetet för Södra infarten etapp 2 tagit fram en riskanalys avseende farligt gods. För all befintlig och ny bebyggelse inklusive småhus rekommenderas säkerhetshöjande åtgärder mot mekanisk konflikt för de fall hus ligger inom 30 m från Södra infarten eller Västkustbanan. Åtgärder som rekommenderas är kraftupptagande vall eller vägräcke av kapacitetsklass H4b som skydd mot avåkning från Södra infarten.

Risker ska beaktas vid planering av bebyggelse inom 150 meter från transportleder för farligt gods. Tabeller nedan grundar sig i Riskanalys av farligt gods i Hallands läns (2011) bilaga A.3, A.4, A.5, A.6 och A.7. I tabellerna nedan redogörs för vilka funktionskrav med kopplade säkerhetshöjande åtgärder som gäller för områdena industri, kontor, småhus och tätort. Avstånden gäller från vägkant till byggnad.

Baskrav, som gäller alla användningsområden och transportleder, ska uppfyllas vid byggnation inom 150 meter. De övergripande kraven klargörs i tabell 2.

Funktionskrav	Åtgärd - kravnivå Väg-Hög
Förhindra att vätska rinner in på området	Vid all byggnation inom 60 meter från led ska området i så stor utsträckning som möjligt, utformas på ett sätt som motverkar spridning av vätska in mot området. Detta kan göras med hjälp av något av nedanstående: • Vall • Plank som är tätt i nedkanten • Dike Alternativt kan funktionen vara uppfylld genom naturliga höjdskillnader.
Minska risk för punktering av tank	Vid all byggnation inom 60 meter från led ska sidoområdet längs med leden utformas på ett sätt som begränsar konsekvensen av ett avåkande fordon (sidoområdet fritt från oeftergivliga och spetsiga föremål).

Tabell 2. Baskrav vilka berör samtliga användningsområden och transportleder.

Byggnation av industri- och kontor får inte uppföras närmre än 20 meter från Södra infarten och under förutsättning att nedan säkerhetshöjande åtgärder, i tabell 3, vidtas.

Område: Industri & kontor	
Funktionskrav	Åtgärd - kravnivå Väg-Hög
Förhindra mekanisk konflikt	<u>Bebyggelse > 30 meter från led</u> Etableras industri på längre avstånd än 30 meter krävs inga åtgärder för mekanisk påverkan. Följande ska dock beaktas vid etablering intill väg: • Ska det bebyggelsefria området användas på ett sätt så att flera personer förväntas befinna sig där under större delar av dagen bör skydd för avåkning införas. • Vid branta slänter krävs åtgärd (så som förstärkt vägräcke) för att behålla fordonet på vägbanan. Om inte skydd mot avåkning finns eller införs så räknas bebyggelsefri zon från släntfot. <u>Bebyggelse 20-30 meter ifrån led</u> För etablering 20-30 meter ifrån väg ska åtgärder införas som förhindrar mekanisk konflikt. Erforderlig omfattning och utformningen av ett sådant skydd beror på platsspecifika förhållanden. Förslag på åtgärder: • Vall/dike • Betongbarriär • Naturlig höjdskillnad (positiv höjdskillnad med transportled lägre än planområdet) • Förstärkt vägräcke (H4)
Motverka/reducera strålningseffekter	För fasad som vetter mot led gäller följande: • 30-50 meter: Fasad ska utformas i obrännbart material. • 20-30 meter: Fasad, inklusive dörrar och fönster, ska motsvara lägst brandteknisk klass EI 30.
Motverka/reducera effekter från giftig gas	För byggnader inom 50 meter ifrån led gäller följande: <u>Industri:</u> • Luftintag placeras så långt ifrån leden som möjligt • Placera entréer/lastintag etc. på lämpligt sätt så att de inte vetter mot riskkällan <u>Kontor:</u> • Luftintag ska placeras högt och på motsatt sida av leden.
Begränsa antal personer som kan påverkas/underlätta utrymning	• Utforma området nära leden på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. <u>Industri:</u> • För alla byggnader inom 50 meter ifrån led ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot leden. <u>Kontor:</u> • För alla byggnader inom 50 meter ifrån led ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot leden. Placering av entréer bör ligga så långt ifrån som möjligt, gärna på motsatt sida.
Motverka effekter från ett dimensionerande fall för explosion	<u>Kontor:</u> För etableringar mellan 20-30 meter ifrån led ska hänsyn tas till dimensionerande explosionslast. Detta krav gäller större byggnader (>4 våningar).

Tabell 3. Åtgärder - reducerat avstånd för industri och kontor.

Byggnation av småhus (villor, parhus, radhus, storvillor och liknande) får inte uppföras närmre än 50 meter från Södra infarten och under förutsättning att nedan säkerhetshöjande åtgärder vidtas, enligt tabell 4.

Område: Småhus	
Funktionskrav	Åtgärd - kravnivå Väg-Hög
Motverka/reducera effekter från giftig gas	För flerbostadshus: Luftintag ska placeras högt och på motsatt sida av riskkällan.
Begränsa antal personer som kan bli utsatta för en olycka	Utforma området mellan småhus och led på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse, t.ex. bör lekplatser, gemensamtytor etc. inte placeras inom detta område.

Tabell 4. Åtgärder - reducerat avstånd för småhus.

Södra infarten är i stort sett planerad att lokaliseras med avståndet 50 meter till småhusbebyggelse vilket är detsamma som det reducerade avståndet som gäller om riskreducerande åtgärder vidtas enligt länsstyrelsens riskanalys (Länsstyrelsen i Hallands län, 2011). Befintliga fritidshus och bostadshus i Västervallområdet öster om Södra infarten ligger ca 40 meter från Södra infarten. Området Måsen väster om Västkustbanan ligger ca 40 meter från Västkustbanan. Om skyddsvallar (allmän plats "SKYDD₁" - skyddsvall mot buller och farligt gods) utmed Södra infarten och Västkustbanan anläggs som en jordvall utan större stenar, bedöms vallarna fungera som skydd för intilliggande bostäder i områdena Västervall och Måsen. Skyddet förhindrar avseende farligt gods både mekanisk konflikt i form av avåkning av fordon och att vätska inte rinner in på området (Ramböll 2020-05-08).

Planeras byggnation av tätort (lägenhetsbebyggelse med tre våningar eller mer och av stads- eller tätortskaraktär, även centrumbebyggelse, vård, kultur, skola, hotell och konferens) gäller kravnivå enligt tabell 5.

Område: Tätort	
Funktionskrav	Åtgärd - kravnivå Väg-Hög
Förhindra mekanisk konflikt	Etableras tätort på längre avstånd än 30 meter krävs inga åtgärder för mekanisk påverkan. Följande ska dock beaktas vid etablering intill väg: - Ska det bebyggelsefria området användas på ett sätt så att flera personer förväntas befinna sig där under större delar av dagen bör skydd för avåkning införas. - Vid branta slänter krävs åtgärd (så som förstärkt vägräcke) för att behålla fordonet på vägbanan. Om inte skydd mot avåkning finns eller införs så räknas bebyggelsefri zon från släntfot.
Reducera/motverka strålningseffekter	För fasader som vetter mot led gäller följande: 30-50 meter: Fasad ska vara i obrännbart material och fönster (i normal omfattning) /ingående komponenter ska vara motsvarande klass E 30.
Motverka effekter från ett dimensionerande fall för explosion	För etableringar mellan 30-50 meter ifrån led ska hänsyn tas till dimensionerande explosionslast.
Motverka/reducera effekter från giftig gas	För bostäder gäller att: Luftintag ska placeras högt och på motsatt sida av leden. För hotell/konferens och andra användningsområden där det är möjligt att underhålla/upprätthålla ett system gäller därutöver att: gasdetektor kopplad till automatiskt nedstängningssystem/varseblivningssystem och utrymningsplan ska finnas.

Begränsa antal personer som kan bli utsatta: placering av entréer, utrymningsvägar etc.	För alla byggnader inom 50 meter ifrån led ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot leden. Balkonger, uteplatser, lekplatser etc. ska inte finnas på kortare avstånd än 50 meter ifrån leden. Placering av entréer bör ligga så långt ifrån leden som möjligt, gärna på motsatt sida. Utforma området nära leden på ett sätt som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
---	--

Tabell 5. Åtgärder - reducerat avstånd för tätort.

Inom planområdet regleras följande riskreducerande åtgärder:

- I planområdets sydöstra del mellan Södra infartens planerade vägkant och verksamhetsområdet Vilhelmsfält säkerställs riskreducerat avstånd (20 m) genom prickmark (marken får inte förses med byggnad). Detta i kombination med "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida - och "Dike₁" - dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida.
- Byggrätt i planområdets sydöstra del på nuvarande fastighet Halmstad 4:28 medges 20 m från planerad vägkant. Användningsområdet "VÄG" kompletteras utmed denna byggrätt med egenskapsbestämmelserna "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida - och "Dike₁" - dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida. För byggrätten gäller egenskapsbestämmelsen "b₁":
 - Fasad, dörrar och fönster som vetter mot sydväst ska motsvara lägst brandteknisk klass EI30.
 - Luftintag ska placeras så långt åt nordost som möjligt.
 - Entré/lastintag etc. får inte riktas mot sydväst.
 - Utrymningsväg åt nordost ska finnas.
- För vägområdet mellan Västervallvägen och cirkulationsplats Larsfrid gäller egenskapsbestämmelsen "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida. Längs denna sträcka gäller även "Dike₁" - dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida.
- Nu gällande byggrätt på fastigheten Flamman 6, belägen inom 20 m från Södra infartens planerade vägkant, prickas bort (marken får inte förses med byggnad). Användningsområdet "VÄG" kompletteras utmed denna bortprickade byggrätt med egenskapsbestämmelsen "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida.
- För vägområdet mellan vägbro över Väst kustbanan, via cirkulationsplats Hamnen, ner till anslutning till hamnområdet, gäller egenskapsbestämmelserna "Skydd₂" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot söder utmed vägens södra sida - och "Skydd₃" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot sydost utmed vägens sydöstra sida.
- Mellan Södra infarten och området Västervall planläggs "SKYDD₁" - skyddsvall mot buller och farligt gods. Avseende farligt gods syftar skyddet till att förhindra både mekanisk konflikt i form av

avåkning av fordon, och att vätska inte rinner in på området.

- Inom del av planområdet norr om området Måsen planläggs ”SKYDD₁” - skyddsvall mot buller och farligt gods. Avseende farligt gods syftar skyddet till att förhindra både mekanisk konflikt i form av avåkning av fordon, och att vätska inte rinner in på området.

I samråd med räddningstjänsten bedöms risk till följd av åtgärder enligt planförslaget, avseende farligt gods, som acceptabel.

Risk

Utöver riskanalys avseende farligt gods har WSP på uppdrag av kommunen tagit fram en riskanalys (WSP 2018-10-09) huvudsakligen avseende Sevesoverksamheter och klimatanpassning. Den generella bedömningen av riskbilden för Södra infarten är att risker förknippade med Sevesoverksamheterna i hamnen är relativt små. En dominoeffekt som skulle kunna påverka Södra infarten bedöms inte kunna uppkomma. Det är endast OKQ8 och rörledningar för olja längs Oljevägen som har potential att påverka Södra infarten och vice versa. WSP (2018-10-09) bedömer inte att några riskreducerande åtgärder behöver genomföras i syfte att skydda Södra infartens planområde.

Efter att riskanalys för verksamheter som finns i hamnområdet (WSP 2018-10-09) tagits fram har verksamheten Preem AB tillkommit. Tillkommande Sevesoanläggning Preem AB:s verksamhet omfattar fartygsslossning, lagring samt pumpning inom depå och fartyg av petroleumprodukter. Petroleumprodukt som hanteras är gasolja. Inom begreppet gasolja ingår lätta eldningsoljor och dieseloljor vilka går under klass 3-produkter. Lagring av produkt sker i två cisterner ovan mark. Varje cistern utgör en volym på 15 200 m³. Resterande cisterner på området är inte i drift. Preems anläggning bedöms inom flertalet områden likställas med Unipers anläggning, där båda verksamheterna hanterar två cisterner som vardera rymmer ca. 15 000 m³ med klass 3-produkt inom samma invallning. Pumpning sker från fartyg till depå och vice versa.

I tidigare framtagen riskanalys (WSP 2018-10-09) utförs strålningsberäkningar för Uniper, Fall 3 ”Brand i en cistern med diesel”, där avstånd till kritisk infallande strålning är 50 meter vid en händelse. Beräkningar bedöms vara tillämpbara även för Preems anläggning enligt ovan resonemang. Kommunen bedömer, i samförstånd med Räddningstjänsten Halmstads resonemang enligt ovan, att vidare analys inte krävs, då Preems anläggning ligger på längre avstånd än 50 meter till Södra infarten.

Avseende klimatanpassningsåtgärder mot framtida förhöjda vattenstånd anser WSP (2018-10-09) att Södra infarten etapp 2 bör placeras på en plushöjd om 4 meter över havet. Kommunen planerar att bygga det som återstår av Södra infarten etapp 2 på minst + 4 meter. Bortsett från bro över Väst kustbanan regleras inte väghöjd i planförslaget.

Avseende skyfall och översvämning är tre instängda ytor inom planområdet identifierade. Två av dessa ligger väster/nordväst om Västervallvägen, och en yta sydost om Västervallvägen i planområdets sydöstra del. För de två ytorna väster om Västervallvägen rekommenderar Sweco i dagvattenutredning (2020-10-15) lösning dels genom skyfallsyta, dels genom genomtänkt höjdsättning och avledning. I planförslaget säkras allmän plats ("NATUR") för föreslagen skyfallsyta, dock reglerar planförslaget inte höjder. Instängd yta sydost om Västervallvägen sammanfaller delvis med användningen "J" (industri). Marknivå inom användningsområdet varierar mellan ungefär +3,2 meter och +3,6 meter. I den lägst belägna delen av användningsområdet, +3,2 meter, bedöms vattendjupet vid ett

klimatekompenserat 100-årsregn kunna uppgå till ungefär 0,3-0,5 meter. I syfte att säkra byggnad inom användningsområdet för ett sådant regn föreskrivs en lägsta färdigt golvnivå om +4,0 meter, "f₁". Vid byggnation inom användningen "J" (industri) sydost om Västervallvägen rekommenderas vattentät konstruktion.

Ställverket H8 Larsfrid, på nuvarande fastighet Fregatten 9, är idag inbyggt och genomförandet av detaljplanen innebär att fastigheten kommer att minskas. Avstånd mellan användningsområde "E" (ställverket H8) och planerad närmast belägna vägkant för farligt gods är över 100 meter. Planförslaget reglerar dessutom användningarna allmän plats "NATUR" och kvartersmark "J" mellan ställverket och planerad farligt godsled. Kommunens bedömning är att planförslaget inte medför någon risk för ställverket H8 Larsfrid.

Förorenad mark

En sammanställning och tolkning av föroreningsituationen inom planområdet har utförts av Relement Miljö Väst AB (2020-10-14). Med nuvarande kunskap finns det enligt Relement inget som indikerar att området skulle vara så förorenat att omfattande avhjälpandeåtgärder eller skyddsåtgärder är motiverat. Föroreningsgraden bedöms vara låg till måttlig och det finns inget i studerat underlag som pekar mot att så tekniskt och ekonomiskt omfattande åtgärder är motiverat att det bedöms hindra det fortsatta arbetet med detaljplanen. Hanteringen av eventuella förorenade schaktmassor och länsvatten bedöms kunna hanteras inom ramen för en normal markentreprenad i stadsmiljö, dock med stöd av markmiljöspecialist i någon form. Genom riktade undersökningar mot områden där djupare konstruktioner är aktuellt kan skyddsåtgärder och anpassningar vidtas i tid och eventuella konflikter med markförorening undvikas.

Efter samråd har kompletterande miljötekniska markundersökningar genomförts inför genomförande. Markundersökningarna har gjorts för Fregatten 8 (WSP, 2021-05-03), del av Halmstad 2:16 och 4:28 (WSP, 2021-06-23), Halmstad 2:8 m.fl. (WSP, 2022-02-04) samt Flamman 3 m.fl. (WSP, 2022-05-23). I allt väsentligt bekräftar utredningarna Relement Miljö Väst AB:s tidigare bedömning och visar att föroreningar i stort underskrider gränsvärdet för MKM och att massorna till stor del är lämpliga för återanvändning inom projektet Södra infarten. I två provpunkter på fastigheterna Halmstad 2:8 och Halmstad 2:27 (WSP 2022-02-04) har det påvisats att halter PAH-H överskrider riktvärden för MKM i det översta jordlagret mellan 0 – 0,4 m. I annan punkt på fastigheten Flamman 3 (WSP 22-05-23) har det påvisats att zinkhalter överskrider riktvärden för MKM i det översta jordlagret mellan 0 – 0,4 m. Dessa föroreningar behöver beaktas för att säkerställa avgränsning i sidled inför eventuell masshantering eller förflyttning. Återanvändning av förorenade massor för anläggningsändamål ska föregås av en anmälan till miljönämnden.

Buller och vibrationer

Kommunen bedömer att riktvärden enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 är aktuella för projektet Södra infarten. Trafikbullerutredning har inom ramen för projektet tidigare tagits fram för både etapp 1 och etapp 2. Utredningen (Ramböll 2020-11-18) har i samband med planarbetet för etapp 2 uppdaterats. Uppdateringen avser prognosår 2040. I Rambölls trafikbullerutredning har dessutom en parallell bullerutredning (WSP 2020-09-30, rev 2020-11-16) avseende området för passagen över Västkustbanan införlivats.

Enligt WSP:s utredning (2020-09-30, rev 2020-11-16) visar beräkningar att aktuellt vägalternativ avseende passage över Västkustbanan uppfyller riktvärden för både dygnsekvivalent ljudnivå och

maximal ljudnivå vid samtliga uteplatser och bostäder med undantag från ett bostadshus. Vid ett bostadshus utmed Västervallvägen, överskrids den ekvivalenta och maximala ljudnivån från vägtrafik med 2 dB respektive 5 dB. Vid detta bostadshus är det dock bidrag från befintlig infrastruktur, Västervallvägen, som är den dominerande ljudkällan och inte ny väg, Södra infarten. WSP (2020-09-30, rev 2020-11-16) bedömer att det för aktuellt alternativ avseende passage över Västkustbanan därmed inte behövs några bullerskyddsåtgärder.

Ramböll (2020-11-18) föreslår avseende Södra infarten etapp 2 följande bullerskyddsåtgärder:

1. Komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen – förlängning ca 100 m västerut och som ansluter mot slänt vid ny bro över järnvägen. Krönhöjd +ca 8,3 m.ö.h.
2. Nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen, förslagsvis i form av bullervall (eventuellt vall + plank där utrymmet är begränsat). Krönhöjd +ca 6.4 m.ö.h. Längd ca 430 m.
3. Nya bullerskydd väster om järnvägsbro över Västervallvägen. Förslag är två bullerskärmar, en norr och en söder om Västervallvägen, där bullerskärmarerna placeras parallellt på ömse sidor av Västervallvägen och ansluter i vinkel till bullervallar, norr och söder om Västervallvägen och utmed järnvägen. Krönhöjd på bullerskärmarerna ca 6,40 m och ca 30 m längd för respektive skärm.

Rambölls (2020-11-18) sammanfattande bedömning av projektet Södra infartens bullerpåverkan är att de negativa bullereffekter som Södra infarten bedöms orsaka för bebyggelsen längs järnvägen, motverkas med de bullerskyddsåtgärder som föreslås. Vidare bedömer Ramböll att bullerskydden kommer att reducera ljudnivån från tågtrafiken, den dominerande bullerkällan, och att ljudnivåerna totalt sett kommer att sjunka. Ramböll bedömer även att områden utanför aktuellt planområde, exempelvis utmed Laholmsvägen, även utan bullerskyddsåtgärder, kommer utsättas för mindre buller till följd av Södra infartens avlastning. Se bilderna 18 och 19.

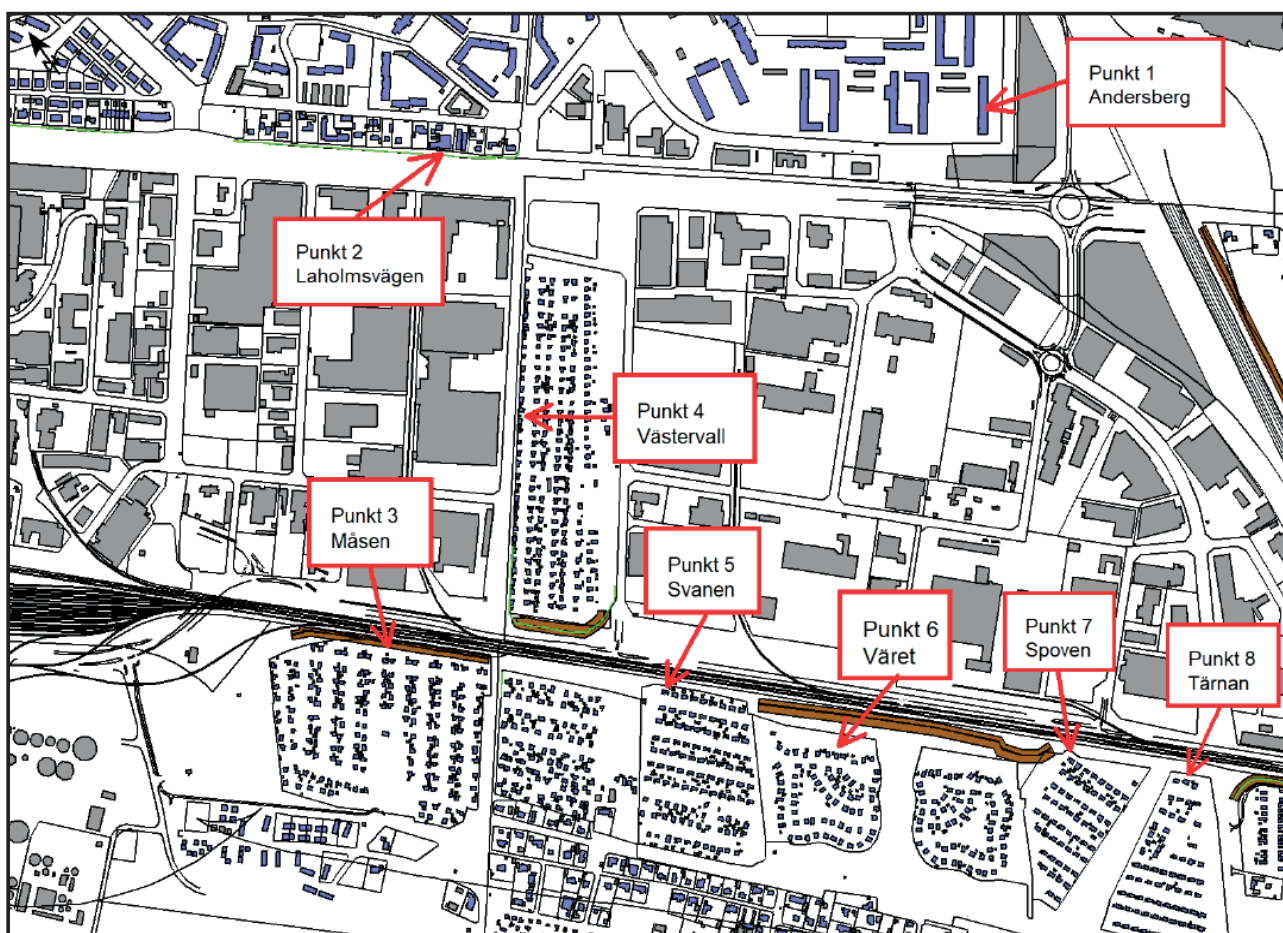


Bild 18. Urval av beräkningspunkter där ljudnivåförändringar beskrivs i bild 19 nedan (Ramböll 2020-11-18).

Nr	Namn	Nollalternativ 2040		Utredningsalt 2040		Utredningsalt Med bullerskydd	
		Väg	Väg+tåg	Väg	Väg+tåg	Väg	Väg+tåg
1	Andersberg	61	61	58	58	58	58
2	Laholmsvägen	68	68	66	66	66	60
3	Måsen	44	56	50	57	49	57
4	Västervall	63	63	57	58	52	58
5	Svanen	46	64	54	64	49	57
6	Väret	47	56	50	57	50	57
7	Spoven	50	63	55	63	52	57
8	Tärnan	53	63	57	64	55	59

Bild 19. Förändring av ljudnivå mellan nollalternativ och utredningsalternativ i ett urval av beräkningspunkter (numrering enligt bild 18 ovan). Ljudnivån avser ekvivalent ljudnivå i decibel på högsta bostadsvåning. (Ramböll 2020-11-18).

Markområde för komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen (punkt 1 enligt föreslagna bullerskyddsåtgärder, se föregående sidor) säkerställs i detaljplanen inom allmän plats "SKYDD₁" (skyddsvall mot buller och farligt gods). Användningsbestämmelsen "SKYDD₁" kompletteras av

egenskapsbestämmelsen ”vall₁ + 8.3”, vall med en höjd av +8,3 meter över nollplanet ska uppföras.

Nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen (punkt 2 enligt föreslagna bullerskyddsåtgärder) säkras inte i detaljplanen. Kommunen avser inom ramen för projektet Södra infarten uppföra dessa bullerskydd med stöd av de för aktuella markområdena gällande detaljplanerna 1380K-P805 (Knipan) och 1380K-P845 (Svanen) som båda medger ”SKYDD”.

Föreslagna bullerskärmar norr respektive söder om Västervallvägen säkras inte heller i detaljplanen. Dock medger gällande detaljplan 1380K-P867 (Västervallvägen), ”SKYDD₂” utmed norra sidan av Västervallvägen, och ”SKYDD₁” utmed södra sidan av Västervallvägen.

I samband med utbyggnaden av Södra infarten bedöms risken för markvibrationer som påverkar omgivningen att huvudsakligen omfatta påverkan under byggskedet. Vidare bedöms det vara mindre risk för upphov till markvibrationer i driftskedet och från vägtrafiken. Beroende på hur markförhållandena är på platsen kan sensibel mark som lera vara mer känslig för vägtrafiken på Södra infarten och störande vibrationer skulle kunna upplevas nära vägen. Dock bedöms den dominerande källan till markvibrationer i området att orsakas av järnvägstrafiken. (Ramböll 2020-11-18).

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

Teknisk infrastruktur är utbyggd i området. Planförslaget innebär att ledningar behöver dras om.

Dricks- och spillvatten

Passagen över Västkustbanan medför att vissa befintliga VA-ledningar på ömse sidor om järnvägen behöver läggas om. Markområde för VA-ledningar reserveras med ”u₁”, markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar på kvartersmark med användning järnväg (”T₁”) sydost om den planerade bron över Västkustbanan. Markområde för VA-ledningar reserveras också med ”u₁”, markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, på kvartersmark med användning industri (”J”) inom nuvarande fastigheter Flamman 3 och Flamman 4.

Dagvatten

Dagvatten från planområdet avleds åt två håll, åt sydost respektive nordväst från Västervallvägen. Vad gäller dagvattenhantering för delen öster/sydost om Västervallvägen föreslår Sweco (2020-02-21) damm i kombination med svackdiken. Syftet med denna lösning är dels fördröjning, dels att rena dagvattnet enligt fastslagna utsläppskoncentrationer innan det leds vidare. Utrymme för hantering av dagvatten öster/sydost om Västervallvägen säkras genom allmän plats ”NATUR” i planområdets sydöstra del. För den del av planområdet som ligger väster om Västervallvägen föreslår Sweco (2020-10-15) att dagvatten som uppkommer på nordöstra respektive sydvästra sidan om järnvägen fördröjs på respektive sida av järnvägen. Därmed belastas befintlig dagvattenledning under järnvägen i samma utsträckning som i befintlig situation efter exploatering, varför kapacitetsökning i ledningen under järnvägen inte behövs. För att uppnå tillräcklig rening och fördröjning behöver ytor för detta avsättas i detaljplanen. Djup och ytbehov på svackdiken har i utredningen (Sweco 2020-10-15) översiktligt utvärderats utifrån anslutningspunkter, ledningslutning och befintlig marknivå. I utredningen uppskattas att svackdiken med en bredd på 4 meter, släntlutning 1:3 och ett maxdjup på ca 0,7 meter behövs. Fördröjningsbehov, längd på dike och ytbehov visas i bild 20 och bild 21 visar Swecos skiss på ungefärligt ytbehov och placering av dagvattenanläggningarna.

Avrinningsområde	Fördröjningsbehov (m3)	Längd på dike (m)	Ytbehov (m2)
Ö1	104	78	312
Ö2	264	198	792
V2	91	68	273
V1	37	28	111
V3	0	0	0

Bild 20. Fördröjningsbehov, längd på dike och ytbehov väster om Västervallvägen (Sweco 2020-10-15).



Bild 21. Ungefärligt ytbehov och placering av dagvattenanläggningarna väster om Västervallvägen (Sweco 2020-10-15).

För tre av dessa avrinningsområden (Ö1, Ö2 och V2) säkras dagvattenanläggningarna genom allmän plats "NATUR" inom planområdet. Dagvattenanläggningarna inryms inom användningen. Dagvattenanläggning för avrinningsområde V1 ligger inom detaljplan 1380K-P1041 (hamnen), vars genomförandetid löper till år 2030. Detaljplan 1380K-P1041 medger inom aktuellt område dike. Dagvattenanläggningen, i form av svackdike, bedöms kunna uppföras inom angränsande planområde (1380K-P1041).

Avfallshantering

Avfallshantering ordnas inom kvartersmark.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

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

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande i enlighet med 5 kap. 7 § plan- och bygglagen.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Preliminär tidplan

Tid	Planprocessen	Byggprocessen
Kvartal 1 2021	Samråd	
Kvartal 4 2022	Granskning	
Kvartal 1 2023	Antagande	
Kvartal 1 2023	Laga kraft	
2023		Byggstart Södra infarten
2025		Öppen för trafik

Genomförande

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

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

Ansvarsfördelning

Anläggning	Genomförande	Driftsansvarig
<u>Allmän plats</u>		
VÄG, GATA, SKYDD, NATUR	Halmstads kommun	Halmstads kommun
<u>Kvartersmark</u>		
JÄRNVÄG (Västkustbanan och industrijärnväg)	Fastighetsägare (Staten Trafikverket och Halmstads kommun)	Fastighetsägare (Staten Trafikverket och Halmstads kommun)
INDUSTRI TEKNISKA ANLÄGGNINGAR	Berörd fastighetsägare Berörd fastighetsägare	Berörd fastighetsägare Berörd fastighetsägare
<u>Ledningar mm</u>		
Allmänt VA-nät	Laholmsbuktens VA/ Halmstads kommun	Laholmsbuktens VA
El och fjärrvärme	Halmstads Energi och Miljö AB	Halmstads Energi och Miljö AB
Bredband	Halmstads Stadsnät AB	Halmstads Stadsnät AB
Övriga ledningar	Berörda ledningsägare	Berörda ledningsägare

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän plats.

Huvudmannaskapet innebär ett ansvar för Halmstads kommun för utbyggnad, drift och underhåll av allmänna platser. Med huvudmannaskap har kommunen rätt men även skyldighet att lösa in allmän platsmark som ligger inom privatägda fastigheter. Huvudmannaskap innebär även att kommunen före genomförandetidens utgång ska ha upplåtit de allmänna platserna till allmänt nyttjande.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Intrång

Fastigheterna Flamman 4, Fregatten 9, Fregatten 1, Halmstad 2:27 och Halmstad 2:1, som är i privat eller statlig ägo, kommer delvis att planläggas som allmän plats. Det innebär att kommunen har rätt, även en skyldighet, att lösa in marken. Marken som planläggs som allmän plats kommer vid genomförandet av detaljplanen överföras till någon av kommunens fastigheter Halmstad 4:28, 2:16 eller 2:8 genom fastighetsreglering. Se bild 22. Avsikten är att Halmstads kommun ska träffa avtal med berörda fastighetsägare men har även möjlighet till tvångsvis inlösen via lantmäteriförrättning.

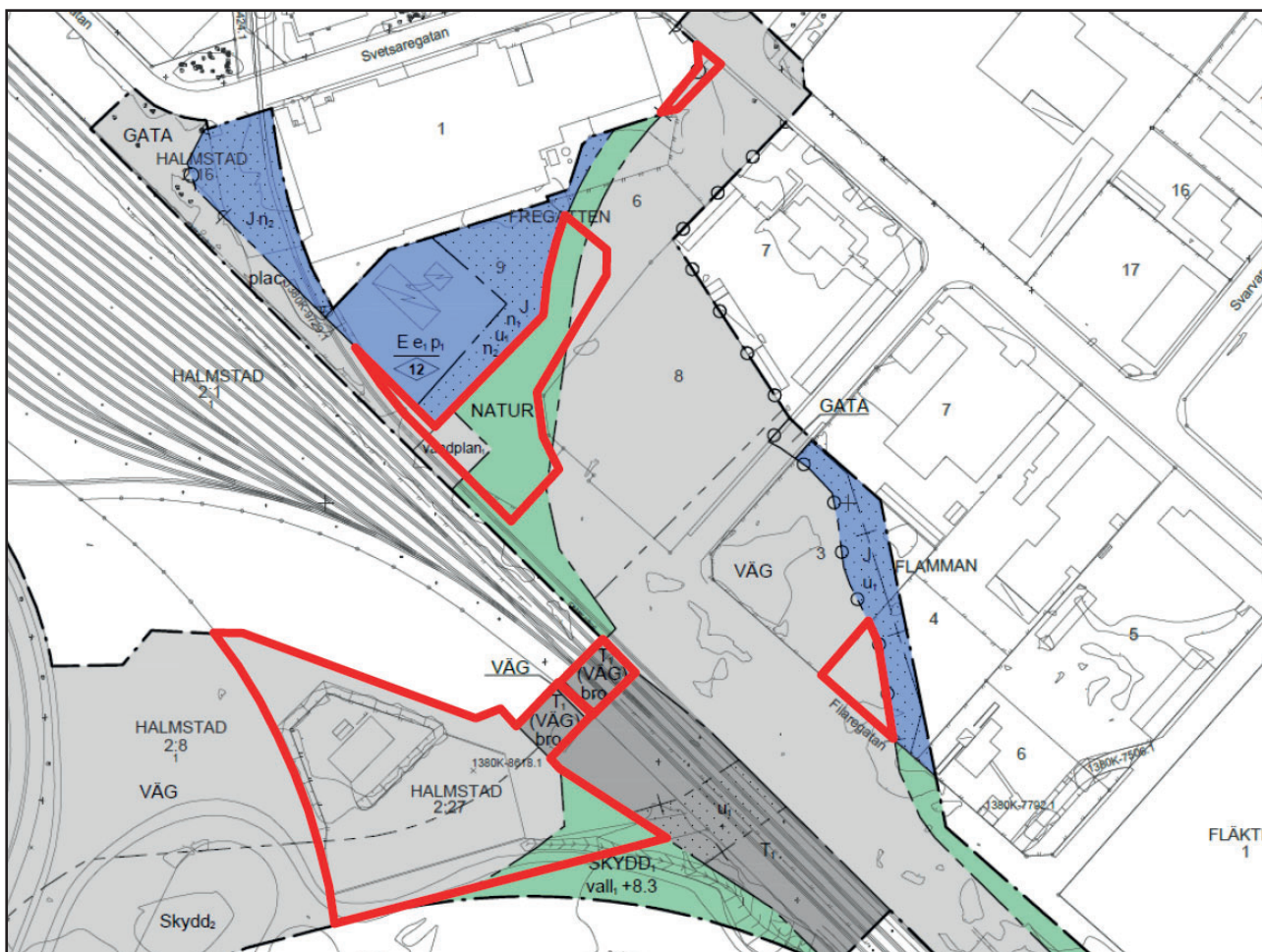


Bild 22. Utdrag ur plankarta (granskningshandling) del 1. Fastigheter som drabbas av intrång och ska fastighetsregleras till kommunalägd fastighet med ändamål allmän platsmark (rödmarkerade områden).

Planlagd allmän platsmark för kommunal väg över Västkustbanan (Halmstad 2:1 ägd av Staten Trafikverket) och Jernhusens fastighet Halmstad 2:27 föreslås säkerställas genom 3D-fastighetsbildning.

Övriga fastighetsbildningsåtgärder

Mark inom de kommunägda fastigheterna Flamman 3, Fregatten 6 och Fregatten 8 som planläggs som allmän plats avses fastighetsregleras till någon av kommunens fastigheter Halmstad 4:28 eller 2:16.

Resterande del av fastigheten Flamman 3, utanför aktuell plan, avses fastighetsregleras till intilliggande fastighet med samma användning.

Delar av de kommunalt ägda fastigheterna Halmstad 4:28, Halmstad 2:16 och Fregatten 6 som planläggs som kvartersmark för industri avses fastighetsregleras till intilliggande fastighet med samma användning.

Del av HEM:s fastighet Fregatten 9 som planläggs som kvartersmark men som inte behövs för HEM:s ställverk avses regleras till intilliggande fastighet med samma användning (industri).

Del av Jernhusens fastighet Halmstad 2:27 som planläggs som kvartersmark för järnvägsändamål (oförändrat mot tidigare plan) avses överföras till kommunens intilliggande fastighet Halmstad 2:8. Kvaliteten på gränsen mellan de kommunalt ägda fastigheterna Halmstad 2:16 och Halmstad 4:28 samt de av trafikverkets ägda fastigheterna Halmstad 2:1 och Halmstad 4:15 är låg. Fastighetsbestämning av gränsen pågår hos lantmäteriet, vilket kan leda till behov av fastighetsregleringsåtgärd.

Ledningsrätt och servitut

Nya servitut/ledningsrätter kommer att upprättas eller befintliga servitut/ledningsrätter förordnas att gälla för underjordiska ledningar över kvartersmark som har administrativ bestämmelse "u₁" i detaljplanen. Ny ledningsrätt för VA-ledningar under kvartersmark (järnväg) kommer att inrättas.

Halmstads kommun har tecknat markavtal med ett flertal ledningsdragande bolag. Markavtalet innebär att det ledningsdragande bolaget ges rätt att inneha ledningar på allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap (ägd av Halmstad kommun) under förutsättning av att markavtalets regler följs. Inom allmän platsmark ska därför inga servitut/ledningsrätter bildas för bolag som innehar markavtal med Halmstads kommun.

Sträckningen på vissa ledningsrätter kan vid behov komma att justeras vid genomförandet av detaljplanen då vissa delar av befintliga ledningsrätter fortsättningsvis blir placerade på allmän platsmark.

EKONOMISKA FRÅGOR

De i detaljplanen föreslagna förändringarna innebär en stor infrastrukturinvestering för Halmstads kommun. Åtgärderna omfattar främst delsträcka (etapp 2) av vägen Södra infarten. Delsträckan omfattar ny väg utmed Västkustbanan från redan utbyggd etapp 1 av Södra infarten. Via ny cirkulationsplats ansluts dels Larsfridsvägen dels går Södra infarten vidare på bro över Västkustbanan. På södra sidan om Västkustbanan anläggs ytterligare en ny cirkulationsplats till vilken dels Stålverksgatan ansluts dels ny väg till hamnen. Utöver detta anpassas gång- och cykelvägnätet till den nya infrastrukturen. Dessutom anläggs en ny gata i förlängningen av Knäredsgatan. Kostnaden för att ta fram detaljplanen och dess genomförande belastar projekt Södra infarten.

Kommunen initierar, ansvarar för och bekostar fastighetsbildningarna som avses genomföras inom detaljplanen. Detta gäller såväl markinlösen, tillskapande av rättigheter/servitut samt fastighetsregleringar och avstyckningar. Kommunen avser att sälja mark som nybildas som kvartersmark. Detta innebär en intäkt till kommunen.

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

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

Samtliga byggnationer och anläggningsarbeten inom kvartersmark bekostas av berörd fastighetsägare. Detaljerade undersökningar avseende geologi, markens bärighet, markradonförekomst med mera som kan krävas inom kvartersmark bekostas av berörd fastighetsägare/exploatör. Berörd fastighetsägare ansvarar även för genomförande samt de kostnader som uppkommer vid behov av sanering på fastighet.

ÖVRIG GENOMFÖRANDESTYRNING

Avtal

Avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal träffades mellan Halmstads kommun och Trafikverket för Södra infarten etapp 1. Liknande avtal träffas mellan Halmstads kommun och Trafikverket gällande iordningställande av Södra infarten etapp 2.

Avtal mellan kommunen och ägare till fastigheten Flamman 4 om kommande marköverföringar mm för att genomföra detaljplanen är tecknad. Avtal avses att träffas mellan Halmstads kommun och samtliga fastighetsägare vars fastighetsgränser påverkas av detaljplanen. Avtal för markregleringar mellan Trafikverkets fastighet Halmstad 2:1 och Jernhusens fastighet Halmstad 2:27 som enbart rör kvartersmark för järnvägsändamål hanteras dock mellan dessa ägare.

Byggnations- och anläggningsarbeten

Inom planlagd allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun såsom huvudman att före åtgärder utförs inhämta alla erforderliga tillstånd (bygglov, miljötillstånd etc) som krävs för att få utföra åtgärden. Detsamma gäller för berörd fastighetsägare inom planlagd kvartersmark.

Detta innebär bland annat att vid utbyggnad av allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun för att projektet inte försvårar sanering av eventuella markföroreningar som berörs samt att återanvändning av jordmassor med föroreningsinnehåll inte bidrar till spridning av föroreningar. För att säkerställa detta ska kompletterande utredningar göras inför och under genomförandeskedet i syfte att slutligt klarlägga föroreningsituationen för vägens slutliga sträckning, avgränsa påträffade föroreningar samt få underlag för att bedöma hur förorenade massor kan återanvändas inom projektet. Om föroreningar påträffas ska miljönämnden underrättas. Vid återanvändning av förorenade massor för anläggningsändamål ska detta föregås av en anmälan till miljönämnden.

Vid utbyggnad av allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun även för att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) för detaljplanen blir genomförda. Detta gäller även för de åtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) utanför det område som denna detaljplan avser.

Södra infarten avses bli rekommenderad väg för farligt gods. Länsstyrelsen kan rekommendera vilka vägar som bör användas för farligt godstransporter.

MEDVERKANDE TJÄNSTEFUNKTIONER INOM KOMMUNKONCERNEN

- Brandingenjör, räddningstjänsten
- Handläggare, bygg- och miljöförvaltningen
- Kommunekolog, kommunledningsförvaltningen
- Landskapsarkitekter, teknik- och fastighetsförvaltningen
- Markstrateg, kommunledningsförvaltningen
- Planarkitekter, kommunledningsförvaltningen
- Planeringsingenjör, Halmstads Energi och Miljö AB
- Projektledare, teknik- och fastighetsförvaltningen
- Projektsamordnare, kommunledningsförvaltningen
- Seniorrådgivare, kommunledningsförvaltningen
- Stadsarkitekt, bygg- och miljöförvaltningen
- Trafikmiljöingenjörer, teknik- och fastighetsförvaltningen
- Va-ingenjör, Laholmsbuktens VA AB

KÄLLOR/REFERENSER

- Grönplan för park- och grönområden - Bedömning av områdenas rekreations- och naturvärden och dess betydelse för ekosystemtjänster, Mina Natur, 2016
- Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv Handlingsprogram för att kartlägga, säkerställa och utveckla naturkapitalet i Halmstads kommun, Halmstads kommun (antagen av KF 2008-03-27)
- Plan för transportsystemet del 2: transportplan mot 2050, Halmstads kommun (beslutad av KS 2022-04-05)
- Riskanalys av farligt gods i Hallands län, meddelande 2011:19, Länsstyrelsen i Hallands län, 2011
- FU Halmstad anslutning hamnspår (funktionsutredning), 2019-11-30+, ej fastställd, Trafikverket
- AKJ, Anläggningsspecifika krav järnväg Halmstad Södra infarten etapp 2, TRV 2018/107107, 2018-12-13, Trafikverket
- BVS 1586.20 - Banöverbyggnad - Infrastrukturprofiler ”Krav på fritt utrymme utmed banan”, TDOK 2014:0555, 2015-04-01, Trafikverket
- Infrastrukturprofiler, TRVINFRA-00004, version 2.0, 2021-10-11, Trafikverket

Samhällsutvecklingsavdelningen, kommunledningsförvaltningen

Olof Selldén
planchef

Henrik Gustavsson
planarkitekt

Miljökonsekvensbeskrivning



Figuren visar den norra delen av planområdet där de vita bebyggelserna avser stugområdet Måsen (söderut) och den befintliga järnvägen (Väst kustbanan) finns till vänster i figuren. (Visualisering av Mats Jonasson, Ramboll 2020)

Halmstad kommun

MKB DP Södra infarten etapp 2

Malmö 2020-11-20

MKB DP Södra infarten etapp 2

Miljökonsekvensbeskrivning

Datum	2020-11-20
Uppdragsnummer	1320051539
Utgåva/Status	Samrådshandling

Handläggare: Adelina Osmani, Ann Ajander, Sofia Elg
Uppdragsledare: Caroline Boström

Granskare: Stina Andersson

Ramboll Sweden AB
Lokgatan 8
211 20 Malmö

Telefon 010-615 60 00

Unr 1320051539 Organisationsnummer 556133-0506

Sammanfattning

Rapporten utgör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen Södra infarten, etapp 2 som är ett infrastrukturprojekt i södra Halmstad, Halmstads kommun. MKB:n är framtagen av Ramboll Sweden AB på beställning av kommunen. Etapp 2 av infrastrukturprojektet Södra infarten avser vägdragning och passage över Västkustbanan (järnvägen).

Det huvudsakliga syftet är att förbättra transportinfrastrukturen i sydöstra delen av staden genom att koppla ihop väg E6 samt väg 15 med hamnen i väst. Detaljplanen omfattar ett långsmalt område utmed Västkustbanan (Figur 1) tänkt för vägändamål. I planens västra del vidgar sig planområdet för att ge utrymme till en brokonstruktion för passage över Västkustbanan vilken sammankopplar Larsfrid med Hamnen. Planområdet är till största delen beläget på mark vilken idag är planlagd som järnvägsområde eller industrimark. Vid stugområdet mellan Larsfrid och Vilhelmsfält omfattar planområdet även ett mindre område som idag är planlagt som skydd (mot buller).

De huvudsakliga miljökonsekvenserna i nollalternativet och planförslaget sammanfattas i Tabell 3 nedan, och teckenförklaring till bedömningarna återfinns i avsnitt 3 (Tabell 3 och Tabell 4). Genomförande av planförslaget kommer sammantaget innebära liten negativ konsekvens på aspekterna vatten, naturmiljö och landskapsbild.

Påverkan på riksintresset för Västkustbanan bedöms som tillfällig under byggskedet. Vidare bedöms påverkan på riksintresset för kommunikationer (allmän hamn) som positiv med hänsyn till ökad framkomlighet och tillgänglighet till hamnen i Halmstad med Södra infarten.

Planen ger en positiv konsekvens på buller då ytterligare bullerskyddsåtgärder inarbetas. Gröna ytor samt ytor och svackdiken för att fördröja dagvatten ger också en positiv påverkan vilket kan minska risken för översvämningar. Naturområden/gröna ytor som utpekats i planförslaget, och de kopplingar som tillkommer kommer att upplevas som gröna mellan olika stadsdelar. Kopplingar som kopplar gröna områden kan främja människors hälsa avseende rekreation och friluftsliv.

Risker kopplat till farligt gods och översvämningar bedöms som acceptabla med vidtagna åtgärder. Riskbedömning beskrivs sammanfattat i Tabell 2.

Sammantaget bedöms det aktuella planförslaget som förenligt med miljöbalkens grundläggande mål (1 kap 1 § miljöbalken) avseende god hushållning med naturresurser såsom mark och vatten. Med vidtagna säkerhetshöjande åtgärder bedöms planen som genomförbar.

Tabell 1 Sammanfattning av konsekvenser för miljöaspekterna. Grå färg avser ingen eller försumbar konsekvens, gul färg avser liten negativ konsekvens och grön färg avser positiv konsekvens.

Aspekt	Nollalternativ	Planalternativ	Inarbetade åtgärder
Riksintresse befintlig järnväg – Väst kustbanan			-
Riksintresse för kommunikationer – allmän hamn			-
Vatten			Dagvatten omhändertas lokalt i svackdiken och torrdammar innan det avleds till befintliga dagvattenledningar. En kulvert under järnvägen för dagvattenledningen finns med på plankartan för att leda vattnet från norra sidan till södra.
Förorenad mark			Det finns tydlig lagstiftning och inarbetade rutiner som styr hur entreprenörer arbetar med markprovtagning, hantering och återanvändning av massor.
Naturmiljö			Det inkluderas gröna ytor i planförslaget.
Människors hälsa - buller			I planen inkluderas bullerskyddsåtgärder, såsom bullervallar.
Människors hälsa - luft			
Människors hälsa - Rekreation och friluftsliv			Vissa vägar avlastas från tung trafik, till exempel kan det genomföras förbud för genomfart av tung trafik på Västervallvägen.
Landskapsbild			Arbete med visualiseringsmodell i projektet under arbetet med planerad anläggning.

Tabell 2. Sammanfattande beskrivning av risker.

Aspekt	Nollalternativet	Planalternativet
Farligt gods	Inte acceptabel (säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas för att risken ska bedömas som acceptabel).	Risken bedöms som acceptabel med säkerhetshöjande åtgärder (såsom räcke längs väg) som inarbetats i planförslaget.
Översvämningar	Risken för översvämningar ökar, inte acceptabel risk.	Risk bedöms som acceptabel med inarbetade förslag i planen, men ytterligare åtgärder och hänsyn till områden nedströms rekommenderas, så att översvämningssproblematik inte förflyttas.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Planprocess.....	1
3.	Metod för bedömning av konsekvenser	2
4.	Planförslag	3
5.	Planområdets omgivningsförhållanden	4
6.	MILJÖKONSEKVENSER	11
6.1	Vatten	11
6.2	Förorenad mark	17
6.3	Naturmiljö	20
6.4	Människors hälsa.....	25
6.5	Naturresurser	32
7.	Landskapsbild	32
8.	Risker.....	34
8.1	Farligt gods	34
8.2	Klimatförändringar (skyfall och översvämningar).....	38
9.	Sammanfattning av miljökonsekvenser och risker	41
10.	Miljökvalitetsmål.....	42
11.	Uppföljning och övervakning.....	46
12.	Tillkommande prövning eller fortsatt arbete	47
13.	Metoder och osäkerheter	47
14.	Sakkunskap.....	47
15.	Referenser	48

1. Inledning

Detta dokument utgör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen Södra Infarten etapp 2. Den är framtagen av Ramboll Sweden AB på beställning av Halmstad kommun, som arbetar med infrastrukturprojektet Södra infarten. I ett tidigare skede har det år 2016 utförts en MKB för planhandlingarna Vägplan för E6: Södra Infarten, Halmstad (samrådshandling) samt Detaljplan för del av Halmstad 4:28 m.fl. Södra Infarten etapp 1, Halmstad (Plan 1089 K, granskningshandling). I den tidigare MKB:n har den nu aktuella detaljplan för Södra Infarten etapp 2 också belysts, då planområdena och åtgärder överlappat varandra. Etapp 1 av projektet byggs nu, och etapp 2 som avser vägdragnings och passage över Västskustbanan (järnvägen) har nu planerats och bedöms i detta dokument. Det främsta syftet med projektet är att förbättra transportinfrastrukturen i sydöstra delen av staden. Detta genom att koppla ihop väg E6 samt väg 15 med hamnen i väst.

Denna MKB lyfter de viktigaste frågorna som konsekvensbedöms i avsnitt 6. Planprocessen beskrivs mer detaljerat i avsnitt 2 nedan. Detaljer avseende planförslag och alternativ redovisning återfinns i avsnitt 4 och 5.8

2. Planprocess

En detaljplan ska enligt Plan- och bygglagen (PBL) visa regleringar för markanvändningen inom ett avgränsat område. En miljöbedömning ska utföras för att avgöra hur planen kan komma att påverka omgivningen. Om kommunen eller länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan medföra en betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållning med naturresurser, ska en MKB upprättas.

MKB ska vara inriktad på att beskriva de konsekvenser som förväntas innebära en betydande miljöpåverkan. Övriga miljövärden som är aktuella för området, men där detaljplanen inte antas medföra betydande påverkan, hanteras endast i planbeskrivningen. Avgränsningen av MKB ska samrådask med berörd länsstyrelse.

Efter avgränsningsfasen följer arbete med att ta fram ett planförslag och en MKB. Dessa ska via samråd hållas tillgängliga för berörda kommuner, myndigheter och allmänhet, som ska ges möjlighet att yttra sig över planförslaget. Länsstyrelsen har då rollen som yttrande instans och samrådspart. Efter samrådet omarbetas planförslaget och MKB vid behov för att sedan ställas ut som ett färdigt förslag. Om inga överklaganden inkommit antas detaljplanen via kommunalt beslut och MKB får då status som godkänd handling.

3. Metod för bedömning av konsekvenser

3.1 Bedömning av miljökonsekvenser

En MKB är både en process och ett dokument som fungerar som beslutsunderlag. Processen kring MKB ska integrera miljöaspekterna i planeringen så att en hållbar utveckling främjas. Dokumentet MKB är beslutsunderlag för detaljplanen och sammanfattar processen och detaljplanens påverkan på miljö, människors hälsa och hushållningen med naturresurser. MKB:n ska visa vad som är viktigt att tänka på i den fortsatta planeringen för att undvika eller begränsa påverkan på omgivande miljö. För att bedöma vilka miljökonsekvenser som uppstår jämförs föreslagen detaljplan med en situation utan att planen genomförs, ett så kallat nollalternativ.

Konsekvensbedömningen omfattar det som är reglerat i detaljplanen, det vill säga markanspråk inklusive inarbetade skadeförebyggande åtgärder. Konsekvenserna bedöms utifrån det utpekade intressets värde samt effekterna och anges som positiva eller negativa i en femgradig skala (ingen/försumbar till mycket stor). (Tabell 3 och Tabell 4). I den samlade bedömningen tydliggörs de olika konsekvenserna med färger enligt Tabell 4.

Tabell 3. Matris för bedömning av negativa konsekvenser, exempelfärger för negativa konsekvenser.

	stor effekt	måttlig effekt	liten effekt	försumbar effekt	ingen
stort miljövärde	mycket stor konsekvens	stor konsekvens	måttlig konsekvens	liten konsekvens	ingen/försumbar konsekvens
måttligt miljövärde	stor konsekvens	måttlig konsekvens	liten konsekvens	ingen/försumbar konsekvens	ingen/försumbar konsekvens
litet miljövärde	måttlig konsekvens	liten konsekvens	ingen/försumbar konsekvens	ingen/försumbar konsekvens	ingen/försumbar konsekvens

Tabell 4. Färgindelning av de olika graderna av konsekvenser

	Positiva konsekvenser
	Ingen eller försumbar konsekvens
	Liten negativ konsekvens
	Måttlig negativ konsekvens
	Stor negativ konsekvens
	Mycket stor negativ konsekvens

3.2 Bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer

För miljökvalitetsnormer för grundvatten respektive ytvatten görs bedömningen om försämring sker av någon kvalitetsfaktor samt om den kemiska eller ekologiska statusen/ekologiska potentialen förändras. Vid behov bedöms om möjligheten till att uppnå god status försämrats. För en kvalitetsfaktor som redan

befinner sig in den lägsta klassen bedöms varje försämring av denna faktor innebära en försämring.

När det gäller luftutsläpp bedöms om någon gränsvärdesnorm enligt luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) riskerar att överskridas.

3.3 **Bedömning av risker och säkerhet**

För kapitlet "Risker" görs inte konsekvensbedömning enligt metoden för miljökonsekvenser med tanke på att risker inte är störningar som sker hela tiden. Istället görs bedömningen om riskerna är acceptabla eller inte.

4. **Planförslag**

4.1 **Beskrivning av detaljplanen**

Detaljplanen omfattar ett långsmalt område utmed Västkustbanan tänkt för vägändamål. I planens västra del vidgar sig planområdet för att ge utrymme till en brokonstruktion för passage över Västkustbanan vilken sammankopplar Larsfrid med Hamnen. Planområdet är till största delen beläget på mark vilken idag är planlagd som järnvägsområde eller industrimark. Vid stugområdet mellan Larsfrid och Vilhelmsfält omfattar planområdet även ett mindre område som idag är planlagt som skydd (mot buller).



Figur 1. Detaljplanens utbredning med yttre gränser visade med rött.

5. Planområdets omgivningsförhållanden

5.1 Lokalisering

Detaljplanen för Södra infarten etapp 2 avgränsas i sydväst mot Montörsgatan och i nordväst av Stålverksgatan samt korsningen Laholmsvägen/Larsfridsvägen. Etapp 2 angränsar till Östra Strandens stugområde i sydväst och verksamhetsområden i nordost.

5.2 Mark- och grundvattenförhållanden

Geologi

Enligt SGU:s jordartskarta (1:25000 - 1:100000) domineras området av postglacial sand, som ett spår av tidigare högre havsnivåer som förekom i området (SGU, 2020).. I utredningen som utförts av Relement (se nedan) konstateras det att det naturliga jordlagret i planområdet utgörs av glacial lera som överlagras av sand med inslag av torv (Relement, 2020).

Grundvatten och brunnsarkiv

Enligt VISS är planområdet beläget inom grundvattenförekomsten av grus- och sandförekomst i Halmstad (SE628298-373005) och grundvattenförekomsten omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN).

SGU:s brunnsarkiv visar att det finns brunnar som är belägna nära planområdet, där en brunn är belägen cirka 150 meter nordöst om Södra infarten. Gällande brunn är enligt brunnsarkivet en energibrunn (för värme och/eller kyla) från 2002, inom fastigheten Fregatten 7 (röd cirkel i Figur 2) (SGU, 2020b).



Figur 2 Visar brunnsarkiv där en brunn (centralt i figur, röd cirkel) är belägen cirka 150 från Södra infarten, och avser en energibrunn. (Karta: SGU, skala 1:10000)

5.3 Recipienter

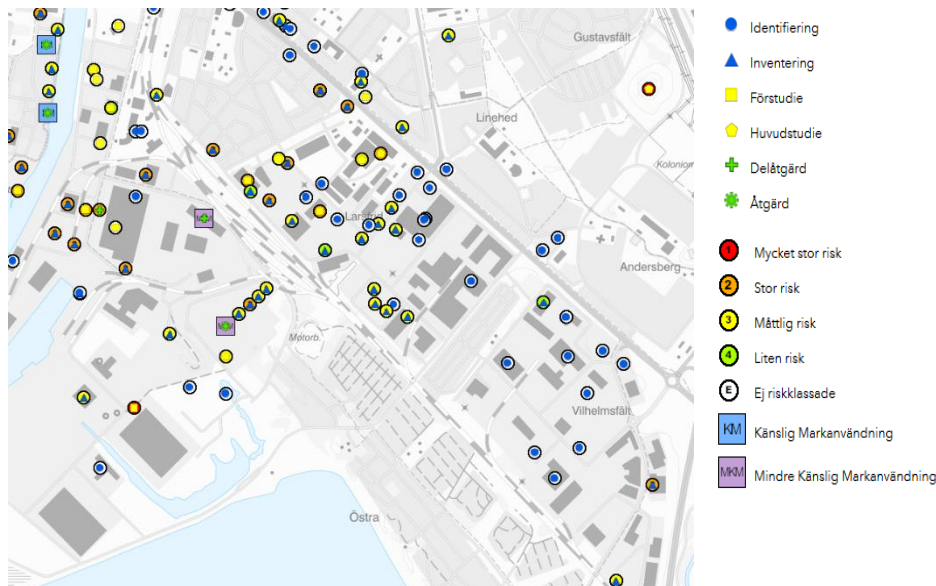
Det finns tre vattenförekomster som kan utgöra recipient för dagvatten från planområdet, nämligen Laholmsbukten (kustvattenförekomst), samt ytvattenförekomsterna Nissan och Fylleån. För detaljerad beskrivning och bedömning av vattenförekomsterna, se avsnitt 6.1. Recipienterna omfattas av MKN för vatten.

5.4 Förorenad mark

Planområdet, som ligger parallellt med Västkustbanan, angränsar till industriområden i nordost och sydost. I nordväst ligger hamnens område med oljecisterner och Halmstad bangård. Väster och söder om finns flera stugområden. Omkringliggande verksamheter innebär att det finns risk för att påträffa potentiellt förorenade områden inom planområdet. I EBH stödet¹ har flertal verksamheter identifierats i närhet till planområdet, se Figur 3. Det förekommer framför allt verksamheter som främst hamnar i klassningen måttlig – stor risk. De verksamheter som klassats med stor risk och som finns närmast planområdet är

¹ Länsstyrelsens databas över förorenade områden

en oljedepå samt en verksamhet med ytbehandling av metaller elektrolytiska/kemiska processer. (EBH, 2020)



Figur 3. EBH-kartan (Länsstyrelserna, 2020)

5.5 Planförhållanden

5.5.1 Översiktsplan

Halmstad kommuns gällande översiktsplan (ÖP) "Framtidsplan 2030 - Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun" visar hur den tänkta mark- och vattenanvändningen ska se ut i framtiden, detsamma gäller avseende bebyggelseutvecklingen. Kommunen arbetar med ett förslag till ny översiktsplan, "Framtidsplan 2050". Däremot gäller gällande ÖP tills den nya ÖP:n har antagits av kommunfullmäktige. I gällande ÖP lyfts planeringsinriktningar för godstransporter med järnväg och sjöfart där kopplingar mellan övergripande vägnät i kommunen och hamnen utvecklas med infrastrukturprojektet, Södra infarten. Det finns en ny ÖP som är ute på samråd nu, liksom en ny strategisk transportplan (Halmstads kommun, 2018). Vidare pågår arbete med tre fördjupade översiktsplaner (FÖP) i kommunen, varav en av dem, nämligen Fördjupad översiktsplan för Larsfrid och Vilhelmsfält berörs av gällande planförslag. Sammanfattningsvis bedöms detaljplanen som förenlig med kommunens gällande översiktsplan.

5.5.2

Detaljplaner

Planområdet berör nio gällande detaljplaner, som listas nedan:

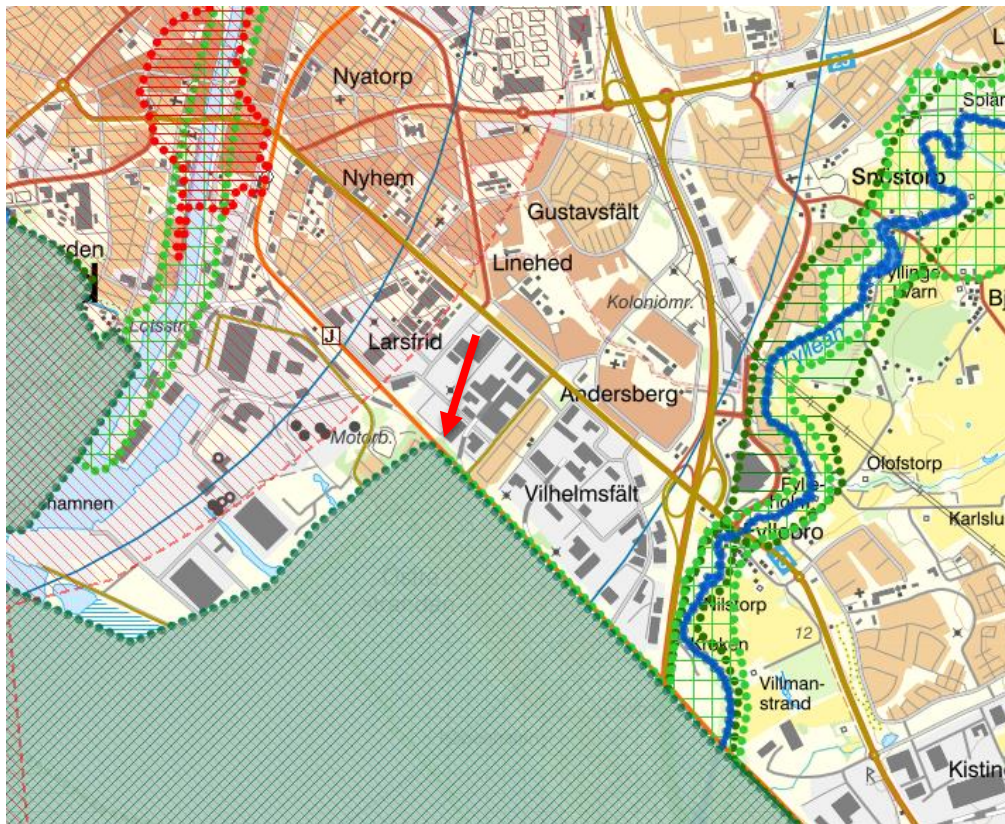
- Detaljplan för Vilhelmsfält, västra delen, 1990 (planområde: 1380K-P831)
- Stadsplan för Vilhelmsfälts industriområde i Halmstad, 1964 (planområde: 1380K-P411)
- Del av Halmstad 4:61 och 4:28 Västervall, Halmstad, 2007 (planområde: 1380K-E238)
- Stadsplan för yttre hamnområdet m.m. i Halmstad, 1959 (planområde: 1380K-P353)
- Stadsplan för industriområde vid Larsfrid i Halmstad, 1946 (planområde: 1380K-P193)
- Stadsplan för område vid Svetsaregatan i Halmstad, 1964 (planområde: 1380K-P407)
- Stadsplan för område vid Larsfridsvägen i Halmstad, 1972 (planområde: 1380K-P507)
- Stadsplan för Östra stranden i Halmstad, 1951 (planområde 1380K-P250)
- Stadplan för område söder om Stålverksgatan (oljeupplagsområde m.m.) Martin Luther, Halmstad, 1979 (planområde: 1380K-P665)

5.6

Riksintressen och andra skyddade områden

Följande riksintressen finns inom eller i planområdets närhet:

- Riksintresse befintlig järnväg – Västkustbanan
- Riksintresse Försvarsmakten - Påverkansområde civil flygplats
- Riksintresse friluftsliv – Laholmsbukten
- Riksintresse friluftsliv – Fylleåns dalgång
- Riksintresse Naturvård – Simlångsdalen Tönnersjöheden
- Riksintresse Högexploaterad kust - Kustområdet
- Riksintesse rörligt friluftsliv - Kustområdet
- Riksintresse skyddade vattendrag - Fylleån
- Riksintresse Natura 2000 – Fylleån
- Riksintresse för kommunikation – allmän hamn



Figur 4. Riksentressen i planområdets närhet. Västkustbanan är markerad med orange linje samt röd pil. (Länsstyrelsen, 2020)

Av de riksentressen som finns i planområdets närhet är det Västkustbanan, vilken löper genom planområdet, som bedöms påverkas av detaljplanen. Västkustbanan utgör riksentresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Banan är av internationell betydelse och ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T nätet). Västkustbanan sträcker sig från Göteborg till Lund och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnetet. (Länsstyrelsen, 2020)

Enligt planförslaget kommer den nya vägen och tillkommande vägbro placeras parallellt med Västkustbanan, och en bro för biltrafik kommer att anläggas över järnvägen. Det finns en befintlig underfart under järnvägen vid Västervallsvägen. Utrymme för bullervallar finns inom planområdet och kan även uppföras på befintlig kommunalägd mark enligt intilliggande gällande detaljplaner. Även plats för att kunna sätta upp stängsel för att förhindra spårspring finns. Bron över järnvägen är dimensionerad höjdmässigt för att medge att kontaktledning för järnvägsdrift kan finnas. Skydd för att förhindra bländning av tågförare kommer att uppföras på bron. Säkerhets- och skyddsåtgärder som exempelvis stängsel, bullerplank och bländskydd hanteras i samarbete med Trafikverket i projekteringskedet.

Planförslaget kommer att påverka riksintresset i viss mån under byggfasen genom de anläggningsarbeten som sker kring spårområdet. Samordning mellan Trafikverket och entreprenörer kommer att krävas så att byggfasen inte försvårar tillgängligheten för drift och underhåll av järnvägen och för att säkerställa att trafiken kan fortgå utan störning och utan att trafikanternas och byggentreprenörernas säkerhet äventyras. Eventuellt totalstopp i trafiken kan tillfälligt behövas och får regleras i samverkan med Trafikverket.

Vidare ska Trafikverket enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden bedöma områden som är av riksintresse för kommunikation, som avser bland annat sjöfart och hamnar. Hamnen i Halmstad bedöms som kommunikationsanläggning av riksintresse (allmän hamn), och utgör en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Med Södra infarten ökar framkomligheten och tillgängligheten till hamnen, och påverkan av planförslaget bedöms därmed som positiv (Trafikverket, 2018; Trafikverket, 2017b).

5.7 Avgränsningar

5.7.1 Avgränsning i sak

En miljöbedömning ska avgränsas till att omfatta de miljöaspekter som är relevanta för projektet till en lämplig detaljeringsgrad. Miljöbedömningen för den aktuella detaljplanen avgränsas därför till att omfatta den påverkan och de effekter en implementering av den föreslagna detaljplanen kan komma att medföra.

Utöver de effekter som uppstår vid det direkta inlämnandet av mark för de funktioner planen ger möjlighet till, bedöms indirekta och kumulativa effekter som kan komma att påverka miljön, liksom de konsekvenser som uppstår under detaljplanens genomförandefas, byggtiden.

Ett tidigt samråd med kommunen och länsstyrelsen genomfördes 2020-03-19 angående avgränsning, där kommunen och länsstyrelsen var överens om att gällande MKB endast ska omfatta beskrivningar av effekterna av Södra infarten, etapp 2. Vid samrådet diskuterades avgränsningen av miljöaspekterna. Länsstyrelsen önskade vid samrådet särskilt belyst frågor kring skyfallshantering och klimatanpassning, eventuell påverkan på riksintressen och vibrationer, samt riskhantering avseende farligt gods både på järnvägen och på Södra infarten.

Denna MKB lägger därför särskild vikt vid att beskriva frågor relaterade till buller, vibrationer, trafik och risk, naturmiljö och friluftsliv samt klimatanpassning och hantering av vatten. De aspekter som inte påverkas av detaljplanen och beskrivs därför inte i MKB är kulturmiljö och fornlämningar.

Friluftslivet kan komma att bli positivt påverkat av att ytterligare en koppling byggs över järnvägen som bygger samman staden med friluftaktiviteter vid havet. Friluftsliv har därför integrerats som en aspekt under naturmiljö.

Ljuskontaminering har studerats i processen, men bedömts vara hanterade i plan på sådant sätt att de inte medför miljökonsekvens och har därför inte belysts närmare i dokumentet.

5.7.2 **Geografisk avgränsning**

Den geografiska avgränsningen av MKB:n baseras på gränsen för detaljplanen. Influensområdet för miljökonsekvenser kan dock vara större än planområdet och bedöms för vissa frågor sträcka sig utanför planområdet. Ett större influensområde kan vara aktuellt för vatten (påverkan på nedströms recipienter), landskapsbild och spridningssamband för flora och fauna inom området och mellan områden. I den aktuella detaljplanen är det främst aktuellt med en vidare avgränsning för frågor kopplade till buller och risker med farligt gods.

5.7.3 **Tidsmässig avgränsning**

En MKB ska beskriva det tidsperspektiv inom vilket de flesta konsekvenserna bedöms uppstå. I den aktuella planen är den tidsmässiga avgränsningen därför satt till 2040 då planen bedöms ha vunnit laga kraft och vara genomförd.

5.8 **Alternativredovisning**

5.8.1 **Nollalternativet**

För att bedöma vilka miljökonsekvenser som den föreslagna detaljplanen ger upphov till, jämförs planen mot ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet beskriver en trolig utveckling av området om den föreslagna planen inte genomförs. Syftet med att redovisa ett nollalternativ är att ge ett underlag för att kunna bedöma vilken skillnad den nya verksamheten, markanvändningen eller åtgärden medför ur miljösynpunkt.

Om planen inte genomförs kommer trafik även fortsättningsvis behöva passera Västkustbanan längre österut mot väg E6, eller längre västerut mot Halmstad centrum. Nollalternativet innebär därför att vägtrafik, framförallt tung trafik och farligt gods, även fortsättningsvis måste ledas via tätbebyggda områden såsom befintliga stugområden, med medföljande buller och risker kopplade till farligt gods och tung trafik. Markanvändningen inom planområdet bedöms i nollalternativet fortsätta vara tekniska anläggning för järnväg samt industri.

5.8.2 **Alternativ lokalisering och utformning**

Kommunen har arbetat med ett flertal olika alternativ för passage över Västkustbanan. Under ett flertal år långt arbete har kommunen tittat både på andra lokaliseringar av en väganslutning mellan väg E6 och hamnen och andra utformningar. Väganslutningens placering har valts med tanke på att den ger minsta möjliga störning för befintliga markanvändningar och huvudsakligen blir belägen inom mark redan planlagd för infrastruktur. En anslutning väster om Västkustbanan hade medfört att leden hamnade nära bostadsbebyggelse, vilket man velat undvika. En placering längre österut hade medfört påverkan på stugområdet beläget där.

Bropassagens placering har studerats både längre västerut utmed Väst kustbanan och längre österut. En placering längre mot sydväst hade inneburit intrång i bland annat Fyllesjön med miljöföljder såsom utfyllnad av vatten samtidigt som det hade hamnat närmre naturreservatet Trönninge Ängar.

Den nu aktuella placeringen har varit aktuell tidigt i processen, men olika utformningar har varit under diskussion samtidigt. Bland annat har en tunnelpassage förkastats då denna kunnat vattenfyllas, samt skulle påverka riksintresset Väst kustbanan i för hög omfattning vid genomförandet, liksom eventuellt också skulle kunna begränsa möjligheterna till framtida utveckling av riksintresset i form av ytterligare spår och uppställningsspår för bangården.

En cirkulationsplats ovanför Väst kustbanan har också förkastats då denna bedömts påverka riksintresset i för hög omfattning.

Den nu aktuella utformningen har valts då den minimerar intrånget på riksintresset Väst kustbanan, och dessutom möjliggör utbyggnad av bangården till att hantera längre tåg i framtiden.

6. MILJÖKONSEKVENSER

6.1 Vatten

6.1.1 Förutsättningar

Det återfinns miljö kvalitetsnormer (MKN) för yt- och grundvatten samt fisk- och musselvatten. Däremot påverkar planen inte MKN för samt fisk- och musselvatten, som ytvattenförekomsten Fylleån (nedan) omfattas av enligt VISS (EUID: SEFI1023). MKN för ytvatten fastställs med stöd av 5 kap MB enligt vattenförvaltningsförordningen och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2013:19. Miljö kvalitetsnormerna är ett rättsligt verktyg vilket ställer krav (kvalitetskrav) på vattnets kvalitet till en viss tidpunkt. Alla ytvatten i Sverige (sjöar, vattendrag, kustområden) är indelade i vattenförekomster, vilka klassificeras utifrån vattnets nuvarande status av Vattenmyndigheten i respektive vattendistrikt. Klassning görs av biologiska, kemiska, hydromorfologiska och fysikaliska bedömningsparametrar, s.k. kvalitetsfaktorer, vilka bygger upp och avgör den övergripande klassningen av Ekologisk och Kemisk ytvattenstatus. Klassningen görs i en femgradig skala från dålig status till hög status, där målet enligt vattenförvaltningsförordningen är att uppnå åtminstone god status. Enligt försämringsförbudet får inte statusen försämrats i en vattenförekomst för någon kvalitetsfaktor.

Miljö kvalitetsnormer och statusklassning av grundvatten fastställs med stöd av 5 kap MB, enligt vattenförvaltningsförordningen (SGU-FS 2013:2).

6.1.1.1 Grundvatten

Grundvattenförekomsten (SE628298-373005) som finns i gällande område har en area som är 27 km² stor, med huvudavrinningsområdena Fylleån (SE100000), Nissan (SE101000) samt kustområdena SE100101 och SE101102. Grundvattenförekomsten har god kvantitativ status i VISS, däremot saknas information om vattenuttag och annan påverkan. Vidare bedöms grundvattenförekomstens kemiska status som god enligt VISS. Bekämpningsmedlen atrazindesisopropyl och metribuzin har påträffats, men undersökningen av grundvattnets kvalitet visar att SGU:s riktvärden för analyserade parametrar inte överskridits och den kemiska statusen bedöms därför som god enligt VISS, tills det att ny information tas fram som leder till en annan bedömning. Även förorenade områden såsom oljedepåer och deponi, samt vägsaltning och trafikolyckor påverkar grundvattenförekomsten. (VISS, 2020)

Enligt dagvattenutredningen finns indikationer på att grundvattennivåerna ligger knappt en meter under markytan i den norra delen av planområdet (Sweco, 2020).

6.1.1.2 Recipienter

Laholmsbukten (kustvattenförekomst, SE563330-124600) är belägen cirka 700 meter väster om planområdet. Enligt VISS bedöms den ekologiska statusen som måttlig där klassningen baseras på påverkan från övergödning.. Den kemiska statusen uppnår inte god kvalitet med hänsyn till prioriterade ämnen (PRIO) i VISS, och den kemiska statusen påverkas främst av båttrafik (VISS, 2020). Enligt SMHI Vattenwebb sker avrinning från de södra delarna av centrala Halmstad västerut till Laholmsbukten (SMHI , 2020).

Planområdet är belägen mellan ytvattenförekomsterna Nissan (norr, SE628706-131954) och Fylleån (söder, SE628804-132692). Den ekologiska statusen för vattenförekomsten Nissan bedöms enligt VISS som måttlig. Klassningen baseras på en sammanvägd status baserat på förekomst av fisk (där hydromorfologisk påverkan kan medföra vandringshinder för fisken uppströms och nedströms), samt på försurning. Den kemiska statusen för Fylleån klassas "uppnår ej god" och bedömningen baseras olika parametrar som bland annat kvicksilver och kvicksilverföreningar. (VISS, 2020)

Nissan respektive Fylleån utgör två huvudavrinningsområden vilka båda mynnar i Laholmsbukten, där respektive å rinner ut i havet. Mellan dessa ligger ett huvudavrinningsområde (100/101 Mellan Fylleån och Nissan) som omfattar södra delarna av centrala Halmstad och som har en area på 7,2 km² (SMHI , 2020). Avrinning från detta område sker enligt SMHI Vattenwebb västerut till Laholmsbukten. Planområdet ligger inom detta avrinningsområde (Figur 5).



Figur 5. Avrinningsområden runt Halmstad. Svagt blåmarkerade området i mitten är avrinningsområdet 100/101 Mellan Fylleån och Nissan. Svart ring markerar ungefärligt läge på planområdet. Orange är bebyggelse. Källa: (SMHI , 2020)

6.1.1.3 Dagvatten

Dagvatten är regnvatten och smältvatten från tak och andra hårda ytor, exempelvis vägar, i stadsmiljöer. Det sköljer med sig föroreningar som finns på ytorna och kan orsaka översvämningar om det regnar intensivt under kort tid. Under naturliga förhållanden tas regn- och smältvatten upp av växter, eller renas när det rinner genom marken innan det når sjöar, hav eller grundvattnet. I en stad med många tak, asfalterade ytor och stenlagd mark, rinner vattnet istället snabbt av på ytan som dagvatten.

Problem förenade med dagvatten är innehåll av föroreningar och höga vattenflöden. För att uppnå rening och fördröjning av dagvatten används olika slags dagvattenanläggningar som exempelvis diken, dammar och grönytor.

Planområdet utgörs i nuläget främst av trädbevuxen ruderatmark och industriområde. Befintliga ledningsnät för dagvatten avleder dagvatten västerut från området, via två olika ledningsnät, till befintliga dagvattendammar i hamnen och vidare till recipienten Laholmsbukten. Recipienten är en vattenförekomst och omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN), se 6.1.1.2 ovan.

En dagvattenutredning har tagits fram för planområdet Södra Infarten, etapp 2. Utredningen säger att dagvattnet från planområdet behöver fördröjas och renas. Detta beror dels på kapacitetsbrist i det befintliga dagvattenledningsnätet, dels på en övergödningsproblematik i recipienten Laholmsbukten. Det befintliga dagvattenledningsnätet är överbelastat och klarar inte av ett ökat dagvattenflöde enligt VA-huvudmannen Laholmsbuktens VA. Enligt dagvattenutredningen leds en del av ledningsnätet till ett system av dagvattendammar utanför planområdet i väst, mot Laholmsbukten, vars funktion är okänd, se figur 3 i dagvattenutredningen (Sweco, 2020).

6.1.2 **Utvärderingskriterier**

Vid bedömning av effekt och konsekvenser för vattenmiljön tas hänsyn till om verksamheten kan påverka känsliga vattenförekomster, enskilda brunnar eller grundvattenförekomster av betydelse. Negativ påverkan på vattendrag och hav har som följd att ekosystem riskerar att utarmas och arter hotas. Vid bedömningen tas hänsyn till om recipienten hyser värdefullt växt- och djurliv.

6.1.3 **Konsekvenser av nollalternativet**

Laholmsbukten påverkas främst av urban markanvändning (hårdgjorda ytor), industri samt enskilda avlopp. Avseende trafik så är det främst båttrafik som påverkar gällande vattenförekomst. I nollalternativet tillkommer inga svackdiken som är dimensionerande för större trafikytor och med ökade trafikmängder finns det en ökad risk att föroreningar från trafik har en negativ påverkan på vattenförekomsten och dess ekosystem. (Ramboll, 2018)

I nollalternativet tillkommer ingen ny väg och därmed inget byggarbete som tillfälligt kan påverka grundvattenförekomsten. Inga enskilda brunnar bedöms påverkas i nollalternativet.

Instängda områden med vattenmängder kommer fortsättningsvis att uppstå i nollalternativet, bland annat vid Västervallvägen, då dagvattennätet inte kommer att dimensioneras för ökade nederbörds mängder. Redan nu är dagvattenledningsnätet överbelastat och klimatrelaterade ökade regnmängder medför att belastningen på ledningsnätet ökar ytterligare. Befintliga grönområden kan eventuellt fördröja viss andel av ökade vattenmängder i området.

Sammantaget bedöms att det förekommer påverkan på vatten i nollalternativet och att konsekvensen är negativ och liten.

6.1.4 **Inarbetade åtgärder**

Dagvattenutredningen föreslår att dagvatten som uppkommer om järnvägen samlas upp och fördröjs på respektive sida av järnvägen innan det avleds västerut mot Laholmsbukten via det befintliga dagvattennätet. Förslaget är att fördröja och

rena dagvattnet i svackdiken² och torrdammar som läggs i anslutning till planerade vägområden. Planförslaget medger att dagvatten omhändertas lokalt i svackdiken och torrdammar innan det avleds till befintliga dagvattenledningar. En kulvert under järnvägen för dagvattenledningen finns med på plankartan för att leda vattnet från norra sidan till södra.

6.1.5

Konsekvenser av planalternativet

Avrinning från de södra delarna av centrala Halmstad sker enligt SMHI Vattenwebb västerut till Laholmsbukten (SMHI, 2020). Planområdet ligger inom detta naturliga avrinningsområde och planalternativet medför inga förändringar av avrinningsområde eller riktning. Däremot kan planen styra avrinningsområdet för dagvatten, vilket görs genom nya dagvattenledningar.

Grundvattenförekomsten påverkas främst av bekämpningsmedel, men även från förorenade områden och trafik. Genom att bygga Södra infarten och avlasta vägar från trafik och minskad genomfart av tung trafik minskar risken för olyckor och att föroreningar sprids till grundvattnet. Däremot kan det tillkomma viss påverkan genom vägsaltning på den nya vägen.

Då det finns indikationer på att grundvattennivåerna ligger cirka en meter under markytan i den norra delen av planområdet kan det under byggskedet finnas behov att tillfälligt leda bort grundvattnet, som kan betyda tillståndspliktig vattenverksamhet.

Efter exploatering kommer planområdet att bestå av vägar med omgivande grönytor samt en liten del industriområde. Dagvattenflödena inom planområdet kommer öka efter exploatering, dels beroende på att befintliga grönytor ersätts av trafikytor (vägar) dels beroende på att vid beräkning av framtida flöde adderas en klimatfaktor på 1,3 som innebär en förväntad nederbördsökning motsvarande 30% (Sweco, 2020). Föroreningsberäkningar (Tabell 5) visar en ökning av näringsämnen som fosfor och kväve samt vissa metaller i dagvattnet från planområdet ifall planförslaget genomförs. För att undvika att ökade mängder näringsämnen och metaller når Laholmsbukten behöver dagvattnet renas inom planområdet (Sweco, 2020).

² Svackdike är ett gräsklätt dike med svag till måttlig släntlutning som etableras på naturmark i nivå under en väg, gata eller annan hårdgjord yta.

Tabell 5. Resultat av föroreningsberäkningar i dagvattenutredningen. Tabellen visar nuläget och enligt planförslaget före och efter rening (Sweco, 2020).

Förorening	Nuläge (kg/år)	Enligt planförslag (kg/år)	Enligt planförslag efter rening i svackdike (kg/år)
Fosfor	6,6	7,7	6,7
Kväve	56	91	77
Bly	0,5	0,54	0,29
Koppar	0,84	1,3	0,82
Zink	4,6	5	2,9
Kadmium	0,024	0,017	0,0076
Krom	0,24	0,37	0,23
Nickel	0,3	0,32	0,22
Kvicksilver	0,0014	0,003	0,003
Suspenderat material	1900	3500	2000
Olja	39	40	16

Befintliga brunnar som redovisas i Figur 2 ovan bedöms inte påverkas av planen då dessa inte ligger inom planområde, och inte heller avser uttag för dricksvatten, utan avser energibrunnar (värme/kyla). Enligt planförslaget kommer mängden dagvatten att öka i området då befintliga grönytor ersätts av trafikytor. Att markområden omvandlas till trafikytor innebär även att föroreningsinnehållet i dagvattnet ökar. I planförslaget finns ytor avsatta för att omhänderta och fördröja ökade flöden samt rena dagvattnet lokalt. Svackdiken och torrdammar är planerade i naturområden intill vägarna.

Enligt dagvattenutredningen finns det vissa osäkerheter, både i VISS och i beräkningarna, som gör det svårt att bedöma påverkan av planområdet på recipientens möjlighet att uppnå MKN avseende övergödning. Utredningen rekommenderar att man tolkar resultaten som att fosformängden i stort sett blir den samma om planförslaget med föreslagna åtgärder genomförs. För miljögifter har dessa en annan orsak än dagvatten och utredningen bedömer att planförslaget inte bidrar till att förändra recipientens kemiska status. Metallhalterna i dagvattnet minskar efter rening i planförslagets svackdiken. (Sweco, 2020) Planförslaget innebär att ett mindre förorenat dagvatten släpps till recipienten Laholmsbukten och att MKN inte förändras. Konsekvensen bedöms därmed som liten negativ eller försumbar.

Planförslaget bedöms inte medföra någon förändring på avrinningen och dess riktning i området. Påverkan på grundvatten bedöms som tillfälligt eventuellt

under byggskedet, då det kan finnas behov att leda bort grundvatten. Viss påverkan från vägsaltning kan tillkomma med Södra infarten, vilket motverkas genom att den nya vägen minskar risk för att föroreningar sprids till grundvatten genom att avlasta och leda om vägtrafiken i området. Sammantaget bedöms konsekvensen på vatten av planförslaget som liten eller försumbar och negativ.

6.1.6 **Förslag till ytterligare åtgärder**

I samband med förprojektering behöver höjdsättning, markföroreningar, grundvattennivåer samt anslutningspunkter för dagvatten och ledningslutningar ses över.

Befintliga grundvattenförhållanden och förekomst av föroreningar behöver utredas innan detaljprojektering. Förekomst av föroreningar avgör lämpligheten i att infiltrera och om dagvattenanläggningarna behöver byggas täta (Sweco, 2020).

Det kan vara intressant att titta på möjligheten att projektera för användning av avstängningsbara brunnar på dagvattenledningarna. Vid en olycka, eller vid släckvattenutsläpp, stänger man då till brunnarna så att ev. utsläpp av olja eller kemikalier inte leds vidare till recipienten.

De dammar som finns utanför planområdet (avsnitt 6.1.1.3) dit dagvattnet avleds både idag och i framtiden kan behöva ses över, kanske finns det möjlighet att rusta upp dessa för rening av dagvatten från inte bara planområdet utan även uppströms liggande planområden.

6.2 **Förorenad mark**

6.2.1 **Förutsättningar**

En samlad bedömning av föroreningssituationen inom planområdet har utförts av Relement Miljö Väst AB. Utredningen baseras på flera befintliga undersökningar och utredningar inom och i anslutning till planområdet. Relement har även identifierat potentiella situationer där skydds- och avhjälpandeåtgärder kan behöva utföras i samband med byggnation. Precis som EBH-stödet visar utredningen att det finns miljöstörande verksamheter i närheten som kan ha förorenat mark och grundvatten, med typiska föroreningar som till exempel metaller, PAH, bekämpningsmedel, oljor och lösningsmedel. (Relement, 2020)

Inom planområdet är det främst i den norra delen som föroreningar i mark sannolikt förekommer. I spårområden (järnvägsbankar) kan förhöjda halter av metaller (främst arsenik) och PAH förekomma från impregnerade slippers och slitage från lok och vagnar. Även ogräsbekämpningsmedel kan finnas. Föroreningarna förekommer generellt i låga halter och är bundna till den översta metern finkornig jord/fyllning. Eftersom vägen i huvudsak byggs vid sidan av befintligt huvudspår så är det framförallt vid eventuella stickspår, industrispår som förorening kan förväntas påträffas. Lokalt förekommer äldre fyllnadsmassor mellan spårområde och industriområdet norr om planområdet. Massorna kan innehålla metaller och PAH i måttligt förhöjda nivåer. Utfyllnad kan även ha utförts

med slagg/aska/filterstoft från järnverket i vilka det kan förekomma högre halter av samma ämnen. I den nordöstra delen av planområdet förekommer sannolikt dels föroreningar i själva utfyllnadsmassorna, dels föroreningar orsakade av den industriella verksamhet som verkar ha förekommit i området, till exempel skrothantering och avfallslagring. Föroreningarna är i huvudsak koncentrerade till den översta 1–2 m av marken och utgörs av metaller, oljor och lösningsmedel.

Förhöjda halter av metaller, olja, lösningsmedel och bekämpningsmedel kan förekomma i grundvatten inom planområdet. Halterna är sannolikt låga med undantag för planområdets nordligaste del närmast Halmstad bangård och cisterndepån. Enligt dagvattenutredningen finns indikationer på att grundvattennivåerna ligger knappt en meter under markytan i den norra delen av planområdet (Sweco, 2020).

Den sammanställning och tolkning av föroreningssituationen inom planområdet som Relement har utfört säger att det inte finns något som indikerar att det inom planområdet skulle vara så förorenat att omfattande avhjälpandeåtgärder eller skyddsåtgärder är motiverat. Föroreningsgraden bedöms vara låg till måttlig. (Relement, 2020)

6.2.2 **Konsekvenser av nollalternativet**

I nollalternativet kommer Södra Infarten inte anläggas och nuvarande markområden lämnas orörda. Eventuella föroreningar som förekommer inom planområdet finns kvar. Förorenat grundvatten kommer inte hanteras, renas eller omhändertas. Riskerna som förorenad mark och grundvatten utgör för hälsa och miljö kvarstår. Planområdet är ett område där människor inte vistas i någon större utsträckning, och om ingen byggnation sker exponeras inte de eventuella föroreningarna. Nollalternativet bedöms därmed medföra liten negativ konsekvens.

På längre sikt kan det komma krav på avhjälpande eller skyddsåtgärder inom den norra delen av planområdet. Detta för att klara framtida krav och minska riskerna för påverkan på människors hälsa eller miljö. Detta skulle i så fall på sikt ge en liten positiv konsekvens.

6.2.3 **Inarbetade åtgärder**

För förorenad mark finns tydlig lagstiftning och inarbetade rutiner som styr hur entreprenörer arbetar med markprovtagning, hantering och återanvändning av massor. Därmed behövs vanligtvis inte några särskilda inarbetade åtgärder i detaljplaner. I den befintliga markmiljöutredningen (Relement, 2020) finns åtgärder och rekommendationer som bör beaktas.

6.2.4 **Konsekvenser av planförslaget**

I planförslaget kommer stora delar av planområdet omvandlas från trädbevuxen mark till vägar med omgivande slänter och grönytor. Inom planområdet finns sannolikt förorenad mark och grundvatten, främst i den norra delen. Dock säger utredningen av förorenad mark att det finns inget som indikerar att det inom

planområdet skulle vara så förorenat att omfattande avhjälpandeåtgärder eller skyddsåtgärder är motiverat. Under byggfasen kommer kompletterande undersökningar genomföras för att avgränsa eventuella föroreningars utbredning i detalj och minska risken för spridning.

I samband med byggfasen kan spridning av föroreningar ske tillfälligt och lokalt vid grävning och massförflyttning. Sänkning av grundvattnet kan tillfälligt ändra grundvattnets riktning och öka spridning av föroreningar med grundvattnet. Effekten är liten och kortvarig. Konsekvensen bedöms därmed som liten negativ.

I anläggningsskedet är det gynnsamt om det går att återanvända jordmassor inom planområdet och minimera mängden överskottsmassor. Genom anpassning av höjder, placering och storlek på vägar, dammar och bullervallar kan en optimal massbalans uppnås och mängden massor som behöver köras bort från arbetsområdet bli minsta möjliga. Klassning av massorna säkerställer att återanvända massor inte medför skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljö. Återanvändning minskar mängden transporter till och från planområdet och bidrar till effektivare nyttjande av naturresurser. Konsekvensen bedöms därmed vara regional och positiv.

Efter anläggningsskedet är delar av förorenad mark och grundvatten inom planområdet bedömt och vid behov åtgärdat. Kvarvarande massor ingår i anlagda konstruktioner eller är täckta av grönytor. Eventuella mer förorenade massor, över gällande riktvärden, är bortforslade. Då kvarvarande massor antas uppfylla Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark bedöms effekten som försumbar. Planförslaget bedöms därmed inte medföra någon negativ konsekvens kopplad till massor efter genomförandeskedet.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra en liten eller försumbar negativ konsekvens.

6.2.5 **Föreslagna ytterligare åtgärder**

När slutliga lägen av vägar, ramper, pumpstationer med mera är fastställda behöver kompletterande undersökningar genomföras inför byggfasen för att avgränsa eventuella föroreningars utbredning i detalj. Undersökningar behövs som underlag till klassificering av jordmassor inför beräkning av massbalans och mängden förorenade överskottsmassor. Klassning av jordmassor säkerställer att de vid återanvändning inte medför skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljö.

Innan detaljprojektering behöver befintliga grundvattenförhållanden utredas. Genom riktade undersökningar mot områden där djupare konstruktioner är aktuellt kan skyddsåtgärder och anpassning av läge göras för att minimera mängden förorenat läsvatten och behovet av djupa saneringsschakter som skulle kunna vara av mer tekniskt utmanande karaktär (Relement, 2020).

6.3 Naturmiljö

6.3.1 Förutsättningar

Planområdet utgörs mestadels av grönområde (trädbevuxen mark) längs med Västkustbanan samt industriområde. En naturvärdesinventering inom planområdet har utförts av Naturcentrum där naturmiljön beskrivs utgöras huvudsakligen av sandiga och trädbevuxna marker. (Naturcentrum AB, 2019)

Ingen del av inventeringsområdet är formellt skyddat. Området omfattas inte heller av landskapsbildskydd eller riksintresse för naturmiljön. Ingen del omfattas av strandskydd. (Naturcentrum AB, 2019)

Arter enligt artskyddsförordningen

Med skyddad art eller fridlyst avses art som omfattas av förbud enligt 4–9 §§ Artskyddsförordningen. Ett flertal arter omfattas av fridlysningsbestämmelserna, exempelvis alla vilda fåglar med flera arter. Avseende vilda fåglar finns förtydligande i Naturvårdsverkets handbok (Naturvårdsverket 2009). Där framgår att även om alla fågelarter omfattas ska de arter markerade med B i bilaga 1 till artskyddsförordningen, rödlistade arter samt sådana arter som uppvisar en negativ trend prioriteras i skyddsarbetet.

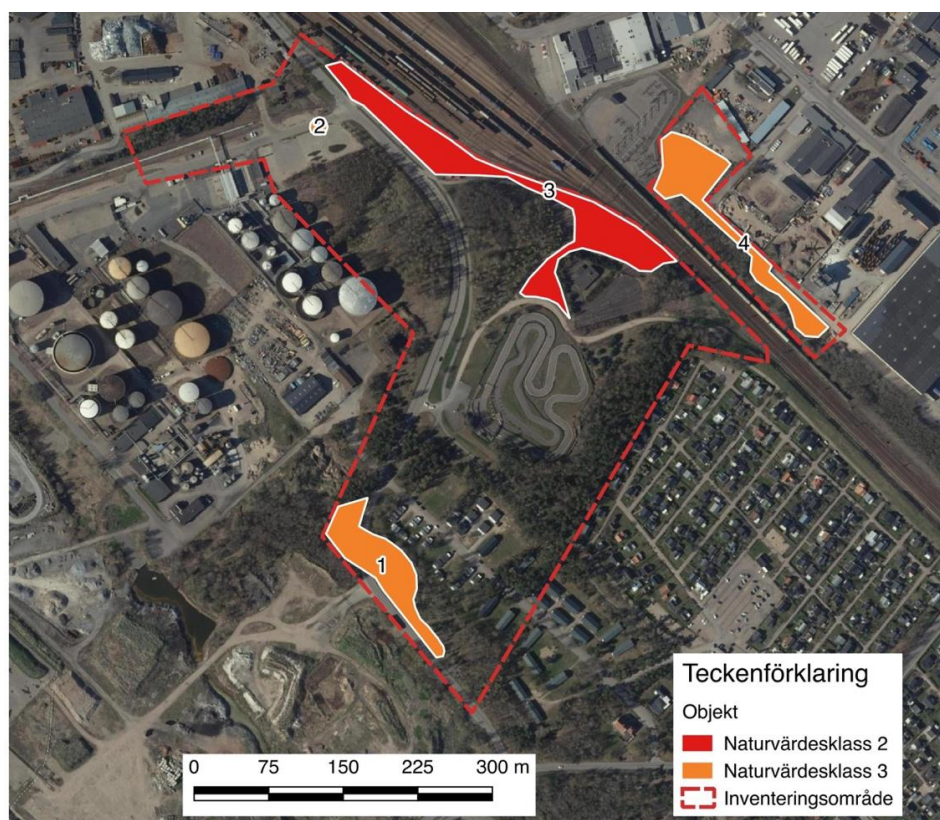
Med rödlistad art menas art som enligt den internationella naturvårdsunionens (IUCN) kriterier inte bedöms ha långsiktigt livskraftig population i Sverige, utan löper risk att försvinna från landet. Rödlistade arter delas in i olika kategorier, NT= Nära hotad, VU = sårbar, EN = starkt hotad, CR = Akut hotad och RE = nationellt utdöd. Rödlistade arter markeras med någon av ovanstående hotkategorier efter artnamnet i enlighet med aktuell rödlista (ArtDatabanken, 2015).

Svart rödstjärt (NT) finns registrerad från inventeringsområdet, framför allt från området Filaregatan och de industrier som finns där. Arten häckar främst i industribyggnader i hamn-, ban- och industriområden. En sjungande hane registrerades så sent som den 22 april 2019 vid en betongindustri mellan Filaregatan och järnvägsspåren.

Naturvärdesobjekt

I naturvärdesinventeringen har områden av positiv betydelse för biologisk mångfald avgränsats och beskrivits som naturvärdesobjekt. Naturvärdesobjektens betydelse för biologisk mångfald har därefter bedömts enligt en skala i tre naturvärdesklasser där naturvärdesklass 1 har högsta värde, naturvärdesklass 2 har högt naturvärde och naturvärdesklass 3 har ett påtagligt naturvärde (Naturcentrum 2020). Med biologisk mångfald avses; "mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem."

Vid inventeringen identifierades fyra naturvärdesobjekt (Figur 6 och Tabell 6). Dessa utgörs av en trädmiljö (objekt 1), en floralokal med åkerfibbla (objekt 2) och två sandmarksmiljöer (objekt 3 och 4).



Figur 6. Naturvärdesobjekt identifierade vid naturvärdesinventering.
(Naturcentrum AB, 2019)

Tabell 6. Beskrivning av värden identifierade vid naturvärdesinventering i de olika områdena visade i Figur 6. (Naturcentrum AB, 2019)

Objekt	Beskrivning	Naturvärdesklass
1	Nyligen gallrat trädbestånd med i huvudsak asp, björk och klibbal. Gott om död ved av i första hand björk men även klibbal och asp. På veden växer tickor som fnöskticka och björkticka. I buskskiktet finns hassel medan fältskiktet främst utgörs av gräs med inslag av vitsippor, kirskål, nejlikrot och stor nunneört. Väster om Vågbrytargatan finns gott om scilla. Mycket vatten vid första besöket indikerade potential för groddjur men vid ett senare besök kunde varken några djur eller rom hittas och området var i stort sett uttorkat. Värdet är främst knutet till den döda veden.	3
2	Den rödlistade åkerfibblan återfinns vid banvall vid Stålverksgatan – Oljevägen. Antal individer är inte angivna. Lokalen bedöms ha ett värde eftersom det förekommer en hotad växtart där.	3
3	Sandmark med gles vegetation söder om rangerbangården. Floran domineras av sandmarksarter som sandstarr, fältmalört, monke, harklöver och borsttåtel. Den blottade sanden samt pollen- och nektarresurserna ger goda förutsättningar för bland annat ovanliga sandmarkslevande insekter. Sällsynta arter av gaddsteklar har observerats i området. Värdet är främst knutet till sandmarken och den varierande och förhållandevis artrika kärlväxtfloran.	2
4	Sandig igenväxande mark i anslutning till industribyggnader och järnväg. En hel del sandblottor trots pågående igenväxning. I fältskiktet finns bland annat fältmalört, borsttåtel och sandstarr. I den östra delen, utmed rester av en tidigare väg är marken stenigare och florin mer trivial. I denna del har larver av den mycket sällsynta fjärilen knyttingsäckmal (VU) hittats 2011 (Artportalen). Den är inte rapporterad härifrån eller från andra platser i Halmstad efter 2011. Knyttingsäckmalen omfattas av ett åtgärdsprogram och fynden av arten har ökat de senaste åren och den är anträffad på cirka 25 lokaler i landet de senaste åren. Den sandiga biotopen och fynden av naturvårdsarter är den huvudsakliga grunden till naturvärdet. På grund av en ganska omfattande igenväxning bedöms den inte nå upp till klass 2.	3

Naturvårdsarter

Med naturvårdsart avses art som indikerar att ett område har naturvärde eller som i sig själv är av särskild betydelse för biologisk mångfald. Bland naturvårdsarterna är rödlistade arter och skyddade arter av särskild betydelse. Två naturvårdsarter påträffades vid inventeringen, borsttåtel och fältmalört, i objekt 3 och 4 ovan. De är inte rödlistade, men båda är knutna till sandmarker och är värdväxter för flera ovanliga insekter. De bedöms därför vara relevanta som naturvårdsarter.

6.3.2 **Utvärderingskriterier**

Bedömning av effekter och konsekvenser för värdefull naturmiljö som påverkas görs med utgångspunkt från av de olika biotopernas värde, betydelse och särart.

6.3.3 **Konsekvenser av nollalternativet**

I nollalternativet tas inga befintliga gröna områden i anspråk för byggande av väg. Det innebär även att kopplingar mellan olika stadsdelar och gröna områden inte ökar.

6.3.4 **Konsekvenser av planförslaget**

I planförslaget kommer stora delar av planområdet omvandlas från trädbevuxen mark till vägar med omgivande slänter och grönytor. Vid en exploatering finns en risk att de biologiska värdena i området påverkas negativt då befintliga grönytor ersätts med trafikytor såsom området söder om rangerbangården (objekt 3 ovan). De biologiska värdena är framförallt knutna till områdets sandiga marker nära järnvägen och i mindre mån till trädsiktet. Biotopförlust eller biotopförsämring kan innebära en negativ påverkan på områdenas naturvärde. Det gäller både sandmiljöerna och trädmiljöerna.

Arterna som är knutna till sandmiljöerna är beroende av en viss och återkommande störning av markskiktet för att vegetationen inte ska sluta sig och missgynna de arter som är beroende av öppna sandfläckar. Dessa miljöer är i största allmänhet mindre känsliga för störning eller påverkan av biotopen, men de ytor som tas bort vid genomförande av planen förlorar däremot sitt värde och andelen sandig mark minskar när planen genomförs.

Trädmiljöerna är mer känsliga för påverkan, särskilt om det kan innebära att antalet träd blir färre. Det är förhållandevis ont om äldre lövträd i närområdet.

Åkerfibblan är rödlistad som sårbar (VU) och har Halland som sitt starkaste fäste med flera hundra lokaler. Den aktuella förekomsten av åkerfibbla anges från en järnvägsbank, vid Stålverksgatan – Oljevägen. Något antal är dock inte angivet och påverkan av en lokal med några få individ bedöms som förhållandevis liten. Är det ett stort och omfattande bestånd kan konsekvenserna bli större. Åkerfibblan är ettårig och gror på våren. Den trivs framför allt på sandmarker och åtgärder som gynnar andra sandlevande arter kommer även gynna åkerfibblan.

Den rödlistade svartrödstjärten bedöms inte påverkas av de planerade åtgärderna så länge någon mer omfattande påverkan på industrilokaler genomförs.

Som nämns ovan i Tabell 6 har Knytligsäckmalen inte identifierats under den senaste naturvärdesinventeringen som Naturcentrum utförde (Naturcentrum AB, 2019). Enligt tidigare inventeringar förekommer arten i område nr 4, se Figur 6. Knytligsäckmalen bedöms inte påverkas av planen, men däremot bör hänsyn tas vid byggskede så att det inte lagras byggmaterial i det utpekade området.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra en liten negativ konsekvens.

6.3.5

Inarbetade åtgärder

Enligt planförslaget kommer planområdet innefatta grönytor (Natur) vid passagen över Västkustbanan samt längs med planerad väg utmed Västkustbanan på dess östra sida. Områden för skydd i form av bullervallar (Skydd bullervall) finns angivna vid stugområdets norra del samt ett smalt område mellan Västervallvägen och Sliparegatan.



Figur 7. Karta över planområdet med områden planerade som NATUR markerade i grönt (Halmstad kommun, 2020).

6.3.6

Föreslagna ytterligare åtgärder

I naturvärdesinventeringen föreslås plantering av träd som skogslönn eller lind utmed eller intill väg, gärna som en förlängning av befintlig allé i nordväst, strax utanför inventeringsområdet (Naturcentrum AB, 2019). Ytterligare förslag på möjliga åtgärder är plantering av barrträd, såsom tall. Detta med hänsyn till de befintliga sandmiljöerna, samt då arter som tall släpper igenom mer ljus jämfört med exempelvis lind.

I samband med byggnation av väggkroppen kan man tillse att dess bankar toppas med olika substrat. Att skapa sanddominerade ytor utmed vägslänter eller andra närliggande ytor. Detta gynnar sandlevande växter och djur vilka ofta är snabba att etablera sig på nyanlagda ytor. Att upprätthålla eller öka arealen sandmark är sannolikt den viktigaste åtgärden för områdets biologiska mångfald.

En variation mellan de olika substraten grus, sand och silt kan ge möjlighet för alla rödlistade arter. Om möjligt kan delområden planteras med ängsblommor, liksom delområden skötas på sådant sätt att sandblottor bibehålls genom störning

av markens växtskikt. För knyttingsäckmalen kan om den konstateras vid ytterligare inventering vara aktuellt att försöka få växten knytling till platsen.

- Åkerfibblan trivs bra i näringsrika kulturjordar och sandhedar med mänsklig störning, men utan hög näringsbelastning. Den föredrar mineraljord i form av morän, sand (0,06-2 mm) samt silt, mo och mjäla (0,002-0,06 mm)
- Klöversidenbiet är starkt knutet till sandmarker och trivs bäst där det finns sandmark (0,06-2mm) med exponerad finsand och närhet till blomsterrika marker, gärna med harklöver, vitklöver och sötväpplingar.
- Knyttingsäckmalen är starkt knuten till värdväxten knytling och båda kräver mark med grus (2-60mm) och sand (0,06-2mm) vilken utsätts för störning så att den inte övertas av andra arter.

Vidare bör en skötselplan tas fram för att säkerställa en långsiktighet i de öppna sandiga miljöerna. En sådan skötselplan bör inriktas särskilt på identifierade intressearter, och anpassas efter dessa samt omgivande vegetation och kommunens möjligheter att sköta ytorna.

6.4 Människors hälsa

6.4.1 Buller och vibrationer

6.4.1.1 Förutsättningar

Buller

Buller definieras som oönskat ljud och är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Samhällsbuller från till exempel trafik och industrier är sällan hörselskadande, men kan orsaka en rad andra problem. Några exempel är upplevd störning, försämrad talförståelse, sömnproblem, högt blodtryck, ändrad ämnesomsättning, försämrat immunförsvar, försämrad inlärning och prestation samt fysiologiska stressreaktioner. Mycket starka ljud kan orsaka hörselnedsättning och öronsusningar (tinnitus).

Buller från trafik är den dominerande bullerkällan som människor utsätts för. Planområdet är främst exponerat för buller från både väg- och tågtrafik där den främsta källan är järnvägen.

Inom planområdet finns det i nuläget en mindre motorbana i form av en gokartbana. Enligt Beräkningsmodell för motorbanor har tersbandfrekvenser mellan 50 – 10 000 Hz uppmätts, däremot har inga bullerberäkningar utförts specifikt för den mindre motorbanan som finns inom planområdet (Ingemansson, 2007).

De bulleråtgärder som finns nu i planområdet är bullervallar längs järnvägen vid Västervall, Måsen, Väret och Strandtorp. Vidare förekommer bullerplank längs Laholmsvägen (mellan Grönevångsvägen och Östra Lyckan), samt Västervall och Strandtorp. (Ramboll, 2020)

Vibrationer

Tunga fordon genererar vibrationer i marken och vibrationer från trafik (både väg och järnväg) kan upplevas som störande och ge upphov till bland annat sömnproblem, och därmed ökad trötthet eller koncentrationsproblem (Trafikverket, 2017). Den dominerade källan för komfortstörningar från vibrationer i planområdet är järnvägen.

6.4.1.2 Utvärderingskriterier

Naturvårdsverkets riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder används som utvärderingskriterier för trafikbuller för gällande planområde. I Tabell 7 nedan anges vilka ljudnivåer som i normalfallet bör underskridas för att en god ljudmiljö skall uppnås vid befintliga bostäder. (Naturvårdsverket, 2017)

Tabell 7 Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden).

	Bostads fasad (Leq24h)	Bostads uteplats (Leq24h)	Bostads uteplats (Lmax)
Vid väg	55 dBA	~55 dBA ^{II}	70 dBA ^I
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^I

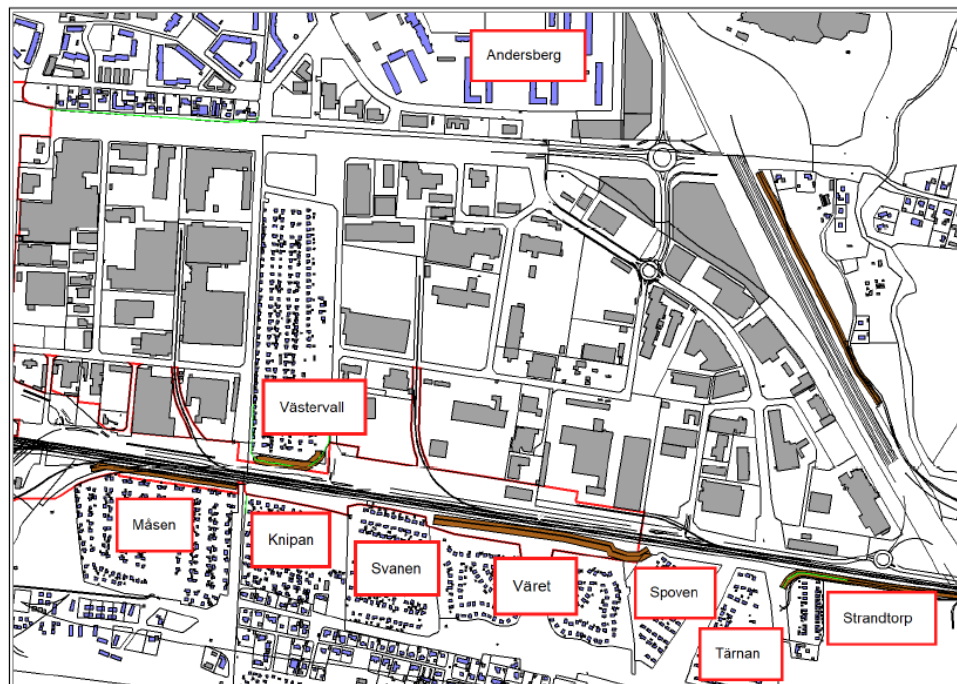
^I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme dag och kväll (kl. 06–22)

^{II} Propositionen har inte någon angivelse för ekvivalent nivå för buller från vägtrafik vid uteplats.

6.4.1.3 Bullerutredningar

En bullerutredning för södra Infarten etapp 2 har utförts av Ramboll Sweden AB, för buller från väg- och tågtrafik där utgångspunkten för befintliga bullerförhållanden och den framtida bullersituationen avser prognos år 2040. Det har även tagits fram en parallell bullerutredning av WSP för Södra infartens passage över Västkustbanan, vilken också inkluderats i Rambolls rapport från 2020. Tidigare bullerutredningar som tagits fram inom ramen för projektets tidigare omfattning för etapp 1 och etapp 2 redovisas i rapport från 2015. (Ramboll, 2020)

I Figur 8 nedan presenteras den etappuppdelning samt områdesnamn som ingått i bullerutredningen. Resultaten från ett urval av beräkningspunkter listas i Tabell 8.



Figur 8 Visar etappuppdelning med områdesnamn, där områdena Måsen fram till Spoven avser etapp 2.

Tabell 8 Visar förändring av ljudnivå mellan nollalternativ och planförslag i ett urval av beräkningspunkter. Numreringen är enligt Figur 8, och ljudnivån avser ekvivalent ljudnivå i decibel på högsta bostadsvåning. (Ramboll, 2020)

Nr	Namn	Nollalternativ 2040		Utredningsalt 2040		Utredningsalt Med bullerskydd	
		Väg	Väg + Tåg	Väg	Väg + Tåg	Väg	Väg + Tåg
1	Andersberg	61	61	58	58	58	58
2	Laholmsvägen	68	68	66	66	66	60
3	Måsen	44	56	50	57	49	57
4	Västervall	63	63	57	58	52	58
5	Svanen	46	64	54	64	49	57
6	Våret	47	56	50	57	50	57
7	Spoven	50	63	55	63	52	57
8	Tärnan	53	63	57	64	55	59
9	Strandtorp	54	58	56	58	56	58

6.4.1.4 *Konsekvenser av nollalternativet*

Tågtrafik är den dominerade bullerkällan i området. Nollalternativet visar bullersituationen år 2040 om detaljplanen inte genomförs (Ramboll, 2020). Resultaten i Tabell 8 visar att tågtrafikbuller i nollalternativet förändras obetydligt med planförslaget. I nollalternativet utsätts bebyggelsen längs järnvägen för lägre bullernivåer från vägtrafik, då det i nuläget är mer ostört av vägtrafik. Trafikflödena i nollalternativet kommer att öka även om Södra infarten inte byggs/genomförs (Ramboll, 2018).

Laholmsvägen samt Västervallvägen utsätts däremot för högre bullernivåer från främst vägtrafik i nollalternativet jämfört med i planförslaget.

I nuläget utsätts stugområdet närmst motorbanan av bullerpåverkan, som vid tillfälle kan ge upphov till kumulativ påverkan med hänsyn till närheten till järnvägen.

Vidare visar resultaten från bullerutredningen att riktvärdena för god bebyggd miljö (Tabell 7) inte kan innehållas i områdena Andersberg, Laholmsvägen samt Västervall, avseende buller från vägtrafik. Vidare överskrider riktvärdena för god bebyggd miljöbebyggd miljö vid flera områden vad gäller buller från tågtrafik. I nollalternativet finns det i nuläget ingen bullerskyddsåtgärd för stugområdet öst/nordöst om den befintliga motorbanan. Sammantaget bedöms påverkan från buller i nollalternativet som liten negativ.

6.4.1.5 *Inarbetade åtgärder*

Planförslaget inkluderar bullerskyddsåtgärder, såsom bullervall öst om den befintliga motorbanan, nordöst om stugområdet, mot järnvägen.

6.4.1.6 *Konsekvenser av planförslaget*

Den främsta källan till buller i korridoren längs Södra infarten kommer fortsatt att vara järnvägen och maximala ljudnivåer i planområdets södra del kommer enbart från tågpassager. Längre från järnväg är det främst tungtrafik som medför maximala ljudnivåer. Resultaten visar också att buller från både väg- och järnväg i planförslaget ger cirka sammanvägt en decibel högre ljudnivå jämfört med den ljudnivå som enbart järnvägen bidrar med (se exempelvis området Måsen samt Väret, i Tabell 8).

En ny bullervall inkluderas i planförslaget precis öst om befintlig motorbana/gokartbanan, vilket medför till minskade bullernivåer för stugområdet närmst väg/järnväg i det området. Vidare planeras motorbanan läggas ner under september 2021 om planen genomförs. Beroende på om och vart motorbanan flyttas kan det eventuellt uppstå kumulativ påverkan av buller.

Riktvärden för god bebyggd miljö i enskilda fall inte kan innehållas vid befintligt stugområde söder om järnvägen som också är belägna nära motorvägen (E6/E20).

Sammantaget medför Södra infarten en liten positiv påverkan, med hänsyn till utökad bullerskydd och att den nya vägen leder till att vägar såsom Laholmsvägen avlastas från biltrafik. Med fortsatt utbyggnad av bullerskydd längs järnvägens södra delar kan den påverkan minska ytterligare.

6.4.1.7 Föreslagna ytterligare åtgärder

Tidigare har bullerskyddsåtgärder uppförts längs med järnvägen, vilket bidrar till minskad påverkan på människors hälsa. Med fortsatt utbyggnad av bullerskydd längs järnvägens södra del kan bidra ytterligare till minskad påverkan från buller.

Vidare rekommenderas det att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggarbetsplatser NFS 2004:15, i form av ekvivalenta ljudnivåer och frifältsvärden vid fasad följs.

6.4.2 Luftföroreningar

6.4.2.1 Förutsättningar

Luftföroreningar som kan påverka de som bor och vistas i planområdet kommer huvudsakligen från vägtrafik. Luftföroreningar består av ett flertal olika ämnen, bland annat ozon, kväveoxid och koldioxid, men också av partiklar (Naturvårdsverket, 2019).

I samband med detaljplanering får inte miljö kvalitetsnormerna (MKN) för luft överskridas. MKN för utomhusluft återfinns i luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477). Normalt är kvävedioxid (NO_2) och partiklar mindre än $10 \mu\text{m}$ (PM_{10}) dimensionerande för om normer för olika föroreningar överskrids. Av Tabell 9 framgår MKN för NO_2 och PM_{10} .

Tabell 9. Miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM_{10}).

Förorening	Gränsvärdesnorm			Utvärderingströsklar	
	Medelvärdesperiod	MKN-värde	Antal tillåtna överskridanden per kalenderår	NUT	ÖUT
NO_2	Timme	$90 \mu\text{g}/\text{m}^3$	175 h ¹ 7 dygn	$54 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ²	$72 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ²
	Dygn	$60 \mu\text{g}/\text{m}^3$		$36 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ³	$48 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ³
	År	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$		$26 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$32 \mu\text{g}/\text{m}^3$
PM_{10}	Dygn	$50 \mu\text{g}/\text{m}^3$	35 dygn	$25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ⁴	$35 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ⁴
	År	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$		$20 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$28 \mu\text{g}/\text{m}^3$
PM 2,5	Dygn	-	-	-	-
	År	$25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁵			

1 Förutsatt att föroreningsnivån aldrig överstiger $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ under en timme mer än 18 gånger per kalenderår

2 Överskrids mer än 175 gånger under ett kalenderår

3 Överskrids mer än 7 gånger under ett kalenderår

4 Överskrids mer än 35 gånger under ett kalenderår

5 Från och med 2015 finns även MKN för PM 2,5

Regeringen har beslutat om preciseringen av Miljökvalitetsmålet (miljömålet) Frisk Luft. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper och innebär följande:

- Halten av partiklar (PM₁₀) inte överstiger 15 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 µg/m³ luft beräknat som ett dygnsmedelvärde.
- Halten av kvävedioxid som årsmedelvärde underskrider 20 µg/m³ och som 98-percentil för timmedelvärde underskrider halten på 60 µg/m³.

I Halmstad sker mätningar av luftföroreningar på två platser, nämligen mellan Teatern och Rådhuset (på tak) samt på Viktoriagatan (i gatunivå), där mätstationen Teatern-Rådhuset används för att mäta bakgrunds nivåer för NO₂ samt marknära ozon, och mätstationen på Viktoriagatan mäter NO₂ samt partiklar (Halmstad kommun, 2020). Det finns inga uppdaterade luftmätningar för Laholmsvägen, men då Viktoriagatan ansluter till Laholmsvägen, och med hänsyn till att Viktoriagatan är den mest trafikerade gatan används dess mätningar vid konsekvensbedömningen. Enligt trafikprognosen från 2018 (Ramboll, 2018) kommer trafikflödena i nollalternativet att öka till år 2040 inom planområdet även om planförslaget inte genomförs.

Data av luftmätningar som utförs i på Viktoriagatan visar att dygnsmedelvärden för gällande år för kväveoxid uppfyller lagstadgade miljökvalitetsnormerna, men att riktvärdena för miljömålet frisk luft överskrider vid några tillfällen (Halmstad kommun, 2020).

6.4.2.2 *Konsekvenser av luftkvalitet*

De luftmätningar som finns utförs på kommunal nivå visar att MKN för luft kan innehållas. De förhållandevis öppna gaturummen i området, samt kring stugområdet, motverkar höga föroreningshalter på lokal nivå. Sammanfattningsvis medför ett genomförande av planförslaget till förbättrad luftkvalitet i jämförelse med nollalternativet på lokal nivå. Med hänsyn till att vägar avlastas från bil och tung trafik, medför planförslaget sammanvägt en liten positiv konsekvens på luftkvaliteten på lokal nivå.

6.4.2.3 *Inarbetade åtgärder*

Planområdet kommer att innefatta grönytor (Natur) vid passagen över Västkustbanan samt längs med planerad väg utmed Västkustbanan på dess östra sida. Dessa ytor och tillkommande trädplanteringar kan hjälpa till att förbättra luftkvaliteten på lokal nivå.

6.4.2.4 *Föreslagna ytterligare åtgärder*

För mer detaljerad information och bedömning av luftföroreningssituationen rekommenderas luftmätningar vid utvalda punkter inom planområdet.

6.4.3 Rekreation och friluftsliv

6.4.3.1 Förutsättningar

Kustområdet är ett viktigt rekreatjonsområde för friluftsliv i kommunen. De riksintressen avseende friluftsliv som planområdet gränsar till finns listade ovan i avsnitt 5.6. och avser bland annat Laholmsbukten (se Figur 4).

Rekreation och friluftsliv inom områdets naturområden och gröna ytor är inte aktuellt med hänsyn till närheten till bullriga vägar och järnväg, samt med hänsyn till befintliga bullervallar. De naturområden som finns ökar inte gröna kopplingen mellan stadsdelarna i nuläget. Väst om järnvägen (cirka 150 meter) finns det stugområdet. Mellan stugområdet och hamnen finns det inom planområdet en mindre motorbana i form av en gokartbana (norr om Stålverksgatan) (Figur 1). Vidare är ett grönstråk utpekade från öster till östra stranden och som därmed får en ny koppling i Larsfridsvägen via Linehedsparken.

Öster om järnvägen finns ett stugområde beläget (nämligen Västervall koloniområde).

6.4.3.2 Utvärderingskriterier

Vid bedömning av effekter och konsekvenser tas hänsyn till om det finns omfattande friluftsliv i området, samt om det finns utpekade riksintressen för friluftslivet.

6.4.3.3 Konsekvenser av nollalternativet

Inom planområdet finns möjlighet för människor att utöva sitt motorsportintresse på den befintliga motorbanan/gokartbanan. Motorbanan kan däremot vid tillfälle leda till kumulativ påverkan från buller, se avsnitt 6.4.1.

Stugområdet och dess närhet till kustområdet utgör en viktig del för rekreation och välmående för de människor som äger stugorna. Enligt trafikprognosen från 2018 (Ramboll, 2018) kommer trafikflödena i nollalternativet att öka till år 2040 inom planområdet även om Södra infarten inte byggs. I nuläget finns inget förbud mot genomfart för tung trafik i Västervallvägen, vilket kan medföra störningar för närliggande stugor. I nollalternativet tas inga befintliga naturområden i anspråk för byggande av väg, men däremot så ökar inte kopplingar mellan olika stadsdelar och gröna områden, och tillgänglighet avseende rekreation och friluftsliv förblir densamma.

6.4.3.4 Inarbetade åtgärder

Genomfart av tung trafik kan stängas av på Västervallvägen.

6.4.3.5 Konsekvenser av planförslaget

Motorbanan kommer att läggas ner september 2021. Det är inte fastställt om och vart motorbanan kommer att flyttas. Nedlagd motorbana innebär minskad möjlighet till rekreation, däremot minskar bullerpåverkan från motorbanan för stugor som är belägna cirka 50 meter från banan.

Med Södra infarten minskar störningar från vägtrafik kring stugområden genom att Laholmsvägen avlastas från biltrafik, och Västervallvägen kan stängas av från genomfart av tung trafik.

Vidare innebär ett genomförande av planförslaget att anpassning av vägbankar samt trädplanteringar medför ökad möjlighet för kopplingar mellan stadsdelar och naturområden. Kopplingarna kan upplevas som gröna av människor som befinner sig i området. Detta medför en positiv påverkan då den kan fungera som grönstråk för människor och deras rekreation.

Sammantaget kan avlastning från trafik på vägar nära rekreationsområden och stugområden medföra positiva konsekvenser i området genom minskade störningar, samt minskat buller från trafik och motorbana. Planen kan också medföra en positiv påverkan genom att utpekat grönstråk (Larsfridsvägen via Linehedsparken) samt genom att fler kopplingar mellan olika områden kan upplevas som gröna, och därmed ökad tillgänglighet för rekreation och friluftsliv.

6.4.3.6 *Föreslagna ytterligare åtgärder* Inga övriga åtgärder föreslås.

6.5 **Naturresurser**

God hushållning med naturresurser som mark, vatten och den fysiska miljön för övrigt utgör är en del av miljöbalkens grundläggande mål (1 kap 1 § miljöbalken). Mark och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Viktiga medel för att nå dessa mål är de hushållningsbestämmelser som finns i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel. De generella hushållningsbestämmelserna, det vill säga att mark och vattenområden används på lämpligaste sätt, gäller överallt. Det aktuella planförslaget är beläget uteslutande på redan ianspråktagen mark, vilken dessutom redan är ianspråktagen för främst industri/verksamheter och infrastruktur. Planen kan därför sägas bidra till en god hushållning av mark och vatten.

7. **Landskapsbild**

En broanläggning kan i och med sin höjd påverka landskapsbilden. Därför har visualisering av den planerade anläggningen tagits fram för att studera möjlig påverkan på landskapsbild. Vid genomgång av visualiseringsmodell har det visat sig att bron tydligast kan ses om man vistas i området utmed järnvägen, eller står vid parkeringen i stugområdet Måsen, Figur 9. Utblickar från dessa platser finns nedan i Figur 10 och Figur 11. Den totala påverkan på landskapsbilden är liten, då man på dessa platser från parkeringen endast kan skönja bron, och från platsen vid järnvägen uppfattar bron som ett naturligt inslag i en starkt infrastrukturpåverkad miljö.

Utöver dessa platser har ett flertal andra platser studerats närmare. Främst kan nämnas utblickar mot bron från stranden, där anläggningen helt döljs av trädvegetation. Bron har också studerats från området vid Västervallsvägen, där anläggningen inte kan ses på grund av befintligt bullerplank. Från hamnområdet och Larsfrid uppfattas anläggningen i mycket liten omfattning och då som en naturlig del av områdets struktur i övrigt. Uppifrån bron får resenären en begränsad upplevelse av utsikt, främst då en liten havsglimt vid utblick mot havet, denna är däremot högst begränsad då trafikanten förväntas röra sig i gatumiljön och dessutom koncentrera sig på trafiken. Påverkan på landskapsbilden bedöms som mycket liten och då främst kopplat till de mycket få platser anläggningen faktiskt kan ses i kombination med att den vid dessa platser kommer att ge begränsad påverkan i form av att sticka ut eller påverka utblickar mot väsentliga utsikter eller kända landmärken.



Figur 9. Detaljplanen i grönt och de vyer som visas i följande figurer markerade med kameror.



Figur 10. Utblick mot bron från grusad väg utmed bullervall. Vy 01 i figur ovan. Tillkommande bro synliggörs med orange yttre linjer.



Figur 11. Utblick mot bron från parkering i stugområdet Måsen. Vy 02 i figur ovan. Tillkommande bro synliggörs med orange yttre linjer.

8.

Risker

8.1

Farligt gods

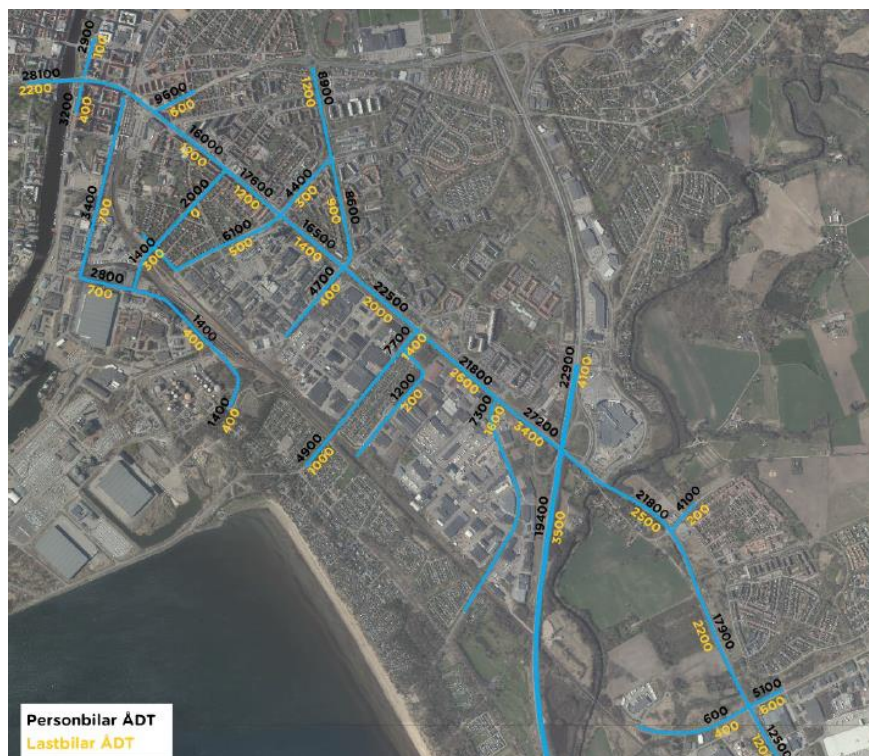
8.1.1

Förutsättningar

Motorvägen E6/E22 som är belägen söder om planområdet utgör en del av TEN-T vägnätet och rekommenderas även som väg för transport av farligt gods. Utöver

motorvägen så finns det ett flertal vägar inom planområdet som rekommenderas för transport av farligt gods, och Västkustbanan som är belägen centralt i planområdet är också en transportled för farligt gods. (NVDB, 2020)

Figur 12 visar resultat för trafikflöden enligt basmodellen år 2016.



Figur 12 Visar trafikflöden i årsdygnstrafik (ÅDT) enligt basmodellen 2016 inom och utanför planområdet. (Ramboll, 2018)

8.1.2

Konsekvenser av nollalternativet

Trafikflödena i nollalternativet kommer att öka även om Södra infarten inte byggs/genomförs. Figur 13 visar trafikflödena enligt prognos för 2040 om inte planförslaget genomförs. Det tillkommer omkring 2000 fordon per dygn i hela hamnområdet, inklusive tillskott från Stena Lines som medför en ökning på cirka 160 bilar och 250 tungtrafik per dygn (avser färjetrafik mellan Halmstad och Grenå). (Ramboll, 2018)



Figur 13 Visar trafikflöden (ÅDT) om planförslaget inte genomförs, basmodell år 2040. (Ramboll, 2018)

Västkustbanan kommer fortsatt att vara transportled för farligt gods.

I nollalternativet kommer tung trafik inte att styras mot Södra infarten och hamnområdet, och vägar såsom Västervallsvägen och Laholmsvägen kommer inte att avlastas från trafik. Med hänsyn till ökade trafikflöden kommer risker kopplade till tung trafik och transport av farligt gods inte att minska i nollalternativet och transport av farligt gods på vägar kommer vara närmare än det som rekommenderas (Ramboll, 2020b). Risknivån bedöms som hög enligt riskanalysen, detta med hänsyn till bland annat närhet till järnväg och det rekommenderas att säkerhetshöjande åtgärder vidtas för att risken ska bedömas som acceptabel.

8.1.3

Inarbetade åtgärder

Lastbilsförbud på Carl Kuylenstjernas väg och att Västervallsvägen kan stängas av för genomfart med tunga fordon hjälper till att styra tungtrafik mot Södra infarten.

Vägräcke längs väg av kapacitetsklass H4 inarbetas i planförslaget, vilket kan öka trafiksäkerheten och därmed minska risken. Det vägräcke som valts i delprojektet,

Ettap 1, innehar kraftupptagande förmåga. Även bullervall som inarbetats i planförslaget kan medföra en typ av barriär mellan befintligt stugområde (Måsen) och järnvägen.

8.1.4 **Konsekvenser av planförslaget**

Västkustbanan kommer fortsatt att vara transportled för farligt gods. Enligt riskanalysen (Ramboll, 2020b) transporteras det i nuläget endast begränsade mängder farligt gods på järnvägen, och det finns inga uppgifter om att mängden farligt gods på järnvägen ska öka. Däremot bedöms det i riskanalysen att risknivån är hög och att säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas för att skydd för bebyggelse på östra sidan av Södra Infarten, samt på västra sidan av järnvägen. För ny samt befintlig bebyggelse rekommenderas åtgärder såsom kraftupptagande vall eller betongbarriär mot påkörning av urspårat tåg, vidare rekommenderas även kraftupptagande vall eller vägräcke av kapacitetsklass H4b som skydd mot avåkning från Södra infarten. (Ramboll, 2020b)

Södra infarten planeras ersätta Laholmsvägen som led för farligt gods (Ramboll, 2020b). Tillskott av verksamheter kommer att innebära en ökning på cirka 2000 fordon per dygn för hela hamnområdet, där tillskott från bland annat Stena Lines (färjetrafik) mellan Halmstad och Grenå bidra till ökade trafikmängder (cirka 160 personbilar och cirka 250 tunga fordon per dygn). För att styra tungtrafik mot Södra infarten tillkommer lastbilsförbud på Carl Kuylenstjernas väg, samt förbud för genomfart av tunga fordon (Västervallsvägen) (Figur 14). Den uppdaterade trafikprognosen för 2040 visar att tung trafik till och från hamnen kommer med genomförande av planförslaget flyttas från Laholmsvägen till Södra infarten. Södra infarten avlastar Laholmsvägen, Kristian IV:s väg och Västervallsvägen från trafik (Ramboll, 2018).



Figur 14 Visar trafikflöden med prognos för 2040 med genomförande av planförslaget. (Ramboll, 2018)

Sammantaget medföra utbyggande av Södra infarten att transport av farligt gods leds om/styrs mot hamnområdet vilket minskar risker för olyckor kopplat till transport av farligt gods på vägtrafiken kring stugområdet väst om järnvägen. Risken bedöms som acceptabel då vägräcke av kapacitetsklass H4 har arbetats in i planförslaget. Vidare tillkommer även bullervall, som också kan fungera som en barriär mellan stugområdet (Måsen) och den befintliga järnvägen.

8.1.5 Förslag till ytterligare åtgärder

Vidta erforderliga säkerhetshöjande åtgärder enligt de förslag som redovisas i riskanalysen (Ramboll, 2020b) samt visa dokumentation av dessa och dess effektivitet för att en acceptabel risknivå ska uppnås.

8.2 Klimatförändringar (skyfall och översvämningar)

8.2.1 Förutsättningar

Aktiviteter såsom förbränning av fossila bränslen i industri- och transportsektorn samt skogsavverkning leder till ökade utsläpp av växthusgaser, vilket i sin tur bidrar till att den globala medeltemperaturen ökar (s.k. global uppvärmning). Den globala uppvärmningen ger upphov till klimatförändringar som ökade nederbörds mängder, värmeböljor och stormar på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Klimatet påverkas även av naturliga faktorer som vulkanutbrott parallellt med mänsklig aktivitet. (SGU, 2020c)

Den klimataspekt som bedöms mest relevant i gällande område är skyfall (extrem korttidsnederbörd). Halmstad kommun utför skyfallskartering som visar vattendjup vid 100-års regn, som visar att det finns områden inom planförslaget där större vattenmängder kan bli stående vid skyfall (Figur 15). För bedömning av dagvattendagvattendagvatten, se avsnitt 6.1.1.3..



Figur 15 Visar utklipp från kommunens skyfallskartering för 100-årsregn. Legenderna till höger visar vattendjup som varierar från mindre än eller lika med 0,05 m till större än 1 m. Röd pil visar Västervallvägen. Blåa ytor i figuren visar var vatten kan bli stående (s.k. instängda områden). (Skyfallskarta från Halmstad kommun)

8.2.2

Konsekvenser av nollalternativet

Det finns in nuläget skyfallsproblematik och därmed risk för översvämningar både inom och nedströms området. I nollalternativet kommer det fortsättningsvis finnas risk för att större vattenmängder samlas vid instängda områden såsom vid motorbanan (väst i Figur 15). Vidare förekommer skyfallsproblematik även i områden kring Västervallvägen, vilket avser en underfart under järnvägsspåren. När denna underfart är fylld med vatten så strömmar det vidare mot stugområdet. Det går i nuläget en skyfallsled längs järnvägen, som vid skyfall kan leda till att mer vatten i tunneln/underfarten i Västervallvägen.

I nollalternativet råder dagsläget med kapacitetsbrist i dagvattenledningsnäten, och med ett förändrat klimat som kan ge upphov till ökade nederbördsmängder bedöms risken för översvämningar att öka. I nollalternativet bedöms risken för översvämningar inte som acceptabel.

8.2.3

Inarbetade åtgärder

I planförslaget inarbetas områden med gröna ytor och trädplanteringar som bidra till att fördröja vattenmängder från skyfall, och minska risken att översvämningensproblematiken flyttas nedströms.

Vidare inkluderas även svackdiken och ytor för dagvatten, för att fördröja och avleda dagvatten från väg. Dessa utformas med kapacitet att ta fördröja samma dagvattenmängder som idag.

8.2.4 **Konsekvenser av planförslaget**

De lågpunkter som förekommer i nuläget kan byggas bort när den nya vägen tillkommer (väst i Figur 15), men det bör däremot säkerställas att områden nedströms den nya vägen och GC-vägen inte översvämmas innan föreslagen markhöjning utförs. Detsamma gäller för höjdsättning i området vid Västervallvägen (centralt i Figur 15). Med planförslaget dimensioneras svackdiken och ytor för dagvatten, för att fördröja och rena dagvatten i skyfall, vilket ger upphov till goda möjligheter att klara av extrema väder i ett framtida klimat, och minskar därmed risken för översvämningar. Ytor för dagvatten norr öster om järnvägen/Södra infarten bidrar till att minska risken för översvämning i tunneln/underfarten vid Västervallvägen, genom att fördröja dagvatten vid skyfall. Trädplanteringar och gröna ytor bidrar också till att fördröja vatten, och minska risken för översvämningar.

Sammantaget bedöms planen medföra en minskad risk för översvämningar genom höjdsättning av mark, och fördröjning av vatten genom svackdiken och ytor för dagvatten. De naturområden och trädplanteringar som inkluderas i planförslaget kan också fungera som en ansamlingsyta för vatten och minska risk för översvämningar nedströms. Risken bedöms som acceptabel med hänsyn till förslag på ytor för att fördröja dagvatten som inarbetats i planförslaget, men däremot bör hänsyn tas så översvämningssituationen inte flyttas nedströms så som det nämns i avsnitt 8.2.5.

8.2.5 **Förslag till ytterligare åtgärder**

Det bör säkerställas att skyfallsavledningar eller -stråk mot recipient utformas så att dessa inte leder till att översvämningssituationen flyttas nedströms.

Ta hänsyn till översvämningssituationen vid skyfall inte förflyttas nedströms vid markhöjder/höjdsättning, och försämrar situationen i andra närliggande områden, exempelvis vid stugområdet.

Det bör även säkerställas att situationen i tunneln/underfarten vid Västervallvägen inte försämrats, vilket kan undvikas genom att skapa en skyfallsyta uppströms Västervallstunneln som kan ta emot/fördröja ökade vattenmängder.

9. Sammanfattning av miljökonsekvenser och risker

9.1 Samlad översikt av miljökonsekvenserna

Samlad bedömning för de miljöaspekter som lyfts i gällande MKB avseende detaljplanen för Södra infarten, etapp 2 redovisas i tabellerna nedan, där Tabell 1 visar hur de olika bedömda konsekvenserna återges med olika färg och Tabell 4 används för att lättare åskådliggöra en samlad översikt av konsekvenserna för varje aspekt, samt hur det skiljer sig åt mellan nollalternativet och planförslaget.

Sammanfattningsvis medför planförslaget huvudsakligen en liten negativ konsekvens, med hänsyn till påverkan på vatten, naturmiljö och landskapsbild. Påverkan på riksintresset befintlig järnväg (Västkustbanan) i planförslaget bedöms däremot som tillfällig under byggskedet och påverkan på riksintresset för kommunikationer (allmän hamn) bedöms som positiv med hänsyn till ökad framkomlighet och tillgänglighet till hamnen i Halmstad med Södra infarten.

Riskerna kopplade till farligt gods bedöms som ej acceptabel i nollalternativet då säkerhetshöjande åtgärder behövs. I planförslaget bedöms däremot risken som acceptabel då den ökar med skyddsåtgärder som inarbetats i planen (såsom vägräcke). I planförslaget styrs dessutom trafik mot hamnen via Södra infarten, och vissa av vägarna avlastas från biltrafik och lastbilar, vilket minskar risken för olyckor på vägar. En översikt av riskerna återfinns i Tabell 10.

I vissa aspekter medför planen en positiv konsekvens, till exempel avseende fördröjning av dagvatten orsakad av skyfall, där gröna ytor och ytor för dagvatten minskar risken för översvämningar. Utökat bullerskydd som inarbetas i planförslaget bidrar också till att störningar från buller kring stugområden minskar. Den kumulativa påverkan som i vissa tillfällen kan uppstå vid stugområdet med hänsyn till buller från befintlig motorbana och vägar och järnväg försvinner. Däremot så är det oklart var och om motorbanan kommer att flytta till ett annat område om planen genomförs. Utpökade naturområden/gröna ytor i planförslaget kan ge upphov till kopplingar mellan olika stadsdelar och gröna områden, vilket kan ge positiv konsekvens för rekreation och friluftsliv, även minskade störningar från trafik kan bidra till positiv konsekvens för rekreation och friluftsliv.

Sammanfattningsvis bedöms planen som genomförbar med säkerhetshöjande skyddsåtgärder avseende risker kopplat till farligt gods samt med hänsyn till de ytor och svackdiken som planlagts för att fördröja dagvatten. Planen bedöms även bidra till en god hushållning av mark och vatten enligt miljöbalkens grundläggande mål (1 kap 1 § miljöbalken), då det aktuella planförslaget är beläget på redan ianspråktagen mark för främst industri/verksamheter och infrastruktur.

9.2 Samlad översikt av risker

I Tabell 10 sammanställs riskerna för nollalternativet och planförslaget.

Tabell 10. Översikt av riskerna

Aspekt	Nollalternativet	Sökt verksamhet
Farligt gods	Inte acceptabel (säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas för att risken ska bedömas som acceptabel).	Risken bedöms som acceptabel med säkerhetshöjande åtgärder (såsom räcke längs väg) som inarbetats i planförslaget.
Översvämningar	Risken för översvämningar ökar, inte acceptabel risk.	Risk bedöms som acceptabel med inarbetade förslag i planen, men ytterligare åtgärder och hänsyn till områden nedströms rekommenderas, så att översvämnings-problematik inte förflyttas.

9.3 Miljöbedömningens påverkan på detaljplanen

Miljöbedömningen har främst påverkat planen genom diskussion kring föreslagna åtgärder och genom visualisering av anläggningen vilken bidragit till ökad förståelse för planen och dess innehåll. Därutöver har flera underlagsutredningar, exempelvis kring förorenad mark och buller, bidragit till att planen anpassats till miljöförutsättningar. Även dagvattenutredning har bidragit till ändringar och anpassningar till miljön på ett positivt sätt.

9.4 Sammanfattande bedömning av miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna (MKN) för yt- och grundvatten beskrivs ovan och återfinns i avsnitt 6.1. MKN för fisk- och musselvatten bedöms inte påverkas av planförslaget. Sammanfattningsvis innebär planen att ett mindre förorenat dagvatten släpps till recipienten Laholmsbukten och att MKN inte förändras.

Området påverkas av buller från väg och järnväg. Med planförslaget tillkommer bullerskyddsåtgärder som ger en positiv konsekvens avseende buller och MKN för buller kan innehållas (se beskrivning i avsnitt 6.4.1).

Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte påverkas av den föreslagna detaljplanen, och påverkan på luftkvalitet har beskrivits i avsnitt 6.4.2.

10. Miljökvalitetsmål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljökvalitetsmål (miljömål) för en hållbar samhällsutveckling (Miljömålportalen, 2020). I vissa områden finns även regionala eller lokala miljömål som bör beaktas.

Nedan redovisas de nationella miljömål som bedöms relevanta för aktuell plan.

10.1.1.1 Begränsad klimatpåverkan

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.

Planförslaget bedöms som förenlighet med miljömålet med hänsyn till att planen genom att avlasta befintliga vägar och styra tung trafik mot hamnen minskar risken för inbromsningar och utsläpp av klimatgaser i samband med det. Planförslaget inkluderar svackdiken för att fördröja och rena dagvattnet vid skyfall i området, vilket minskar risk för översvämningar samt minskar risken för spridning av föroreningar. Planerade anpassningar av vägbankarnas naturområden och trädplanteringar ger också ökad möjlighet för att klara av extrema väder genom att fördröja vattenmängder, med hänsyn till klimatförändringar.

10.1.1.2 Frisk luft

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Regeringen har beslutat om preciseringen av Miljökvalitetsmålet (miljömålet) Frisk Luft. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper och innebär följande:

- halten av partiklar (PM₁₀) inte överstiger 15 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 µg/m³ luft beräknat som ett dygnsmedelvärde.
- Halten av kvävedioxid som årsmedelvärde underskrider 20 µg/m³ och som 98-percentil för timmedelvärde underskrider halten på 60 µg/m³.

Planförslaget möjliggör en omledning av tung trafik så att denna inte måste passera i omedelbar närhet till stugor. Vägens utformning ger också plats till bullerskydd och bullervallar som till viss del stoppar spridning av partiklar. Planförslaget bedöms därför kunna medverka till att luftkvaliteten i de områden människor bor och vistas mest bibehålls och därför bedöms planen inte motverka möjligheterna med att nå miljömålet.

10.1.1.3 Bara naturlig försurning

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska inte heller öka korrosionshastigheten i markförlagda tekniska material, vattenledningssystem, arkeologiska föremål och hållristningar.

Planförslaget ger utrymme för dagvattenhantering och fördröjning av dagvatten vid skyfall. Detta medför att föroreningar från trafik i hög omfattning bibehålls i vägområdet, varför planförslaget inte bedöms motverka möjligheterna att nå miljömålet.

10.1.1.4 Giftfri miljö

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrundsnivåerna.

Planförslaget bedöms som förenligt med miljömålet. Detta med hänsyn till vägtrafik då tung trafik och farligt gods på vägar styrs mot Södra infarten, vilket kan minska risken för olyckor och läckage/spill till bland annat grundvatten.

10.1.1.5 Ingen övergödning

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.

Planförslaget medför viss påverkan från trafikutsläpp och förorenande partiklar, däremot finns inom planområdet möjlighet till rening och fördröjning av dagvatten vilken fastlägger skadliga partiklar. Planförslaget bedöms därför inte motverka möjligheterna att nå miljömålet.

10.1.1.6 Levande sjöar och vattendrag

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.

Planförslaget medför viss påverkan från trafikutsläpp och förorenande partiklar, däremot finns inom planområdet möjlighet till rening och fördröjning av dagvatten vilken fastlägger skadliga partiklar. Planförslaget bedöms därför inte motverka möjligheterna att nå miljömålet.

10.1.1.7 Grundvatten av god kvalitet

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Planförslaget medför viss påverkan från trafikutsläpp och förorenande partiklar, däremot finns inom planområdet möjlighet till rening och fördröjning av dagvatten vilken fastlägger skadliga partiklar. Planförslaget bedöms därför inte motverka möjligheterna att nå miljömålet.

10.1.1.8 Hav i balans samt levande kust och skärgård

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.

Planförslaget omleder tung trafik så att passage mellan väg E6 och hamnen underlättas. Inom planområdet möjliggörs för dagvattenfördröjning och viss rening i svackdiken. Passagen medför att trafik, till stor del tung sådan, flyttas längre bort från stranden och stugor, till att istället i högre omfattning passera inom och vid sidan av industriområden och utmed Västkustbanan. Detaljplanen möjliggör byggnation av en cykelbana, vilken gör det enklare att passera från de nordöstra delarna av Halmstad och till havet, där badplats finns. Detaljplanen möjliggör således för friluftslivet samtidigt som den i mycket begränsad omfattning påverkar miljön och omgivningarna. Detaljplanen bidrar därför till att miljömålets syften kan nås.

10.1.1.9 God bebyggd miljö

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Planförslaget möjliggör för en god vardagsmiljö då områden som tidigare inte haft tydlig sammankoppling tillförs en sådan, både för gångtrafikanter och bilister. Detaljplanen ger utrymme för anpassning av vägbanan till befintlig infrastruktur och möjliggör för bullerskydd vilket begränsar påverkan. Planerade anpassningar av vägbankarnas naturområden ger också möjlighet för biodiversitet. Planen innebär fler kopplingar mellan stadsdelarna och naturområden kan upplevas som gröna av människor. Att trafik och framförallt farligt gods flyttas till platser längre från stugområden bidrar till minskat buller och ökad säkerhet. Detaljplanen bidrar därför till möjligheterna att nå miljömålet för en god bebyggd miljö.

10.1.1.10 Ett rikt växt- och djurliv

Riksdagens definition av det nationella miljökvalitetsmålet

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Planförslaget ger möjlighet för anpassningar av vägbankar till substrat för i naturvärdesinventeringen identifierade hotade arter. Därutöver ger planen goda möjligheter att klara extrema väder och framtida klimat då den anpassats till att innehålla bland annat svackdiken. Trädplanteringar utmed vägen ger möjlighet för kopplingar mellan de olika områdena och som kan upplevas som gröna av människor och deras rekreation. Trädplanteringarna kan fungera som grön infrastruktur för arter. Detaljplanen bidrar därmed till möjligheterna att nå miljömålet för ett rikt växt- och djurliv.

11. Uppföljning och övervakning

MKB ska innehålla en redogörelse av den uppföljning som kan behövas av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen kan medföra. Förslagen till uppföljning och övervakning ska säkerställa att riktvärden och rekommendationer följs samt att en god bebyggd miljö skapas.

Enligt svensk lagstiftning har verksamhetsutövare ett stort ansvar att deras verksamhet inte skadar människors hälsa eller miljön. Verksamhetsutövarens egenkontroll regleras genom bestämmelserna i miljöbalken och innebär bland annat att verksamhetsutövaren har det huvudsakliga ansvaret för uppföljning och kontroll av eventuella miljökonsekvenser under omvandling av planområdet.

Vidare rekommenderas att följande punkter följs upp för att säkerställa att risker som lyfts i MKB:n inte förändras:

- Ytor för dagvatten, fördröjning av dagvatten vid skyfall så att dessa inte bidrar till att översvämningsproblematik förflyttas nedströms i området;
- Säkerhetshöjande åtgärder avseende risker kopplat till transport av farligt gods, se förslag under avsnitt 8.1.5.
- Skötselplan för att säkerställa en långsiktighet i de öppna sandiga miljöerna, se förslag under avsnitt 6.3.6.

12. Tillkommande prövning eller fortsatt arbete

Tillkommande anmälan, dispens eller prövning kan krävas för:

- Upprättande av information till myndigheten om skyddsåtgärder vid intern hantering av massor (2 kap miljöbalken).
- Anmälan enligt 28§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd vid behov av eventuella avhjälpandeåtgärder för förorenad mark.
- Anmälan dagvattenanläggning för torrdammar och dagvattendiken
- Om det krävs bortledning av grundvatten för anläggningen kan tillstånd/anmälan för detta komma att krävas.

13. Metoder och osäkerheter

Arbetet med MKB:n har genomförts med utgångspunkt i befintlig lagstiftning. I de fall då bedömningen har kunnat baseras på gällande riktvärden eller normer har en sådan jämförelse gjorts.

MKB genomförs utifrån bedömningar om en framtida situation. Eftersom framtiden är okänd finns det i bedömningarna alltid en viss osäkerhet. Osäkerheter utgörs av oförutsedda fynd eller förutsättningar. Den här MKB:n bygger på information som har varit känd under processen. Samrådet kommer att vara ytterligare ett sätt att samla in information om området.

14. Sakkunskap

Den här rapporten avser konsekvensbedömningen av planförslaget för Södra infarten i Halmstad kommun. Rapporten har tagits fram av Ramboll Sweden AB, 2020, av följande personer: Caroline Boström, Jägmästare (M.Sc. Forestry); Adelina Osmani, Filosofie masterexamen med huvudområde: Miljövetenskap med fördjupning i tillämpad klimatstrategi; Ann Ajander, Filosofie kandidatexamen i Geovetenskap och kemi; Sofia Elg, Magister i Naturgeografi. Rapporten har kvalitetsgranskats av Stina Andersson, Landskapsarkitekt med masterexamen i Landskapsplanering.

15. Referenser

- EBH. (2020). *EBH-kartan*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>
- Halmstad kommun. (2020). *Luften i Halmstad [Information hämtad: 2020-10-27]*. Hämtat från <https://www.halmstad.se/byggabomiljo/miljoochhalsoskydd/luftenihalmstad.2864.html>
- Halmstads kommun. (2018). *Översiktsplan: Framtidsplan 2030 - Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun*.
- Ingemansson. (2007). *Beräkningsmodell för motorsport: Ny källdatakatalog - Ljudmätningar på Rallycross och Motocross 2007 (projektrapport)*.
- Länsstyrelsen. (2020). Hämtat från Informationskartan Västra Götaland: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b111ddfb80ed>
- Miljömålportalen. (2020). *Miljömålportalen*. Hämtat från <http://www.miljomal.se/>
- Naturcentrum AB. (2019). *Naturvärdesinventering Södra infarten Halmstad Etapp II*.
- Naturvårdsverket. (2017). *Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder*.
- Naturvårdsverket. (2019). *Luftguiden - Handbok om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, version 4*.
- Naturvårdsverket. (2020). *Riktvärden för buller från vägar och järnvägar vid nybyggnationer*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/Buller-fran-vagar-och-jarnvagar-nybyggnation/>
- Naturvårdsverket. (n.d.). *Väglledning, lagar, bidrag*. Hämtat från *Väglledning om buller i samhället*: <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/>
- NVDB. (2020). *NVDB på webb (Nationell vägdatabas, Trafikverket)*. Hämtat från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>
- Ramboll. (2018). *Uppdatering av trafikprognos - Södra infarten, år 2040*. Helsingborg.
- Ramboll. (2020). *Trafikbullerutredning, Södra Infarten i Halmstad*. Göteborg.
- Ramboll. (2020b). *Södra Infarten Etapp 2, Halmstad, Riskanalys Farligt Gods*.
- Relement. (2020). *Utredning av förorenad mark, Södra infarten etapp 2. Halmstad kommun*. Halmstad: Relement Miljö Väst AB.
- SGU. (2020). *Jordarter 1:25000 - 1:100000*. Hämtat från SGU-kartvisare: <https://apps.sgu.se/kartvisare/>
- SGU. (2020). *Jordarter 1:25000 - 1:100000*. Hämtat från SGU kartvisare [Information hämtad: 2020-10-27]: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>
- SGU. (2020b). *SGUs kartvisare*. Hämtat från Brunnarsarkiv [Information hämtad: 2020-10-27]: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

- SGU. (2020c). *Klimatförändringar*. Hämtat från <https://www.sgu.se/om-geologi/ett-klimat-i-standig-forandring/>
- SMHI . (den 02 11 2020). Hämtat från SMHI Vattenwebb: <https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>
- Sweco. (2020). *Dagvattenutredning Södra Infarten etapp 2, väster om Västervallvägen*.
- Trafikverket. (2017). *[Information hämtad: 2020-10-27]*. Hämtat från Hälsopåverkan: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/Halsopaverkan/>
- Trafikverket. (2017b). *Riksintressen*. Hämtat från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/>
- Trafikverket. (2018). *Beslut om fastställda riksintressen*. Hämtat från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Beslut-om-faststallda-riksintressen/>
- VISS. (2020). *Vattenkartan*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Tillhörande detaljplan för del av

HALMSTAD 2:16 M.F.L.

SÖDRA INFARTEN ETAPP 2



SÖDRA INFARTEN ETAPP 2, HALMSTADS KOMMUN

Utökat förfarande, KS 2017/00527
Samhällsbyggnadsavdelningen 2022-08-26

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med utökat förfarande enligt 5 kap. plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Endast den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda, får enligt 13 kap. 11 § plan- och bygglagen överklaga beslut om att anta detaljplanen.

SAMRÅD

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott fattade 2020-12-01, KSU § 209, beslut om samråd. Samråd har genomförts under tiden 15 januari - 19 februari 2021. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, samt på Halmstads kommuns webbsida. Samrådsmöten hölls digitalt den 26 januari och den 29 januari 2021.

15 remissinstanser och 44 sakägare, stugägare eller övriga har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Trafikverket
- Försvarsmakten
- Hallands Hamnar
- Laholmsbuktens VA AB
- Räddningstjänsten
- Kommunala pensionärsrådet
- Halmstads Energi och Miljö AB
- Teknik- och fritidsnämnden
- Miljönämnden
- Byggnadsnämnden
- Skanova Telia Company AB
- Sjöfartsverket
- Halmstads Naturskyddsförening

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Risker
- MKN vatten
- Bullerskyddsåtgärder
- Förorenad mark
- Landskapsbild/planerade cirkulationsplatser
- Markintrång
- Borttagen byggrätt
- Befintlig grusväg norr om fastigheten Halmstad 2:42

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Ändringar, justeringar och kompletteringar efter samråd framgår av kommunens kommentarer till synpunkter enligt nedan. Översiktlig sammanfattning är följande:

Redaktionella ändringar har gjorts i planbeskrivningen och i genomförandebeskrivningen; text har skrivits om, stavfel har rättats till och stycken har tagits bort, ersatts eller kompletterats.

Bilder har med anledning av ändring av planförslaget justerats.

Text och bild har med anledning av ny gällande översiktsplan ändrats.

Information om invasiva arter har lagts till i planbeskrivningen.

u-område som korsar kvartersmark "T₁" (Västkustbanan) har utvidgats.

Användningsgräns mellan allmän plats "VÄG" och kvartersmark "J", tidigare belägen inne på fastigheten Filen 3, har justerats och går nu i fastighetsgräns. Justeringen innebär att också utfartsförbud som går i aktuell användningsgräns, har flyttats. Egenskapsbestämmelsen prickmark har i och med denna ändring utvidgats. Användningsgränsen ansluter nu till användningsgränsen mellan väg och verksamhetsmark enligt detaljplan för Södra infarten etapp 1.

Planläggningen av bro över Västkustbanan har justerats i enlighet med lantmäterimyndighetens synpunkt att 3D-bestämmelser inte bör användas om det är samma användning. "T₁" är nu primär användning och "VÄG" sekundär. Vägbron har också kompletterats med egenskapsbestämmelse, "bro₁" som anger lägsta och högsta höjd för bro.

Planläggning av bro över Västervallvägen har justerats i enlighet med lantmäterimyndighetens synpunkt att 3D-bestämmelser inte bör användas om det är samma användning.

Planförslaget har justerats i den del av planområdet som delvis omfattar fastigheterna Flamman 4 och Flamman 3. Justeringen innebär att användningsgräns för allmän plats "VÄG" har flyttats västerut. Området som i samrådsförslaget var planlagt som allmän plats "VÄG" är nu planlagd som kvartersmark användning "J", industri. Kvartersmarken är kompletterad med egenskapsbestämmelsen prickmark och delvis med markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, "u₁". Del av Filaregatan i denna del av planområdet, tidigare planlagd som allmän plats "VÄG", är nu planlagd som allmän plats "GATA". Justeringen i denna del av planområdet innebär även att utfartsförbudet justerats.

Utfartsförbud i planområdets norra del, inom del av nuvarande fastighet Fregatten 1, har justerats.

Egenskapsbestämmelse "Dike₁", som föreskriver att dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida, har tillkommit på vägsträckan mellan Västervallvägen och Filaregatan.

Egenskapsbestämmelse som föreskriver en lägsta färdigt golvnivå om +4,0 meter, "f₁", har tillkommit inom användningsområdet "J", industri, på fastigheten Halmstad 4:28 i planområdets sydöstra del.

Planområdesgränsen mot godsbangåden, på fastigheterna Halmstad 2:8 och 2:27 har justerats.

Planområdesgränsen mot söder har justerats på fastigheten Halmstad 2:8.

Användningsområde för vändplan söder om HEM:s ställverk (nuvarande fastighet Fregatten 9) har justerats.

Författning (plan- och bygglagen) har lagts till i planbestämmelserna.

Användningsområdet "SKYDD₁" söder om planerad bro över Västkustbanan har kompletterats med egenskapsbestämmelse som föreskriver att vall +8,3 meter ska uppföras.

Egenskapsbestämmelsen "m₁" har tagits bort.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas. Länsstyrelsen befarar att det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Se mer under rubriken Risker nedan. Länsstyrelsen befarar även att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte följs. Se mer under MKN vatten nedan.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas,
- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Risker

Kommunen har tagit fram en riskanalys för farligt gods och en riskanalys för de verksamheter som finns i hamnområdet. I riskanalysen för hamnområdet analyseras bland annat de verksamheter som omfattas av lag 1999:381 om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Det saknas dock en verksamhet, Depå Halmstad Preem AB. Analysen behöver även omfatta denna verksamhet.

MKN vatten

Föroreningsberäkningar i handlingarna visar en ökning av näringsämnen som fosfor och kväve samt vissa metaller i dagvattnet från planområdet ifall planförslaget genomförs. För att undvika att ökade mängder näringsämnen och metaller når Laholmsbukten behöver dagvattnet renas inom planområdet. Länsstyrelsen anser att en effektiv rening av näringsämnen i dagvattnet är viktigt i det här området för att inte öka belastningen på recipienten Laholmsbukten som är en väldigt övergödningsskänslig vattenförekomst med återkommande periodvis syrgasbrist.

I MKB:n saknas en konsekvensbedömning av den ökade halten kväve som tillförs recipienten Laholmsbukten vid ett genomförande av detaljplanen. För vattendrag och sjöar samt vissa delar av inre kustvatten så är fosfor det begränsande näringsämnet för primärproduktionen. Däremot så är

kväve det begränsande ämnet för merparten av Kattegatt och så även för Laholmsbukten.

Övriga rådgivande synpunkter

Buller

Kommunen bedömer att riktvärden enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 är aktuella för projektet Södra infarten. Trafikbullerutredning har inom ramen för projektet tidigare tagits fram för både etapp 1 och etapp 2. Enligt WSP:s utredning (2020-09-30, rev 2020-11-16) visar beräkningar att aktuellt vägalternativ avseende passage över Västkustbanan uppfyller riktvärden för både dygnsekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå vid samtliga uteplatser och bostäder med undantag från ett bostadshus. Vid ett bostadshus utmed Västervallvägen, överskrids den ekvivalenta och maximala ljudnivån från vägtrafik med 2 dB respektive 5 dB. Vid detta bostadshus är det dock bidrag från befintlig infrastruktur, Västervallvägen, som är den dominerande ljudkällan och inte ny väg, Södra infarten.

Skyddsåtgärder mot trafikbuller föreslås intill befintliga bostäder, men endast en del av skyddsåtgärderna säkerställs i detaljplanen. Flera av skyddsåtgärderna ligger utanför detaljplanen (planbeskrivningen sid 33). Länsstyrelsen anser att skyddsåtgärder bör vidtas vid befintliga bostäder även om detta inte kan säkerställas i detaljplanen.

Förorenat område

I miljökonsekvensbeskrivningen sägs att "Efter anläggningsskedet är delar av förorenad mark och grundvatten inom planområdet bedömt och vid behov åtgärdat. Kvarvarande massor ingår i anlagda konstruktioner eller är täckta av grönytor. Eventuella mer förorenade massor, över gällande riktvärden, är bortforslade. Då kvarvarande massor antas uppfylla Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark bedöms effekten som försumbar."

Länsstyrelsen anser att det är bra att förorenade massor med halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för Mindre Känslig Markanvändning (MKM) inte lämnas kvar under vägar och järnväg inom planområdet, utan saneras på djupet och i sidled. Detta bör säkerställas i detaljplanen.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att det i ett så tidigt skede som möjligt tas hänsyn till förorenade områden i planeringsprocessen. Ju mer kunskap som finns om ett förorenat område, ju mindre risk är det att dessa frågor vållar svårigheter senare i planeringsskedet. Ett förorenat område behöver ofta utredas i flera omgångar, vilket tar tid. I vissa fall krävs även sanering.

Planområdet ska vara så pass undersökt innan detaljplanen antas, att det går att säkerställa att en eventuell efterbehandling är möjlig att genomföra.

I miljökonsekvensbeskrivningen sägs att "I anläggningsskedet är det gynnsamt om det går att återanvända jordmassor inom planområdet och minimera mängden överskottsmassor." Länsstyrelsen vill informera om att användning av massor för anläggningsändamål kan vara tillstånds- eller anmälningspliktigt enligt 9 kap. miljöbalken, beroende på innehåll av föroreningar i massorna.

Biotopskydd

Enligt 2 kap. 3 § plan och bygglagen (2010:900) ska planläggning ske med hänsyn till natur- och kulturvärden. Det innebär att förekomst av biotopskyddsområden ska beaktas vid framtagande av detaljplaner och utgöra en av planeringsförutsättningarna. Biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap. 11 § miljöbalken omfattar bl.a. alléer av lövträd belägna längs en väg, det som tidigare utgjort en väg eller

i ett öppet landskap. Syftet med biotopskydden är enligt samma paragraf att skydda små mark- eller vattenområden som utgör värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter, eller som annars är särskilt skyddsvärda. Åtgärder eller verksamheter som kan skada naturmiljön i ett biotopskyddsområde kräver dispens, vilket provas av Länsstyrelsen. För att dispens ska kunna meddelas krävs särskilda skäl. Särskilda skäl för dispens kan t.ex. vara ett angeläget behov av bostadsbyggande, där det inte finns några lämpliga alternativa lösningar. Vid framtagandet av en detaljplan bör det utredas vilka särskilda skäl som kan åberopas i en kommande dispensansökan.

- Längs Larsfridsvägen finns en allé av lövträd som omfattas av biotopskydd. Enligt plankartan omfattas alléns sydligaste träd, i korsningen med Svetsaregatan, av planområdet.
- Precis söder om samma korsning finns en relativt grov ek.
- Längs båda sidor av Stålverksgatan, mellan korsningen med Oljevägen och cykelvägen söder om gocartbanan, finns rader av lövträd.

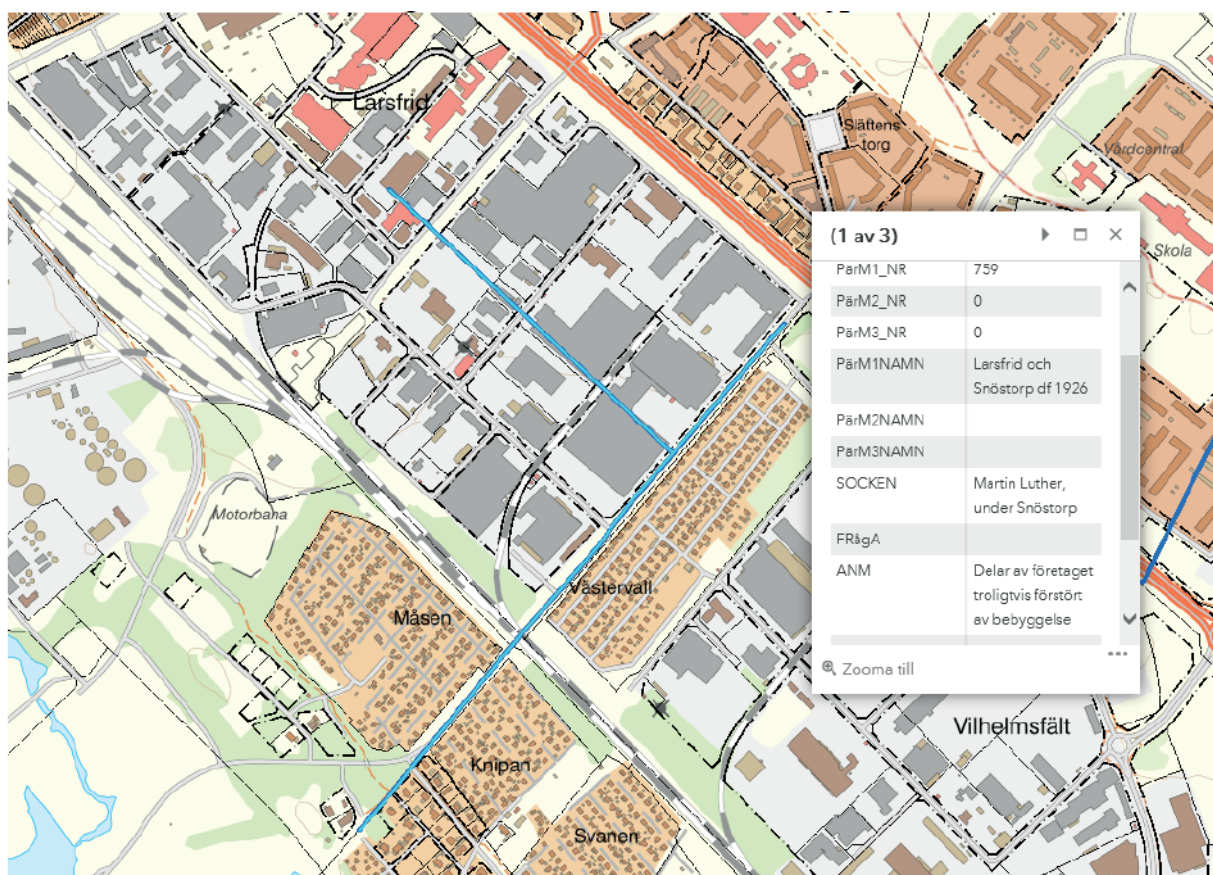
Kommunen bör utreda om biotoperna i punkt 2 och 3 ovan omfattas av biotopskydd. För de biotoper som omfattas av biotopskydd, bör det framgå av planbeskrivningen hur planens genomförande påverkar dem. För de biotoper som inte bedöms omfattas av skyddet bör även detta motiveras. Det bör anges ett skydd i plankartan för de utpekade områdena som omfattas av biotopskydd.

Natura 2000

Av planbeskrivningen ska det framgå hur Natura 2000-områden påverkas, t.ex. genom utsläpp av dagvatten, och hur man har kommit fram till detta. Görs bedömningen att planerade åtgärder på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område, krävs en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Vattenverksamhet och dikningsföretag

Planområdet genomkorsas av dikningsföretaget "Larsfrid och Snöstorp df 1926" (se karta nedan). Det framgår inte av planbeskrivningen om dagvatten planeras att släppas till dikningsföretaget eller hur detta påverkas. Vidare framgår det inte om dikningsföretaget kontaktats med anledning av framtagandet av detaljplanen.



Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. miljöbalken och i lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (1998:812). Åtgärder som innebär t.ex. avvattning av mark samt grävning eller uppförande av en anläggning i ett vattenområde utgör vattenverksamheter som kan kräva ett tillstånd eller en anmälan. Vid avledning av dagvatten till nedströms liggande vattenområden, såsom diken eller andra vattenområden, är det viktigt att ägare till sådana vattenanläggningar eller -områden kontaktas och att dessa medger eventuella ökade flöden eller påverkan på vattenanläggningar utanför planområdet. Om en överenskommelse med ägare till vattenanläggningar som påverkas av t.ex. ökade flöden inte kan träffas kan frågan behöva tillståndsprövas i domstol. Om ett dikningsföretag berörs krävs i regel omprövning om man ändrar företagets båtnadsområde eller flödesmängder till företaget

Naturvärden

Mer detaljerad information om var åkerfibblan (VU) växer inom området har lagts in i Artportalen. Växtlokalen är inrapporterad på rätt plats på datumet 2020-06-28. På lokalen återfanns 15 plantor av åkerfibbla i juni 2020. I handlingarna bör beskrivas hur växtplatsen kommer att påverkas och vilka skyddsåtgärder/kompensationsåtgärder som kan vidtas samt om artens bevarandestatus påverkas vid förlust av denna population.

Länsstyrelsen anser att de rekommendationer för att stärka biologisk mångfald i området som föreslås i naturvärdesrapporten och MKB:n är lämpliga att genomföra för att minska den negativa påverkan på arter knutna till sandmarkerna och att skadelindringshierarkin som återges i naturvärdesrapporten bör tillämpas. Det är också bra om det tas fram en skötselplan för de sandiga miljöerna för att bibehålla sandmarksvärden i området.

Arkeologi

Halmstads kommun har inkommit med begäran om samråd för södra infarten etapp 2. I samband med det planerade arbetsföretaget kommer markarbeten på såväl den västra som den östra sidan av järnvägsspåret utföras mellan Stålverksgatan och järnvägen. På den östra sidan av järnvägsspåret berörs mark utmed Filaregatan och industriområdet, ned till ca 250 meter nordväst om Ryttaregatan. En stor del av de ytor som kommer tas i anspråk är idag bebyggda, men delar av exploateringsområdet utgörs av orörd mark.

Som framgår av planbeskrivning finns ej några kulturhistoriska lämningar registrerade i närområdet till det tänkta arbetsföretaget. Länsstyrelsen vill dock påpeka att detta kan bero på att området under långa tider varit exploaterat och att någon modern arkeologi aldrig fått tillfälle att utföras. Därtill finns en möjlighet att det i delar av området, framförallt i dess nordvästra del, kan finnas överlagrade horisonter antingen av flygsand (vilket finns antecknat i det historiska kartmaterialet) eller av havssediment. Det är därför motiverat att det för orörda ytor inom planområdet, idag ej bebyggda, görs en arkeologisk utredning enligt 2 Kap 11 § Kulturmiljölagen.

Landskapsbild

De upphöjda trafikplatserna och bron ger påverkan på landskapet och skapar mycket mark som inte går att använda till något. Motivet till att rondellen på hamnsidan ligger så högt framgår inte. Är det inte möjligt att låta vägen sänkas mer mellan bron och rondellen för att påverkan på landskapet ska bli mindre? Upphöjningen av vägen och dess slänter minskar överblickbarheten och tryggheten i området för de som inte befinner sig uppe på de upphöjda ytorna.

Platsen kommer domineras av de många belysningsstolar och vägräcken som krävs på platsen. Det är bra att kommunen uppmärksammat detta och har en ambition om en karaktär för dessa element. En väg att minska antalet element vore att integrera belysning i vägräcken om det ger tillräcklig belysning.

För att skapa ett sammanhang mellan verksamheter och infarten/järnvägen kan man föra diskussioner om att öppna upp fasader eller skylta fasaderna på de verksamheter som ligger utefter området. På så sätt kan känslan av att åka på baksidan staden överbryggas.

Förhindra suicid

Själv mord har visat sig ofta kunna byggas bort med genomtänkt utformning. Bron bör utformas med kunskap om att förebygga suicid.

Gång-, cykel-, och kollektivtrafik

I planhandlingarna nämns och redovisas hur gång- och cykelvägar ska byggas i anslutning till trafikplatsen. Inga gång- och cykelvägar säkerställs dock i detaljplanen.

Även om det inte är aktuellt med kollektivtrafik i området i ett första skede bör kommunen tänka igenom hur det kan fungera i framtiden när övriga omvandlingar i närområdet är genomförda. Detta för att inte bygga bort möjligheter till busshållplatser eller bussgator.

Otydlig planbestämmelse

Bestämmelsen m1: Verksamheten får inte vara farlig eller störande för omgivningen (4 kap 12§ PBL) är otydlig. Vad som anses störande för omgivningen är personligt och bestämmelsen blir därmed otydlig. Läs gärna lagkommentarerna till paragrafen, där framgår att man kan reglera tex skyddsvallar

eller högsta tillåtna värden. En generell bestämmelse som föreslagits i planen kan inte anses förenlig med paragrafen.

Försvarsmakten

Försvarsmaktens har i eget yttrande framfört vilka önskemål man har på vägens standard. Se deras yttrande.

Kommentar

Kommunen tackar för länsstyrelsens synpunkter, information och råd.

Angående risker:

Efter att en riskanalys för verksamheter som finns i hamnområdet tagits fram har verksamheten Preem AB tillkommit, vilket har identifierats. Riskanalys tar upp Sevesoverksamheterna OKQ8, Stena Recycling samt Uniper.

Tillkommande Sevesoanläggning Preem AB:s verksamhet omfattar fartygsslossning, lagring samt pumpning inom depå och fartyg av petroleumprodukter. Petroleumprodukt som hanteras är gasolja. Inom begreppet gasolja ingår lätta eldningsoljor och dieseloljor vilka går under klass 3-produkter. Lagring av produkt sker i 2 st. cisterner ovan mark. Varje cistern utgör en volym på 15 200 m³. Resterande cisterner på området är inte i drift.

Preems anläggning bedöms inom flertalet områden likställas med Unipers anläggning, där båda verksamheterna hanterar 2 st. cisterner som vardera rymmer ca. 15 000 m³ med klass 3-produkt inom samma invallning. Pumpning sker från fartyg till depå och vice versa.

I tidigare framtagen riskanalys utförs strålningsberäkningar för Uniper, Fall 3 "Brand i en cistern med diesel", där avstånd till kritisk infallande strålning är 50 meter vid en händelse. Beräkningar bedöms vara tillämpliga även för Preems anläggning enligt ovan resonemang.

Kommunen bedömer, i samförstånd med Räddningstjänsten Halmstads resonemang enligt ovan, att vidare analys inte krävs, då Preems anläggning ligger på längre avstånd än 50 meter till Södra infarten. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

Angående MKN vatten:

Halter av föroreningarna är beräknade i dagvattenutredning (Sweco 2020-10-15) och det är, enligt utredningen, en konservativ bedömning av reningseffekterna. Det är mycket troligt att reningen från området är högre än vad som står listat i tabellen i dagvattenutredningen (Sweco 2020-10-15). Reningen kommer främst ske genom svackdicken och infiltration i slänterna till vägarna. Kväve har dock begränsad rening i svackdiken och det finns inte utrymme att anlägga våta dammar inom detaljplaneområdet men dagvattnet leds vidare till ett område i hamnen där det finns flera dagvattendammar i seriekoppling. Reningen i dessa dammar har inte tagits med i dagvattenutredningen (Sweco 2020-10-15) då de inte ligger inom planområdet. Rening av kväve i våtmarker/dammar är (enligt sammanställda forskningsresultat på SLU) ca 35-40 % varpå ca de 77 kg N/år som beräknas från dagvattnet i Södra infarten i en grov uppskattning kan renas ner till 50-45 kg N/år när de passerat dammarna i hamnen. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

Buller

Vad gäller buller stämmer det att vissa bullerskyddsåtgärder säkerställs i detaljplanen, vissa inte. De bullerskyddsåtgärder som rekommenderas enligt trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18), men som inte säkerställs i detaljplanen, avses inom ramen för projektet genomföras med stöd av gällande detaljplaner. Denna fråga har vid flera tillfällen diskuterats mellan kommunen och länsstyrelsen. Genomförandebeskrivningen har inför granskning, under rubriken "Byggnations- och anläggningsarbeten", kompletterats med följande stycke: "Vid utbyggnad av allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun även för att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) för detaljplanen blir genomförda. Detta gäller även för de åtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) utanför det område som denna detaljplan avser."

Förorenat område

Vad gäller förorenat område och villkor rörande markföroreningar i detaljplanen, är kommunens bedömning, med stöd av Boverkets vägledning, att sådan planbestämmelse inte kan användas på allmän plats. Efter samråd har kompletterande miljötekniska markundersökningar genomförts inför genomförande (läs mer under rubriken "Förorenad mark" i planbeskrivningen). Genomförandebeskrivningen har inför granskning, under rubriken "Byggnations- och anläggningsarbeten", kompletterats med följande stycke: "Inom planlagd allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun såsom huvudman att före åtgärder utförs inhämta alla erforderliga tillstånd (bygglov, miljötillstånd etc) som krävs för att få utföra åtgärden. Detsamma gäller för berörd fastighetsägare inom planlagd kvartersmark. Detta innebär bland annat att vid utbyggnad av allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun för att projektet inte försvårar sanering av eventuella markföroreningar som berörs samt att återanvändning av jordmassor med föroreningsinnehåll inte bidrar till spridning av föroreningar. För att säkerställa detta ska kompletterande utredningar göras inför och under genomförandeskedet i syfte att slutligt klarlägga föroreningssituationen för vägens slutliga sträckning, avgränsa påträffade föroreningar samt få underlag för att bedöma hur förorenade massor kan återanvändas inom projektet. Om föroreningar påträffas ska miljönämnden underrättas. Vid återanvändning av förorenade massor för anläggningsändamål ska detta föregås av en anmälan till miljönämnden."

Biotopskydd

Angående biotopskydd är kommunens bedömning att alléer och övriga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet redan är skyddade enligt miljöbalken, varför skydd inte anges i plankartan. Planbeskrivningen förtydligas med information om att befintliga alléer omfattas av biotopskydd och att eventuella ingrepp kräver dispens.

Kommunens bedömning är att den grova alen söder om korsningen Larsfridsvägen/Svetsaregatan inte omfattas av generellt biotopskydd. Alen upplevs inte som en del av allén (klibbal planterad 1955) längs cykelvägen parallellt med Larsfridsvägen. Kommunen har för avsikt att vid genomförandet av detaljplanen vidta försiktighetsåtgärder för detta träd.

Enkelsidig allé utmed Stålverksgatan, sträckan mellan korsningen med Oljevägen och cykelvägen söder om den plats där gokartbanan låg, påverkas av detaljplanen. Planförslaget innebär åtgärd inom detta biotopskyddsområde, varför dispens krävs. Särskilda skäl för borttagande av träd (åtta stycken) är att utbyggnad av Södra infarten är ett väsentligt samhällsintresse som är nödvändigt bland annat för att avlasta Laholmsvägen, på bättre sätt binda samman hamnen med E6 och väg 15, samt motverka Västkustbanans barriäreffekt genom att skapa en ny gång- och cykelkoppling mellan Östra stranden

och Halmstads östra stadsdelar.

Natura 2000

Angående Natura 2000 har frågan rörande eventuell påverkan på Fylleån redan prövats via vattendom för projektet Södra infarten i samband med detaljplan för nu laga kraftvunnen och genomförd etapp 1. Enligt mål nr M 2572-17, meddelad 2018-03-21 i Vänersborg, har Mark- och miljödomstolen lämnat Halmstads kommun tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken att avleda dagvatten (inkl eventuellt länsvatten och byggvatten) samt grundvatten till Fylleån från projektet Södra infarten. Domen omfattar således även de delar av dagvattenhanteringen inom nu aktuell detaljplan som berör Fylleån. Planbeskrivningen kompletteras med detta förtydligande.

Naturvärden

Rörande fynd av åkerfibbla som gjorts i anslutning till planområdets nordvästra del (norr om Oljevägen, ungefär 90 meter väster om Stålverksgatan), bedöms inrapporterad växtplats (juni 2020) inte påverkas av föreslagen detaljplan. Eftersom aktuell växtplats inte påverkas av ett genomförande av planen bedöms inte artens bevarandestatus påverkas negativt av förslaget. De åtgärder som föreslås i detaljplanen som kompensation för ianspråktagna öppna torra sandmarker bedöms potentiellt även kunna gynna åkerfibblan. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

Arkeologi

Kommunen har efter länsstyrelsens synpunkt enligt samrådsyttrande lämnat in begäran om arkeologisk utredning till Länsstyrelsen i Hallands län. Ärendet fick diarienummer 7804-2021. Enligt beslut daterat 2022-03-03, diarienummer 7804-2021, har länsstyrelsen beslutat att avslå begäran om arkeologisk utredning inom fastigheterna Halmstad 2:15 och 2:8 m.fl. Beslutet motiveras med att arbetsföretaget i huvudsak kommer utföras inom ianspråktaga ytor. De ytor inom arbetsföretagsområdet som ej tidigare varit under byggnation ligger mycket nära järnvägen, vilket oftast utgörs av ytor som skadats vid byggnationen av järnvägen. Därtill ligger arbetsföretagsområdet på en höjd av 3-4 meter över havet, vilket betyder att de aktuella ytorna p.g.a. landhöjningen varit torra under endast ca 2000 år. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

Vad gäller vattenverksamhet och dikningsföretag är området moderniserat. Diket har övergått till kulverterat system med pumpning. Dikningsföretaget är inte aktivt efter införande av verksamhetsområde för kommunalt VA och anläggande av VA-ledningar. Oavsett om dikningsföretaget finns eller inte kommer inget vatten att släppas till dikningsföretaget, varför dikningsföretaget inte kommer att påverkas. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

Angående landskapsbild och upphöjda cirkulationsplatser:

Motivet till den upphöjda cirkulationsplatsen på hamnsidan följer av syftet med detaljplanen, som bland annat är att inte hindra framtida utbyggnad av järnväg. Cirkulationsplatsen på hamnsidan illustreras som upphöjd för att visa att detaljplanen möjliggör eventuell framtida järnvägsanslutning till och från hamnområdet i enlighet med den triangelspår lösning som Trafikverket, enligt FU Halmstad anslutning hamnspår (funktionsutredning, ej fastställd) kommit fram till är den bästa lösningen för spåranslutning till och från Halmstad hamnområde. I detaljplanen regleras höjd för bron över Västkustbanan men inte för de båda cirkulationsplatserna på ömse sidor om järnvägen.

Kommunens uppfattning är att bron över Västkustbanan ska projekteras av Trafikverket.

Otydlig planbestämmelse ”m₁” har tagits bort.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Plankartan

3D bestämmelser används för att överlagra olika användningsområden så som allmän plats och kvartersmark. Det bör därför inte användas 3D bestämmelser inom områden där det är samma användning, t.ex. VÄG (VÄG₁) eller VÄG (GATA₁).

Vid 3D bestämmelser bör den sekundära användningen höjdsättas med både lägsta och högsta höjd. I detta fall anges järnvägen som sekundär användning. Eventuellt bör det övervägas om vägbron ska vara sekundär istället.

Tidigare ställningstaganden

Gällande detaljplaner

Detaljplan 1380K-E11 berörs också.

Planförslag och konsekvenser

Bebyggelse

Förslag på ändring av formulering:

Den remsa som planläggs som industri på fastigheten Filen 3 får egenskapsbestämmelsen prickmark osv.

Bör även nämna fastigheten Flamman 6.

Genomförandebeskrivning

Fastighetsrättsliga frågor

Intrång

Förslag på formulering:

Fastigheterna Flamman 4, Fregatten 9, Fregatten 1, Halmstad 2:27, Halmstad 2:1 och Filen 3, som är i privat ägo, kommer att delvis planläggas som allmän plats. Det innebär att kommunen har rätt att lösa in marken. Marken som planläggs som allmän plats kommer vid genomförandet av detaljplanen överföras till någon av kommunens fastigheter Halmstad 4:28, 2:16 eller 2:8 genom fastighetsreglering. Se bild 20 och 21. Avsikten är att Halmstads kommun ska träffa avtal med berörda fastighetsägare. Kommunen har rätt att lösa in marken även utan överenskommelser.

De kommunägda fastigheterna som ska överföras till andra kommunägda fastigheter bör presenteras under rubriken *Övriga fastighetsbildningsåtgärder*.

Övriga fastighetsbildningsåtgärder

Del av fastigheten Halmstad 4:28 som planläggs som industri kan fastighetsregleras till någon av intilliggande fastigheter med samma användning.

Mark inom de kommunägda fastigheterna Flamman 3, Fregatten 6 och Fregatten 8 som planläggs som allmän plats kan fastighetsregleras till någon av kommunens fastigheter Halmstad 4:28 eller 2:16.

Resterande del fastigheten Flamman 3, utanför aktuell plan, kan fastighetsregleras till någon av

intilliggande fastigheter med samma användning.

Resterande del fastigheten Fregatten 6 som planläggs som kvartersmark för industri kan fastighetsregleras till någon av intilliggande fastigheter med samma användning.

Del av fastigheten Halmstad 2:16 som planläggs som kvartersmark för industri kan fastighetsregleras till någon av intilliggande fastigheter med samma användning.

Övrigt

Oklara fastighetsgränser bör fastighetsbestämmas innan antagandet av detaljplanen.

Kommentar

Kommunen tackar för lantmäterimyndighetens synpunkter, information och råd.

Plankarta och planbeskrivning har justeras efter lantmäterimyndighetens synpunkter. Justering har gjorts för de områden där det enligt samrådsförslaget var samma användning, t.ex. VÄG (VÄG₁) och VÄG (GATA₁). Efter justering i den del av planområdet där Södra infarten korsar Västkustbanan, och i den del av planområdet där Södra infarten korsar Västervallvägen, medger granskningsförslaget enbart "VÄG". Vad gäller planläggning av delar av bron över Västkustbanan (ej fundament), är justering gjord så att vägbron enligt granskningsförslaget är sekundär användning. Vägbron har också kompletterats med egenskapsbestämmelse som föreskriver att bro med lägsta höjd +11,7 meter och högsta höjd +25,0 meter får anordnas.

Även genomförandebeskrivningen har justerats efter lantmäterimyndighetens synpunkter. Kommunen är medveten om att gränskvalitet mellan fastigheterna Halmstad 2:1 och Halmstad 2:16, samt mellan Halmstad 4:15 och Halmstad 4:28, är låg. Genomförandebeskrivningen är kompletterad med information om detta, samt med information om att fastighetsbestämning av gränsen pågår hos lantmäteriet, vilket kan leda till behov av fastighetsregleringsåtgärd.

TRAFIKVERKET

Trafikverket noterar att planförslaget ämnar ta höjd för följande behov;

- För järnvägstrafiken ska Västkustbanan och dess anslutning till godsbangården fungera, liksom befintlig och på sikt eventuellt ny järnvägsanslutning mellan statlig anläggning och Halmstads hamnområde. Järnvägsanslutningen till hamnområdet ska ha kapacitet för all järnvägstrafik till och från hamnen då befintligt spår bortom Stationsgatan på sikt behöver slopas.
- Utvecklingsmöjligheter för både statlig (riksintresse) och kommunal järnvägsinfrastruktur ska tillgodose. Trafikverket har under en tid arbetat med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för detta. Inom ramen för studien påvisas bland annat behov av utrymme för uppställning av persontåg och utrymme för fler spår (totalt 6) under Södra infartens passage över Västkustbanan.
- Sambandet är starkt mellan spåranslutning till hamnen, Trafikverkets planer och åtgärder som påverkar godsbangården, samt projektet Södra infarten. Trafikverket har under 2019, inom ramen för ovan nämnd studie, även arbetat med en funktionsutredning med syfte att identifiera alternativa utformningar av anslutningen till Halmstad hamn för att säkra Trafikverkets huvudsystems

(godsbangårdens) funktion och kapacitet. I planhandlingarna anges även att Trafikverket drar slutsatsen att en triangellösning som möjliggör 750 meters så kallade heltåg till hamnen både norrifrån och söderifrån, är den bästa lösningen för sparanslutningen till och från Halmstads hamnområde. Spåren behöver vara elektrifierade.

Trafikverket finner det både positivt och nödvändigt att denna hänsyn tas inom projektet. Trafikverket önskar dock att det i det fortsatta planarbetet även tydliggörs

- (1) Hur Trafikverket kommer åt godsbangården, d.v.s. finns det in och utfart? (Kompensationsåtgärd)
- (2) Hur påverkas spårområdet?
- (3) Inverkar föreslagen anläggning på Trafikverkets område?
- (4) Ingår ersättning för Trafikverkets lastplats utmed Stålverksgatan? (Kompensationsåtgärd)

Buller och vibrationer

Fastigheterna utmed järnvägen (Västkustbanan) och den nya vägen utmed järnvägen, kommer att vara utsatt för trafikbuller från väg och järnväg. Trafikverket förutsätter att kommunen följer gällande riktlinjer avseende buller och vibrationer för att uppnå en god bebyggd miljö, för de verksamheter som detaljplanen medger.

Om avsteg från gällande riktvärden tillämpas ansvarar kommunen för de kostnader som kan uppstå med hänsyn till buller och vibrationer från järnväg och statlig väg (för del av väg som inte berörs av väsentlig ombyggnad).

Vid byggnation i närheten av järnväg är det viktigt att tillse att riktvärden för vibrationer inte överstigs. I utrymmen där människor stadigvarande vistas ska 0,4 mm/s (vägd RMS) inte överstigas enligt Naturvårdsverket.

Vibrationsstörningar förekommer i närhet av järnväg men kan även uppkomma från tunga vägfordon. Det är svårt att ange några generella säkra avstånd eftersom flera olika faktorer påverkar, t.ex. geotekniska förhållanden, byggnadskonstruktion och trafikering av väg och järnväg.

Fastighetsbildning

Rättighet för kommunal väg över Västkustbanan (ägd av Staten Trafikverket) föreslås säkerställas genom 3D-fastighetsbildning.

Avtal

Avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal har träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket där åtgärder fram till och med utarbetande av underlag till detaljplanering ingår. För genomförande av åtgärder i form av upphandling av anläggnings- och markarbeten på och i anslutning till Västkustbanan ska nytt medfinansieringsavtal träffas som reglerar detta. Halmstads kommun bekostar även åtgärder på Västkustbanan som påkallas av Södra infarten projektet.

Ytterligare avtal ska träffas mellan Halmstads kommun och Trafikverket gällande marköverföringar och rättigheter för att genomföra detaljplanen.

Avstånd mellan väg - järnväg

Vid planering av väg ska hänsyn tas till minsta tillåtna avstånd mellan väg och järnväg enligt Trafikverkets standard BVS 1586.20. Avståndet regleras med hänsyn till elsäkerhet och det fria utrymme som krävs för järnvägstrafiken och det avstånd som beror på tillåtna hastigheter för väg och järnväg.

Avståndet kan minskas genom skyddsåtgärder, exempelvis skyddsräcke, mur eller vall. Mer information

om gällande avstånd finns i Trafikverkets handledning *Transportsystemet i samhällsplaneringen, Trafikverkets underlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen (2013:121)*.

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar

Kommunen tackar för Trafikverkets yttrande.

1. Planförslaget hindrar inte in- och utfart till och från godsbangården.

2 och 3. Den del av Trafikverkets fastighet Halmstad 2:1 som omfattas av planförslaget, del av Västkustbanan, bedöms inte påverkas. Lägsta höjd för bron är i planförslaget reglerad till +11,7 meter. Där bron är tänkt att passera Västkustbanan ligger Västkustbanan enligt kommunens höjddata på ungefär +4,8 till +4,9 meter. Därmed klaras fritt utrymme om 6,7 meter enligt både "AKJ, Anläggningsspecifika krav järnväg Halmstad Södra infarten etapp 2" och enligt "Infrastrukturprofiler TRVINFRA-00004", tabell K5.1, hastighet >200-360 km/h. I övrigt är intentionen med planförslaget att inte hindra vare sig framtida spåranslutning till och från hamnområdet både norr och söderifrån, eller viss utbyggnad av godsbangården. I planförslaget har höjd tagits för spår nordost om Västkustbanans nuvarande nerspår (där det ligger ett dieselspår som håller på att plockas bort).

4. Utmed Stålverksgatan omfattar planförslaget inte Trafikverkets fastighet Halmstad 2:1; enbart kommunens fastighet Halmstad 2:8 omfattas. Avtal mellan kommunen och Trafikverket avses tecknas rörande genomförande och markfrågor.

Vad gäller buller och vibrationer, vilket framgår av planbeskrivningen, är Rambölles sammanfattande bedömning av projektet Södra infartens bullerpåverkan bland annat att de negativa bullereffekter som Södra infarten bedöms orsaka för bebyggelsen längs järnvägen, motverkas med de bullerskyddsåtgärder som föreslås. Vidare bedömer Ramböll att bullerskydden kommer att reducera ljudnivån från tågtrafiken, den dominerande bullerkällan, och att ljudnivåerna totalt sett kommer att sjunka. I samband med utbyggnaden av Södra infarten bedöms risken för markvibrationer som påverkar omgivningen att huvudsakligen omfatta påverkan under byggskedet. Vidare bedöms det vara mindre risk för upphov till markvibrationer i driftskedet och från vägtrafiken. Beroende på hur markförhållandena är på platsen kan sensibel mark som lera vara mer känslig för vägtrafiken på Södra infarten och störande vibrationer skulle kunna upplevas nära vägen. Dock bedöms den dominerande källan till markvibrationer i området att orsakas av järnvägstrafiken. (Trafikbullerutredning, Ramböll 2020-11-18).

Kommunen har tagit höjd för Trafikverkets standard BVS 1586.20, som benämns TDOK 2014:0555 i planbeskrivningen. Eftersom TDOK 2014:0555 enligt Trafikverket numera uppges ha ersatts av "Infrastrukturprofiler TRVINFRA-00004" har i granskningsförslaget höjd tagits för detta dokument.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten har inget att erinra mot detaljplaneförslaget men gör följande medskick i rubricerat ärende;

- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).

- Sidomarkeringsstolparna vid väggrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
- Eventuella cirkulationsplatsers innerdiameter bör vara minst 20 m och ytterdiametern bör vara minst 32 m med körfältet(-ens) minsta bredd 6 m, alternativt bör det vara en överkörningsbar mitt med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, behöver även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Fri höjd ska minst vara 4,50 m.
- Att beakta är även trafikmärkenas placering vid och omkring cirkulationsplatser. De bör stå minst 1,5 m från kanten på vägen.

Under byggnationen måste framkomligheten säkerhetsställas för fordonstyper som tidigare nämnts därmed måste ovanstående krav omhändertas även under byggnationstiden.

Kommentar

Kommunen tackar för Försvarmaktens medskick. Punkterna enligt medskicket regleras inte i detta planförslag, dock kommer medskicket att vidarebefordras till planens genomförande.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

HALLANDS HAMNAR

Hallands Hamnar har tagit del av samrådsförslaget. Hallands Hamnar är mycket positiva till projektet i sin helhet då projektet dels skapar bättre förutsättningar för kommunikation mellan hamnen, Kistinge och E6 och även i förlängningen andra verksamhetsområde utmed E6 så som Kårarp och Getinge.

1. Hallands Hamnar har vid flera tillfällen framfört vikten av att kunna transportera långa, tunga och breda föremål med specialtransport till och från hamnen. Det kan t.ex. röra sig om vindkraftverk, husmoduler eller större transformatorstationer. Vi anser att det är av största vikt att denna fråga beaktas i planen.

Vi anser att man bör göra ett körspårsprogram där man utreder huruvida det föreslagna vägnätets geometri klarar av att möta denna typ av transporter.

2. Utanför planområdets nordvästra del i korsningen Stålverksgatan, Oljevägen finns en plankorsning för järnväg som passerar Stålverksgatan. I kommunens långsiktiga planer planerar man för en flytt av denna plankorsning. Det är dock av största vikt att hamnen kan passera plankorsningen till dess att en ny lösning finns på plats.

3. Slutligen noterar vi att infartsvägen i korsningen Vågbrytargatan, Norra badvägen är bortplockad i planförslaget. Infartsvägen används dels som infart för NCC som arrenderar mark på området, dels som insatsväg för räddningstjänsten för tillträde till oljedepåområdet. Det är av största vikt att frågan kring tillträde för dessa löses i eller i anslutning till planområdet.

Vi tackar för att vi gått möjlighet att yttra oss i ärendet och ser fram emot att delta i den fortsatta processen.

Kommentar

Kommunen tackar för Hallands hamnars synpunkter.

- 1. Vägområdet inom planområdet bedöms vara tillräckligt för att bygga en väg som ska kunna ta specialtransporter.*
- 2. Som Hallands Hamnar påpekar ligger aktuell kosning inte inom aktuellt planområde. Hallands Hamnars behov noteras.*
- 3. Aktuell infartsväg planeras ersättas med befintlig väg som idag löper mellan Oljevägen och NCC:s verksamhet. Ersättningsvägen ligger inte inom planområdet för denna detaljplan men avses hanteras i pågående arbete med ny detaljplan, del av Halmstad 2:4 m.fl. fastigheter, Halmstad hamnområde.*

LAHOLMSBUKTENS VA AB

De befintliga allmänna VA-ledningar som behöver flyttas inom detaljplanen är projekterade och servitut eller ledningsrätter kommer att upprättas. Däremot är ännu inte hänsyn tagen till den nya överföringsledningen för dricksvatten som skall anläggas längs Södra infarten, under järnvägen vid ny överfart samt längs Stålverksgatan. Förprojektering samt upprättande av eventuella servitut eller ledningsrätter behöver ske inför granskningsskedet så att inga hinder kvarstår för anläggning av ledningen.

Om inte förprojektering av ny huvudvattenledning görs inför granskningsskedet kan detta försena anläggandet av nytt och nödvändigt huvudstråk för fortsatt tryggad försörjning av dricksvatten för Halmstads centralort samt de kustnära samhällena norr om Halmstad.

Viktigt är även att utreda den instängda yta sydost om Västervallvägen för att förhindra framtida översvämningar bidrar till störningar.

Kommentar

Kommunen tackar för Laholmsbuktens VA AB:s synpunkter.

Markområde för VA-ledningar reserveras med "u₁", markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, på kvartersmark med användning järnväg ("T₁") sydost om den planerade bron över Västkustbanan. Aktuellt u-område har i granskningsförslaget utvidgats. Markområde för VA-ledningar reserveras också med "u₁", markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, på kvartersmark med användning industri ("J") inom nuvarande fastigheter Flamman 3 och Flamman 4. Detta med anledning av de VA-ledningar som behöver läggas om till detta läge. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

Vad gäller instängd yta sydost om Västervallvägen, som inom planområdet delvis sammanfaller med användningen "J" (industri), har planförslaget justerats. Marknivån inom användningsområdet varierar mellan ungefär +3,2 meter och +3,6 meter. I den lägst belägna delen av användningsområdet, +3,2 meter, bedöms vattendjupet vid ett klimatkompenserat 100-årsregn kunna uppgå till ungefär 0,3-0,5 meter. I syfte att säkra byggnad inom användningsområdet för ett sådant regn föreskrivs en lägsta färdigt golvnivå om +4,0 meter, "fi". Planbeskrivningen kompletteras med denna information.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN

Räddningsvägar för räddningstjänstens fordon

Infartsväg till NCC:s verksamhet i korsningen Vågbrytargatan, Norra badvägen är i planförslaget bortplockad. Vägen utgör alternativ räddningsväg in till oljedepåområdet vilket är viktigt att den inte tas bort.

Höga vattenstånd

För att ta höjd för höga vattenstånd inom planområdet samt att göra området mer robust i ett längre perspektiv rekommenderar Räddningstjänsten att Södra Infarten anläggs på en lägsta nivå till 4 m.ö.h. i enlighet med framtagen riskanalys (WSP 2018-10-09).

Kommentar

Kommunen tackar för räddningstjänstens synpunkter. Aktuell infartsväg planeras ersättas med befintlig väg som idag löper mellan Oljevägen och NCC:s verksamhet. Ersättningsvägen ligger inte inom planområdet för denna detaljplan men avses hanteras i pågående arbete med ny detaljplan, del av Halmstad 2:4 m.fl. fastigheter, Halmstad hamnområde. Bortsett från vägbro över Västkustbanan regleras höjd för Södra infarten inte i detaljplanen. Dock planerar kommunen att bygga det som återstår av Södra infarten etapp 2 på minst + 4 meter.

KOMMUNALA PENSIONÄRSRÅDET

- Väldigt positivt att den tunga trafiken leds bort från Laholmsvägen.
- Det är viktigt att inte södra infarten blir en barriär som skärmar av Östra stranden från andra stadsdelar. Säkra och trygga överfarter behövs på ett flertal ställen för att det ska bli lätt att ta sig till och från Östra stranden och för att östra stranden ska fortsätta att behålla sin attraktivitet.
- Var rädd om och planera ordentligt för de kolonistugor och grönområden som redan finns på platsen så att det fortsätter att vara ett område för rekreation och fritid.
- Det är bra att djurlivet och floran uppmärksammas och ges möjlighet att bevaras för framtiden.
- Gokartbanan som finns i området är en viktig del för attraktiviteten av Halmstad som turiststad och det behöver arbetas för att hitta en bra central plats där de kan fortsätta att bedriva verksamhet.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter.

HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ AB

Halmstads Energi och Miljö AB (HEM) har följande synpunkter på rubricerad remiss.

Halmstad Energi och Miljö AB (HEM) ser stora möjligheter med att bli en operatör av elvägar i Halmstad kommun. Vi önskar därför att i ett tidigt skede bli involverade i planering, byggnation och drift av infrastruktur med dynamisk och stationär laddning av fordon gällande Södra Infarten etapp 2 och hamnen.

Transporter står för nära hälften av kommunens växthusgasutsläpp och HEM har spelat en viktig roll i byggnationen av stationära laddstationer samt elbilspool. Storskalig elektrifiering av transporter kan dramatiskt reducera kommunens klimatavtryck. Erfarenheterna pekar dock på att elektrifieringen av transporter inte går tillräckligt fort när enbart stationär laddning uppförs. Alternativa bränslen

som HVO, biogas och vätgas har i sig stora utmaningar med skalbarhet. Vi vill därför accelerera elektrifieringen genom att investera i infrastruktur med laddskenor i våra vägar så att personbilar, bussar och lastbilar kan ladda under drift.

Södra Infarten ser vi som ett första steg i att förverkliga ett större nät av elvägar i kommunen. Vi kan därför skapa elväg-infrastruktur som kommersialiserad lösning, dvs tillsammans med betalande kunder. Teknologi för dynamisk laddning finns redan testad i piloter och vi vill nu investera i, bygga och operera elvägar med en hållbar affärsmodell. En framgångsrik kommersialisering kommer att borge för fortsatta investeringar i elvägs-infrastruktur och delningsekonomi i kommunen.

En infrastruktur som i huvudsak bygger på stationär laddning kräver att fordonen lastas med stora mängder batterier. Detta gör fordonen dyrare i inköp, ökar miljöbelastningen vid tillverkning och skrotning, begränsar mängden gods som kan transporteras, samt ökar energiåtgången då fordonen framförs. Elvägsteknologins möjligheter stannar dock inte bara vid att den begränsar behovet av batterier utan öppnar även upp för att skapa innovativa affärsmodeller med autonoma fordon. Dessa affärsmodeller med självkörande fordon kommer med stor sannolikhet att bygga på en stor nyttjandegrad av fordonen, dvs stillastående för stationär laddning av fordonen är ej önskvärt.

Om vi är involverade i projektets tidiga skede kan vi hjälpa till med att optimera anslutningspunkter till elnätet och se till att elvägar tillsammans med digital effektbalansering och energi från hållbar elproduktion kan styra oss från ett kapacitetsproblem i elnätet till en lösning som ger hela samhället tillgång till rena transporter.

Fjärrvärme

Det finns befintlig fjärrvärme söder om fastigheten Fläkten 1 som måste beaktas vid projekteringen. Fjärrvärmens kan komma i konflikt med dagvattenytorna.

Elnät

I anslutning till HEM:s ställverk H8 Larsfrid finns det omfattande ledningssystem som är viktiga för Halmstads elförsörjning. Dessa ledningar måste skyddas så långt det är möjligt. Samordning måste ske när arbete skall utföras i närheten av dessa ledningar. Inga träd får planteras ovanför dessa ledningar och skall det göras så måste det ske i samordning med HEM Elnät.

Kommentar

Kommunen tackar för HEM:s information och synpunkter.

Detaljplanen medger användningen "VÄG". I användningen ingår komplement som behövs för vägens funktion. Elväg är inget som regleras i planförslaget men hindras inte av detaljplanen.

Fjärrvärmeledningen söder om fastigheten Fläkten ligger inom område delvis avsett för hantering av skyfall. Bedömningen att det inte är några problem vad gäller fjärrvärmeledningen, eftersom breddning är tänkt att ske enbart vid skyfall.

Inom kvartersmark i anslutning till HEM:s ställverk reserveras, med hänsyn till omfattande ledningssystem, mark för allmännyttiga underjordiska ledningar, "u".

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Teknik och fritidsnämnden har en i grunden positiv inställning till detaljplanen. Detaljplanen är svår och komplicerad med tanke på sin omfattning och med sina många intressen och behov som ska vägas in och balanseras mot varandra.

Planen skapar förutsättningar för utveckling av stadens cykel- och bilvägnät och bidrar till att stärka Östra strandens funktion som en viktig målpunkt i kommunen.

Nedan redovisade synpunkter, kommentarer och förslag till åtgärder syftar till att ytterligare förstärka detaljplanens positiva effekter:

De snäva plangränserna på den södra sidan om järnvägen, vid anslutningen mot Stålverksgatan och Våg-brytargatan ger ett mycket begränsat utrymme inför detaljprojektering och genomförande.

Med insikt i de många faktorer som ska tas hänsyn till, bland annat järnvägens fortsatta utveckling, är det ändå viktigt att understryka de snäva plangränsernas komplicerande effekter i genomförandeskedet. Lika viktigt som framkomligheten är för den stora och tunga trafiken, lika viktigt är det med fungerande kopplingar för gång- och cykeltrafiken.

Jämfört med tidigare förslag innebär förändrad sektion längs raksträckan sämre förutsättningar för funge-rande grönytor och omhändertagande av dagvatten. Det är angeläget med en förprojektering för att av-göra om detta omhändertagande är möjligt att genomföra.

Teknik- och fritidsnämnden ifrågasätter behovet av allmän plats gata i utrymmet mellan Västkustbanan och Charkuterifabriken.

Detaljplanens genomförandeskede innebär många utmaningar och det är viktigt att säkerställa fungerande lösningar i alla etapper. Exempelvis bör en gång- och cykelbana anläggas i tunnlarna under cirkulationsplats Hamnen, intill dess att de ska användas för järnväg.

I det fortsatta arbetet bör, där så är möjligt, flackare och därmed mer lättskötta slänter skapas än vad som skett i förprojekteringen.

En stor omfattning allmän platsmark samt stora anläggningar och installationer gör att fortsatta driftsfrågor är centrala i denna plan. Ökade resurser för drift och underhåll är nödvändiga.

I det fortsatta arbetet med driftsfrågor blir prioriteringar nödvändiga, vilka behöver göras med utgångspunkt i trafiksäkerhet och trygghet. Barnperspektivet ska beaktas, vilket gör det extra viktigt att hålla ytor kring gång- och cykelvägar trevliga och trygga.

Dessutom bör en översyn göras vad avser behovet av vägräcken och generellt ska trafiksäkerheten för alla fordonsslag säkerställas.

Kommentar

Samhällbyggnadsavdelningen är väl medveten om de snäva plangänserna kring området för passagen över Västkustbanan, som medför branta slänter. I samrådsförslaget låg planområdesgräns i princip i släntfot. I syfte att möjliggöra flackare och mer lättskötta slänter då planerad cirkulationsplats mot hamnen (cirkulationsplats Hamnen) byggs på bank, har planområdet nu utökats mot bangården. Detta möjliggör flackare slänter, nu ca 1:4-1:6. Plangränsen mot söder i detta område medför fortfarande

delvis branta slänter, nu mellan ca 1:2-1:4, men ligger så långt söderut som bedöms möjligt utan att hindra framtida spåranslutning till och från hamnområdet. Mot söder har planområdesgränsen nu justerats till att ligga i befintlig användningsgräns för järnväg. Syftet med planområdesgränsens lokalisering mot söder är att inte hindra framtida spåranslutning till och från hamnen.

Användningsgränsen mellan allmän plats väg och kvartersmark följer samma linje i gränsen mellan detaljplan för etapp 1 och detaljplan för etapp 2. Skillnaden är att vägbanans placering i etapp 2 förflyttats mot nordost, enligt önskemål från Trafikverket. Detta innebär att utrymmet i etapp 2 i stället är större mellan väg och Västkustbanan. Nordost om fastigheten Filen 3 breddas vägområdet något. Möjlighet för hantering av dagvatten finns inom allmän plats NATUR, ca 10 000 m², ledningsrätt exkluderad, mellan Södra infarten och fastigheterna Formen 2 och Filen 8. Ett flertal dagvattenutredningar som visar hur dagvattenhanteringen kan hanteras har tagits fram som underlag för detaljplanen.

Gatan mellan Västkustbanan och Charkfabriken syftar dels till att fungera som angöringsväg till ställverket ("E" - teknisk anläggning), dels som angöring till användningen "J" söder om ställverket, dels som angöringsväg för drift/skötsel av allmän plats "NATUR" väster om cirkulationsplats Larsfrid. Syftet med allmän plats gata mellan Västkustbanan och Charkfabriken är delvis även att förbereda för ny koppling för gång- och cykelväg, som i framtiden kan korsa naturområdet mellan aktuell allmän plats gata och gång- och cykelpassagen över Västkustbanan. Användningsområdet har vid vändplatsen utökats något för att vändplatsen i sin helhet ska kunna uppföras tio meter från spårmittpunkt. Vad gäller barnpektivet, som ska beaktas, är rekommendation enligt social konsekvensbeskrivning (Norconsult, 2021-09-24) att uppmuntran till vistelse och lek i nära anslutning till bil- och järnväg bör undvikas.

Behovet av de förstärkta vägräckan som regleras i detaljplanen, motiveras av riskutredning farligt gods.

MILJÖNÄMNDEN

1. För att förebygga och motverka att olägenheter för människors hälsa i fråga om buller uppkommer från Södra infarten är det av stor betydelse att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen för detaljplanen genomförs.

Trafikbulleråtgärderna ska i första hand säkerställas i detaljplanen för Södra infarten, etapp 2 genom att detaljplanen utökas till att omfatta de markområden som behövs för bullerskyddsåtgärderna samt att planen föreskriver den placering och övrig utformning, inklusive höjd, som behövs för att bullerskydden ska ha avsedd funktion.

Om det inte anses möjligt att ta in de markområden som behövs för bullerskydden i detaljplanen är det av stor vikt att åtgärderna säkerställs i projektets genomförande, och att man där också säkerställer den placering och utformning som är nödvändig för att bullerskydden ska ha avsedd funktion.

2. Det är av stor vikt att genomförandet av projektet inte förvärrar sanering av eventuella markföroreningar som berörs samt att återanvändning av jordmassor med förorenings-innehåll inte bidrar till spridning av föroreningar. Detta måste säkerställas vid genomförandet av projektet. Kompletterande utredningar behöver därför göras inför och under genomförandeskedet i syfte att slutligt klarlägga föroreningssituationen för vägens slutliga sträckning, avgränsa påträffade föroreningar samt få underlag för att bedöma hur förorenade massor kan återanvändas inom projektet.

Kommentar

1. De bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) är planerade att genomföras. Markområde för komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen säkerställs i detaljplanen inom allmän plats "SKYDD₁" (skyddsvall mot buller och farligt gods). Användningsbestämmelsen "SKYDD₁" har kompletterats med egenskapsbestämmelsen "vall₁ + 8,3", vall med en höjd av 8,3 meter över nollplanet ska uppföras. Höjden + 8,3 är den ungefärliga krönhöjd som föreslås enligt trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18). Planbeskrivningen kompletteras med information om egenskapsbestämmelsen.

Nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen säkras inte i detaljplanen. Kommunen avser inom ramen för projektet Södra infarten uppföra dessa bullerskydd med stöd av de för aktuella markområdena gällande detaljplanerna 1380K-P805 (Knipan) och 1380K-P845 (Svanen) som båda medger "SKYDD". Föreslagna bullerskärmar norr respektive söder om Västervallvägen säkras inte heller i detaljplanen. Dock medger gällande detaljplan 1380K-P867 (Västervallvägen), "SKYDD₂" utmed norra sidan av Västervallvägen, och "SKYDD₁" utmed södra sidan av Västervallvägen. Genomförandebeskrivningen har inför granskning, under rubriken "Byggnations- och anläggningsarbeten", kompletterats med följande stycke: "Vid utbyggnad av allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun även för att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) för detaljplanen blir genomförda. Detta gäller även för de åtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) utanför det område som denna detaljplan avser."

2. Efter samråd har kompletterande miljötekniska markundersökningar genomförts inför genomförande. Planbeskrivningen har kompletterats med översiktlig information om utredningarnas innehåll. Genomförandebeskrivningen har inför granskning, under rubriken "Byggnations- och anläggningsarbeten", kompletterats med följande stycke: "Inom planlagd allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun såsom huvudman att före åtgärder utförs inhämta alla erforderliga tillstånd (bygglov, miljötillstånd etc) som krävs för att få utföra åtgärden. Detsamma gäller för berörd fastighetsägare inom planlagd kvartersmark. Detta innebär bland annat att vid utbyggnad av allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun för att projektet inte försvårar sanering av eventuella markföroreningar som berörs samt att återanvändning av jordmassor med föroreningsinnehåll inte bidrar till spridning av föroreningar. För att säkerställa detta ska kompletterande utredningar göras inför och under genomförandeskedet i syfte att slutligt klarlägga föroreningssituationen för vägens slutliga sträckning, avgränsa påträffade föroreningar samt få underlag för att bedöma hur förorenade massor kan återanvändas inom projektet. Om föroreningar påträffas ska miljönämnden underrättas. Vid återanvändning av förorenade massor för anläggningsändamål ska detta föregås av en anmälan till miljönämnden."

BYGGNADSNÄMNDEN

1. För att förebygga och motverka att olägenheter för människors hälsa i fråga om buller uppkommer från Södra infarten är det av stor betydelse att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen för detaljplanen genomförs.

Trafikbulleråtgärderna ska i första hand säkerställas i detaljplanen för Södra infarten, etapp 2 genom att detaljplanen utökas till att omfatta de markområden som behövs för bullerskyddsåtgärderna samt att planen föreskriver den placering och övrig utformning, inklusive höjd, som behövs för att bullerskydden ska ha avsedd funktion.

Om det inte anses möjligt att ta in de markområden som behövs för bullerskydden i detaljplanen är det av stor vikt att åtgärderna säkerställs i projektets genomförande, och att man där också säkerställer den placering och utformning som är nödvändig för att bullerskydden ska ha avsedd funktion.

2. Marknivån bör anges som en bestämmelse om plushöjd på plankartan inom område för SKYDD. I sådana fall kommer det inte behövas något marklov för att genomföra åtgärden, då höjden är lämplighetsprövad redan i detaljplanen. Eventuell tillsyn av bullerskydd kommer därmed också bli tydligare, eftersom bullerskydd med placering och höjd ingår som plankrav för allmän plats och därmed behöver åtgärdas under planens genomförandetid.

Kommentar

1 och 2. De bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbulerutredningen (Ramböll 2020-11-18) är planerade att genomföras. Markområde för komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen säkerställs i detaljplanen inom allmän plats "SKYDD₁" (skyddsvall mot buller och farligt gods). Användningsbestämmelsen "SKYDD₁" har kompletterats med egenskapsbestämmelsen "vall₁ + 8,3", vall med en höjd av 8,3 meter över nollplanet ska uppföras. Höjden + 8,3 är den ungefärliga krönhöjd som föreslås enligt trafikbulerutredning (Ramböll 2020-11-18). Planbeskrivningen kompletteras med information om egenskapsbestämmelsen.

Nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen säkras inte i detaljplanen. Kommunen avser inom ramen för projektet Södra infarten uppföra dessa bullerskydd med stöd av de för aktuella markområdena gällande detaljplanerna 1380K-P805 (Knipan) och 1380K-P845 (Svanen) som båda medger "SKYDD".

Föreslagna bullerskärmar norr respektive söder om Västervallvägen säkras inte heller i detaljplanen. Dock medger gällande detaljplan 1380K-P867 (Västervallvägen), "SKYDD₂" utmed norra sidan av Västervallvägen, och "SKYDD₁" utmed södra sidan av Västervallvägen.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

SKANOVA TELIA COMPANY AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Se bild. Vi har optofiber makerat med turkos färg.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020 - 50 50 00



Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter. Optofiber enligt turkos färg ligger enligt planförslaget inom allmän plats.

HALMSTADS NATURSKYDDSFÖRENING

Halmstads Naturskyddsförening (HNF) har tagit del av Halmstad Kommuns samrådshandling om Södra infarten etapp 2 och lämnar följande synpunkter:

HNF anser det bra att detaljplanen är bra genomarbetad med relevanta underlag, inventeringar och undersökningar. De olika momenten är pedagogiskt framlagda.

HNF fokuserar främst på naturvärdena inom detaljplanen som är väl beskrivna. Vi instämmer i att de flesta av de ovanliga och rödlistade arter som är beskrivna är beroende av störningar och/eller sandmarker.

HNF stödjer förslaget att intrånget minimeras i de beskrivna naturvårdsområden och där det inte går skapas ersättningsmarker med liknande förutsättningar. Många av kärlväxterterna kommer att sås in på naturlig väg i dessa nyanlagda områden. För att säkra spridningen av ovanliga arter föreslår vi att frö tas från dessa växter i de områden som kommer att påverkas eller i ianspråk tas för vägbyggnad. Sådd av fröna kan sen ske i ersättningsområdena. Även förslaget som gäller den rödlistade knyttingsäckmal att i ersättningsområdena skapa mineraljord med lämpliga kornstorlekar för att säkra larvernas överlevnad.

HNF ser också positivt på de förbättrade möjligheter för gång och cykeltrafik från Halmstads östra bostadsområden till Östra stranden som detaljplanen möjliggör. Det kan få en positiv miljö och

klimatmässig effekt med minskat bilåkande till Östra stranden.

I samband med byggande av dessa nya gång och cykelförbindelser bör även anslutningarna till Gröningen och handikappbadet på Östra stranden förbättras och göras säkrare.

Kommentar

Kommunen tackar för Halmstads Naturskyddsförenings synpunkter.

SJÖFARTSVERKET

Yttrande

Sjöfartsverket har inga synpunkter på ärendet då detaljplanen inte anses påverka några direkta sjöfartsintressen.

Övrigt

Sjöfartsverket ser positivt på detaljplanen då syftet bland annat är att skapa en ny väganslutning till Halmstads hamn vilket avser förbättra hamnens logistik samt minska störningar för omgivningen.

Kommentar

Kommunen tackar för Sjöfartsverkets yttrande.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- E.ON Energidistribution AB
- Skogsstyrelsen
- Nordion Energi AB
- Kulturmiljö Halland
- Destination Halmstad AB
- Svenska kraftnät
- Fastighetsnämnden

SKRIVELSER FRÅN FASTIGHETSÄGARE, STUGÄGARE OCH ÖVRIGA

Nedan redovisas inkomna synpunkter och kommentar till dessa. Varje yttrande är kopplat till förteckning med personuppgifter som hanteras separat. Enbart juridiska personer redovisas.

FÄ 1 STUGFÖRENINGEN SVANEN EKONOMISK FÖRENING

Bullerskydd längs järnvägsspåret på fastigheten Halmstad 4:41

Med anledning av att Södra infarten byggs, kommer buller från vägtrafik och spårtrafik att påverka vårt stugområde. Den nya infarten kommer att ge upphov till ökande ljudnivåer och vi vill att det byggs bullerskydd längs järnvägsspåret på fastighet Halmstad 4:41.

Kommentar

Kommunen tackar för stugföreningen Svanens synpunkt.

De bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18) för Södra infarten är planerade att genomföras. Med utbyggda bullerskydd enligt det förslag som tagits fram i trafikbullerutredningen, innebär detaljplanen en minskning av trafikbuller i hela utredningsområdet.

Av planbeskrivningen framgår att nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen inte säkras i detaljplanen men att kommunen inom ramen för projektet Södra infarten avser uppföra dessa bullerskydd med stöd av de för aktuella markområdena gällande detaljplanerna 1380K-P805 (Knipan) och 1380K-P845 (Svanen) som båda medger "SKYDD". "SKYDD" medges inte på fastigheten Halmstad 4:41 men på kommunens intilliggande fastigheter Halmstad 4:14 och Halmstad 4:34.

FÄ 2 KNIPANS FASTIGHETSFÖRVALTNING EKONOMISK FÖRENING

Vi vill börja med att tacka för en bra och givande presentation av detaljplan för ovan rubricerande rubrik.

Vi måste också framföra ett stort tack för att ni hörsammande vårt förslag om grön pil för högersvängande från Västervallvägen ut på Laholmsvägen. Vi understryker ett stort tack.

Arbetet med Södra infarten har pågått sedan 1990-talet. Någon tjänsteman hos er sa då att arbetet skulle vara helt klart inom 5-6 år. Det har nu gått 25-30 år och det kommer att ta minst 4-6 år innan det är helt klart.

Vi på Knipan (Halmstad 4:42) har stått ut med buller från Västervallsvägen och järnvägen under alla dessa år.

Vidare har Miljönämnden senast under januari 2021 föreslagit att "bullerlösningar borde kunna tillämpas inom hela kommunen". Se Miljönämndens beslut den 25 januari 2021 angående motion om bullervallar!

Vi vill nu använda vår rätt att påverka beslut gällande detaljplan för Södra infarten.

Vi önskar

att bullervall med tillhörande bullerplank mot järnvägen/ny väg byggs omgående utefter Södra Infarten Etapp 1 eftersom det kommer att bli stor bullerpåverkan på dessa stugområden när trafiken till och från hamnen släpps på.

att tilltänkt bullerplank om 30 m utmed Västervallvägen förlängs minst 100 m utmed Knipan och byggs omgående för att redan nu minska det buller som trafiken från och till hamnen åsamkar.

Arbete med dessa två uppsatser är utförda på området Västervall (Halmstad 4:61). Vi åberopar likhetsprincipen för att få detsamma på Knipan (Halmstad 4:42). Se Sveriges grundlag!

I svensk lag, i Miljöbalken, står det bland annat att användning av mark eller anläggningar som på något sätt kan medföra olägenhet genom buller, skakningar m.m. och kan medföra påverkan på hälsa som inte är ringa eller helt tillfällig räknas som miljöfarlig verksamhet. Trafik är en sådan verksamhet.

Trafiken på Västervallvägen är varken ringa eller helt tillfällig. Den har ökat markant sedan färjelinjen Grenå-Halmstad startade. Trafiken kunde varit betydligt större – Coronaepidemien har gjort att all buss- och personbilstrafik till och från färjan uteblivit.

Vidare önskar vi

att byggnationen av etapp 2 börjar med att man bygger de två rondellerna och bron över järnvägen – för att kunna leda trafiken via Larsfridsvägen/Svetsaregatan till och från hamnen.

Detta förslag gör att arbetet med bron över Västervallvägen kan byggas utan störning av den trafik som måste passera till och från hamnen. Troligen kan arbetet förkortas och förbilligas om Västervallvägen stängs av helt. Avstängning gjordes vid brobyggnationen vid Ryttarevägen och det verkade inte som det påverkade trafiken så mycket i det området.

Vi ser fram mot er snara återkoppling i detta ärende!

Kommentar

Kommunen tackar för Knipans synpunkter.

De bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18) för Södra infarten är planerade att genomföras. Med utbyggda bullerskydd enligt det förslag som tagits fram i trafikbullerutredningen, innebär detaljplanen en minskning av trafikbuller i hela utredningsområdet. Av planbeskrivningen framgår att nytt bullerskydd förbi Knipan inte säkras i detaljplanen men att kommunen inom ramen för projektet Södra infarten avser att uppföra bullerskydd med stöd av gällande detaljplan 1380K-P805 (Knipan) som medger ”SKYDD”. Skydd medges inte på Knipans fastighet Halmstad 4:42 men på kommunens intilliggande fastighet Halmstad 4:34. Bullerskydd mellan Knipan och Väst kustbanan är förstärkt till nivå som ligger 300 mm över förslag enligt trafikbullerutredning.

Mängden tung trafik på Västervallvägen bedöms minska som en effekt av Södra infarten. Framtagen trafikprognos (Ramböll, 2018-06-15) visar att Södra infarten avlastar delar av Laholmsvägen, väg 15 och Västervallvägen.

Vad gäller de grova dragen avseende genomförande av detaljplanen är tanken att först börja bygga bron över Västervallvägen för att sedan fortsätta mot Larsfridsvägen. Genomförandet av detaljplanen (byggnationen) styrs av projektledningen.

FÄ 3-4 SKEDALA TRANSPORT AB OCH MARKARBETEN I HALMSTAD AB

Skedala Transport AB Orgnr: 556194-6905 och Markarbeten i Halmstad AB Orgnr: 556685-3684 äger vardera 50 % i Markarbeten Skedala Transport AB Orgnr: 556309-3144 som i sin tur äger Fastigheten Halmstad Flamman 4 på vilken vi bedriver våra respektive företag.

Det förslag till detaljplan som nu föreligger avviker från en tidigare överenskommelse om markbyte gällande Flamman 3 och 4 ett givande och tagande med lika ytor och med utfart/infart till Filaregatan respektive Svetsaregatan kunde vi acceptera då våra respektive verksamheter kunde drivas vidare. 2014-12-23 beslutades om inställd förrättning: Ärendenummer N146181.

Det förslag till detaljplan som nu är ute till samråd innebär att Halmstad Kommun förhindrar oss att bedriva våra respektive verksamheter vidare. Fastigheten med dess läge har det optimala läget för oss både vad det gäller kostnader, längre transporter, tid, och klimatpåverkan. Vi kan på det bestämda inte acceptera liggande detaljplanförslag då det påverkar oss avsevärda kostnader i form av skattekostnader/ reavinst m.m. Netto efter skatt ca 8 500 000 kr räcker inte till att köpa en ersättnings-

fastighet med liknade upplagsplatser, lokaler och med motsvarande läge. Förslaget påverkar också vår största hyresgäst med risk för uppsägning av hyreskontraktet.

Ett förslag från vår sida är att slänten ersätts med någon form av betongstöd, betong-pelare eller motsvarande då uppnår vi den tidigare överenskommelsen med fastighetsreglering av markbyte och in respektive utfarter till fastigheten och vi kan bedriva våra respektive verksamheter vidare utan påtvingande kostnader.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkt. Synpunkt och förslag tillmötesgås. Planförslaget har justerats i den del av planområdet som delvis omfattar fastigheterna Flamman 4 och Flamman 3. Justeringen innebär att användningsgräns för allmän plats "VÄG" har flyttats västerut. Området som i samrådsförslaget var planlagt som allmän plats "VÄG" är nu planlagt som kvartersmark användning "J", industri. Kvartersmarken är kompletterad med egenskapsbestämmelsen prickmark och delvis med markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, "u₁". Del av Filaregatan i denna del av planområdet, tidigare planlagt som allmän plats "VÄG", är nu planlagt som allmän plats "GATA". Justeringen i denna del av planområdet innebär även att utfartsförbudet justerats. Utrymmet för allmän plats "VÄG" har minskats och intrånget på fastigheten Flamman 4 är nu minskat med ungefär 680 m².

FÄ 5 LAJCK AB

Inledning

I grunden är vi som fastighetsägare positiva till Södra infarten och ser att det långsiktigt är en mycket positiv utveckling för Halmstad. Men trots vår positiva grundsyn har vi ett flertal synpunkter på detaljplanen, för Södra infarten etapp 2, som vi redogör för i denna skrivelse.

Sammanfattning

Efter att tagit del av den föreslagna detaljplan samt inhämtat information via samrådsmötet som hölls den 29/1-2021 och ett uppföljande möte den 2/2-2021 vill vi framföra synpunkter inomföljande områden:

1. Strategisk förändring av Larsfridsområdet
2. Risk
3. Miljö och hälsa
4. Skyfall

Med anledning av framförda synpunkter i denna skrivelse ogillas nuvarande förslag till detaljplaneftersom det innebär långsiktiga, och för oss okontrollerbara, negativa konsekvenser för fastigheten Flamman 7.

Om den föreslagna planen drivs igenom vill vi ha en skriftlig försäkran om att våra möjligheter tillförädling av Flamman 7, i samband med kommande detaljplansförändringar av Larsfridsområdet, inte försämras.

Strategisk förändring av Larsfridsområdet

Den 12 oktober, 2020, var vi i egenskap av fastighetsägare inbjudna av kommunen, NN, för att diskutera förädling av området mot blandbebyggelse, bostäder mm.

Vårt intryck var då att Larsfridsområdet långsiktigt skulle förändra karaktär mot ett ”trevligare” område i jämförelse mot dagens industriområde. En förändring av området som vi ställer oss mycket positiva till och gärna vill bidra till.

Vi anser inte att den föreslagna detaljplanen för södra infarten motsvarar förväntningarna på en långsiktig förädling av Larsfridsområdet.

I den föreslagna detaljplanen görs inget för att minska intrycket av cirkulationsplatsen med avseende på vare sig visuellt intryck eller motverkan av exempelvis buller. Exempelvis finns det bullerskydd på tidigare delar av etapp 2, men mellan Västervallsvägen och cirkulationsplatsen finns inget sådant uttritat i vare sig i plankartor eller illustrationskarta.

Genom sin upphöjda placering och storlek kommer cirkulationsplatsen föreslagna placering och utformning med all sannolikhet att skada framtida förädlingsmöjligheter för såväl fastigheten Flamman 7 som området i stort. Området kommer snarare att likna en trafikplats än ett område som kan förknippas med exempelvis bostäder.

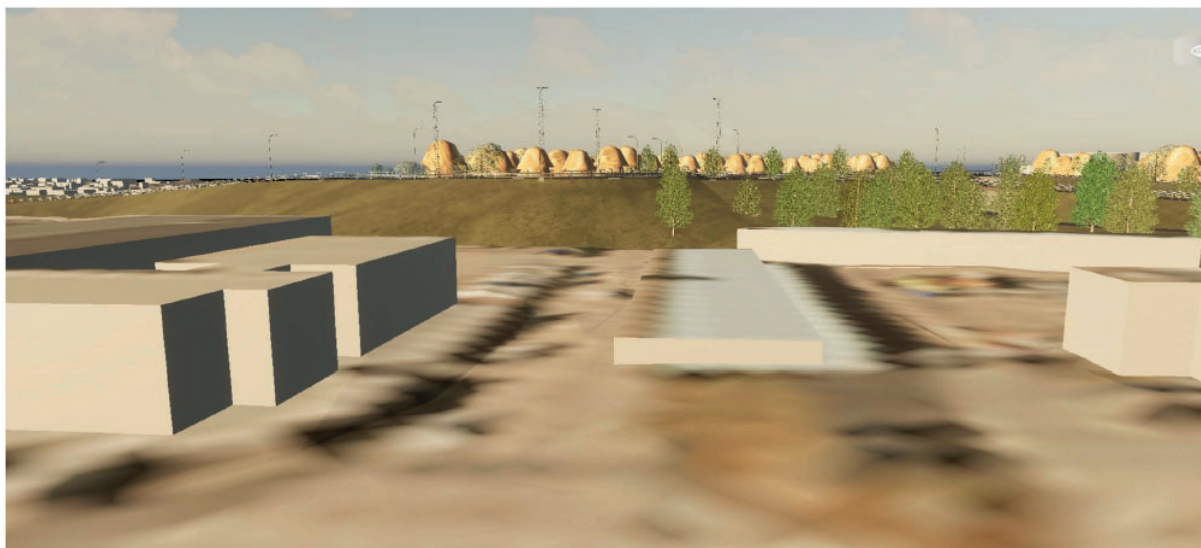


Bild 1, Cirkulationsplatsen – ett nytt landmärke?

Synpunkt – Strategisk förändring

Om kommunen menar allvar med förädling av området saknar vi åtgärder för att minimera risken att cirkulationsplatsen blir ett landmärke i området som snarare befäster områdets industriella karaktär än ger utrymme till förädling.

Vidare ser vi också ett flertal säkerhetsrisker och miljöproblem och dessa utvecklar vi ytterligare i de efterföljande punkterna.

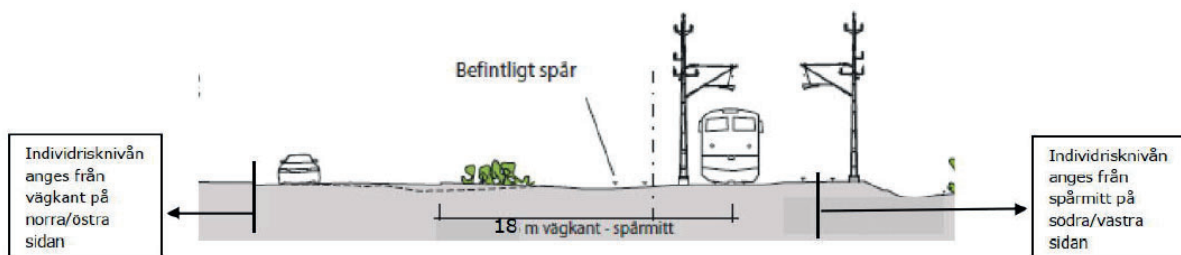
Risk

Enligt detaljplanen ska farligt gods ledas via södra infarten vilket ger en kraftigt ökad risk exponering för Flamman 7 i jämförelse med nuläget. Vi är medvetna om att det ska uppföras ett förstärkt räcket längs med vägen men oro kvarstår kring vad som kan hända vid en större olycka kring cirkulationsplatsen.

Exempel på oönskade scenarios:

1. Farligt gods läcker ut vilket kan leda till:
 - a. Gas som kan "rulla" ner för backen
 - b. Vätska kan rinna ner för backen in på gårdsplanen och samlas på gårdsplanen (även om det finns betongkant längs med vägen kan en tankbil springa läck ovanför ensådan betongkant)
2. Brandfarligt gods, i värsta fall flytande:
 - a. Explosionsrisk i omedelbar närhet till fastigheten
 - b. Vid antändning finns en stor risk för spridning till byggnader på Flamman 7

De genomförda riskanalyser verkar inte ta någon speciell hänsyn till höjdskillnaderna som skapas vid Flamman 7. Exempelvis är nedanstående tvärsnitt från riskanalysen en förenkling i förhållande till faktiska förhållandena som gäller kring cirkulationsplatsen.



Figur 18. Figuren visar att individrisken anges på avstånd från Västkustbanans spårmitte för yttersta spåret på södra/västra sidan, se referens [5].

Bild 2, Tvärsnitt för riskanalys

Precis som för synpunkterna kring framtidsstrategin ser vi att detaljplanen leder till risker som begränsar våra möjligheter att förvalta och utveckla Flamman 7.

Ett sådant exempel är att vi idag har flera hyresgäster som endast har utrymningsvägar som vetter mot cirkulationsplatsen. Som hyresvärd har vi ett stort ansvar för utrymningsvägar och säkerhet och kan inte acceptera att den föreslagna detaljplanen ökar riskexponeringen eller kanske till och med tvingar oss att bygga om fastigheten för att nå tillfredsställande säkerhet.



Bild 3, Bilden visar en ungefärlig vy från Filaregatan med Flamman 7 till vänster

Synpunkt - Risk

Vi ställer oss frågande till om tillräckliga åtgärder har vidtagits för att minska riskerna kringcirkulationsplatsen och mer specifikt med avseende på:

1. Dess höjd i förhållande till närliggande fastighet, Flamman 7
2. Farligt gods i kombination med utrymningsvägar som vetter åt cirkulationsplatsen
3. Cirkulationsplatsens placering

Miljö och hälsa

Södra infarten innebära att tung trafik kommer att ledas förbi Flamman 7. Eftersom cirkulationsplatsen ligger upphöjt kommer fordon att behöva "trampa lite extra" på gasen för att komma fram. Baserat på den information som vi har tagit del av har vi inte fått någon klarhet i hur miljön kring Flamman 7 kommer att påverkas med avseende på exempelvis:

- Luftkvaliteten
- Buller
- Vibrationer

Samtliga punkter ovan kan leda till begränsningar i vilken typ av verksamhet som kan bedrivas ifastigheten.



Bild 4, Risk för exponering av avgaser

Synpunkt – Miljö och hälsa

Vi saknar en tydlig miljökonsekvensanalys för Flamman 7 och ett tydligt klargörande att det inte uppstår negativa miljökonsekvenser som begränsar framtida förädlingsmöjligheter av fastigheten.

Skyfall

Tyvärr blir naturens nycker alltmer oförutsägbara vilket också innebär ökade risker för stora mängder med nederbörd. I den föreslagna detaljplanen finns flera ytor angivna för hantering av dagvattenmen på en av de brantaste sektionerna, som vetter mot Flamman 7, finns ingen tydlig hantering av dagvatten. Vi ser en risk i att detaljplanen kommer att skapa problem för oss med dagvatten, ett problem som vi inte har idag.

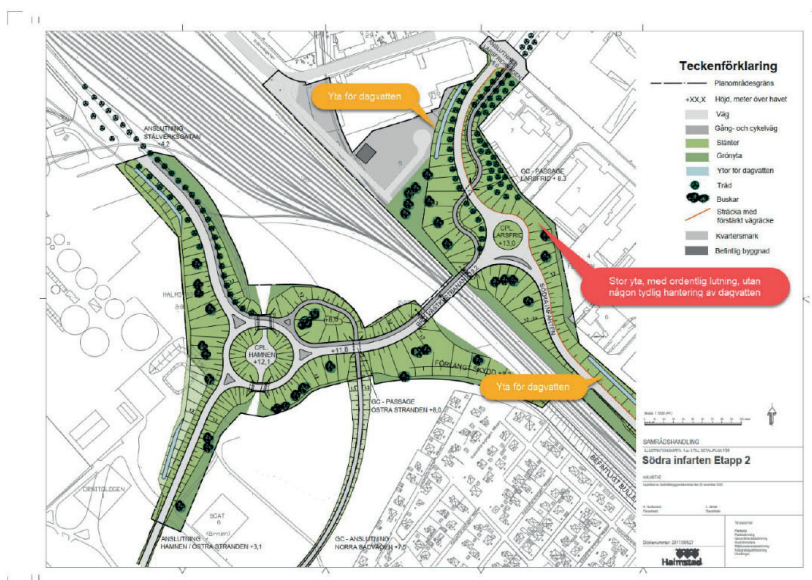


Bild 5, Illustrationskarta med markering av ytor för dagvatten

Synpunkt – Skyfall Vi ställer oss frågande till hur dagvatten kring cirkulationsplatsen hanteras för att undvika att Flamman 7 blir en uppsamlingsyta för dagvatten från de näraliggande slänterna. Detta bör inkluderas i detaljplanen.

Allmänt - synpunkter på placering och utformning

Cirkulationsplatsen tar väldigt stor plats i anspråk. I ett tidigare förslag såg det helt annorlunda ut vilket verkade leda till att såväl mindre yta togs i anspråk som att "kullen" kan undvikas. Med tanke på synpunkterna i denna skrivelse framstår förslaget från gestaltungsprogrammet som attraktiva och borde genomlysas igen.



Bild 6, Bild från "Gestaltungsprogram_Södra infarten_202015-08-18"

Cirkulationsplatsen är idag placerad med minimalt avstånd till Flamman 7. Det verkar finnas utrymme att flytta cirkulationsplatsen åt väster mot områden som är av teknisk karaktär och därmed mindre exponering av människor i området. I ett sådant förslag skulle cykelbanan kunna placeras på andrasidan och hamna mellan cirkulationsplatsen och Flamman 7.

Genom att skapa ett större mellanrum mellan cirkulationsplatsen och Flamman 7 finns där också möjlighet till planteringar vilket skulle bidra till att förbättra miljön i Larsfridsområdet.

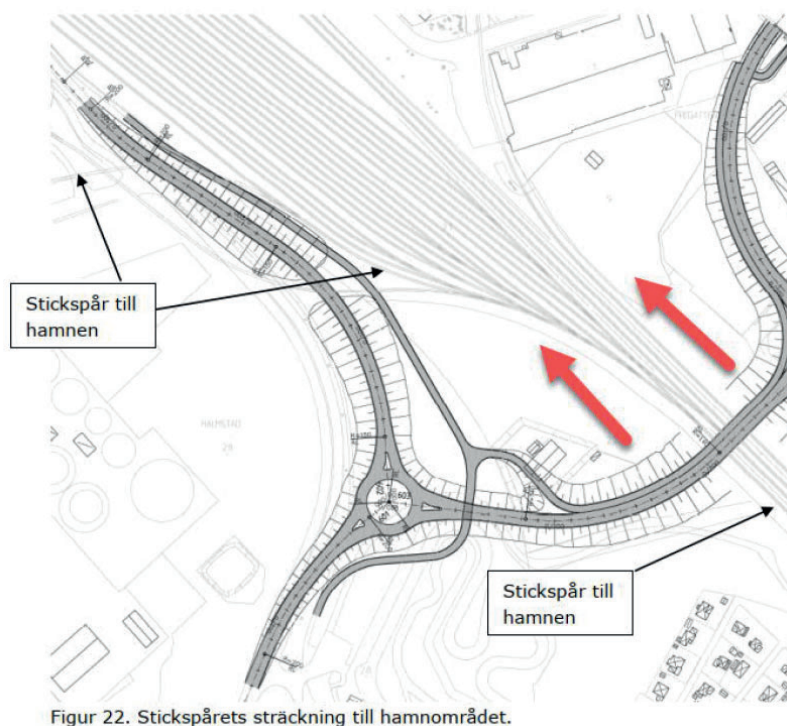


Bild 7, Flytta överfarten mot väster

Kommentar

Kommunen tackar för Lajck AB:s synpunkter.

Planförslaget har justerats mot fastigheten Flamman 7 med ytterligare riskreducerande åtgärd i form av "Dike₁", dike ska finnas mot nordost utmed vägen nordöstra sida. Bestämmelsen som föreskriver dike syftar till att förhindra att vätska rinner från vägen till angränsande områden, bland annat Flamman 7. Detta säkerställer att förhindra att vätska vid eventuell olycka med farligt gods rinner ner till Flamman 7. Diket fyller även en funktion som avledare av dagvatten och rinnväg vid skyfall. Därutöver, vad gäller risk kopplad till farligt gods, föreskriver planförslaget förstärkt vägräcke mot fastigheten Flamman 7.

Kommunens bedömning är riskreducerande åtgärder har vidtagits i linje med framtagna riskutredningar för farligt gods. Dessa åtgärder gäller inom planområdet. Utanför planområdet går det inte att reglera. Riktlinjer/regler gäller ej retroaktivt, dvs. planförslaget medför inga krav på att befintliga byggnader på fastigheten Flamman 7 måste byggas om. Vid ombyggnation eller nybyggnation görs däremot en prövning i samband med bygglov, vilken kan innebära krav på säkerhetshöjande åtgärder för ny byggnad och/eller byggnad som ska byggas om.

Vad gäller "Strategisk förändring" och "förädling" beskrivs Larsfridsområdet i kommunens översiktsplan Framtidsplan 2050 med "Befintligt verksamhetsområde omvandlas till ett blandat område med både verksamheter, kontor, bostäder och service." Fastigheten Flamman 7:s närhet till väg och järnväg medför att bostäder på fastigheten i framtiden förmodligen inte kommer vara aktuellt. Vad gäller buller är kommunens bedömning att riktvärden enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 är aktuella för projektet Södra infarten. Med utbyggda bullerskydd enligt det förslag som tagits fram i trafikbullerutredningen för Södra infarten (Ramböll 2020-11-18), innebär detaljplanen en minskning av trafikbuller i hela utredningsområdet.

Miljökonsekvensbeskrivning av genomförande av detaljplanen har tagits fram. Vad gäller luftkvalitet (läs mer under rubriken "Miljökvalitetsnormer" i planbeskrivningen och i framtagna miljökonsekvensbeskrivning) nämns i miljökonsekvensbeskrivningen bland annat att planförslaget sammanvägt medför en liten positiv konsekvens på luftkvaliteten på lokal nivå.

Utrymmet för vägbron över Västkustbanan är mycket begränsat, bland annat till följd av godsbangården och underjordiska ledningar. Platsen för passagen över Västkustbanan har utretts under lång tid och under tid har förutsättningar också ändrats, bland annat frågor rörande järnväg. Den plats som föreslås i detaljplanen är den som nu bedöms mest lämplig. Cirkulationsplatsens placering vid Flamman 7 följer av brons lokalisering, och höjd för cirkulationsplatsen följer av höjd på bron över Västkustbanan. Vad gäller landskapsbild bedöms genomförande av planförslaget, enligt framtagna miljökonsekvensbeskrivning, innebära en liten negativ konsekvens.

FÄ 6 LANTMÄNNEN FASTIGHETER AB

Härmed delger vi er våra synpunkter på översänt planförslag, gällande fastighetsrättsliga frågor. Synpunkten gäller den konsekvens planförslaget får på Lantmännens fastighet Filen 3.

Konsekvens

-Yta som ska övergå i allmän platsmark, ca 1440 kvm

-Yta som kommer att prickas som i dag är byggbar mark.

Detta intrång kommer att medföra en avsevärd försämring och en betydande konsekvens för fastighetens nyttjade och framtida utveckling.

Vi motsätter oss den del i planförslaget som avser att del av Filen 3 övergår till platsmark och den del som blir prickad mark.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter. Synpunkterna tillmötesgås delvis. Efter samrådet har planförslaget justerats vad gäller fastigheten Filen 3. Den användningsgräns mellan allmän plats "VÄG" och kvartersmark "J", industri, som tidigare låg inne på fastigheten Filen 3, ligger i granskningsförslaget nu i fastighetsgräns mellan fastigheterna Filen 3 och Halmstad 4:28. Detta innebär att den del av Filen 3 som omfattas av planförslaget ligger kvar som kvartersmark "J", industri, utan intrång. Dock kvarstår egenskapsbestämmelsen prickmark (marken får inte förses med byggnad) för aktuell kvartersmark. Syftet med egenskapsbestämmelsen prickmark är att i detaljplanen säkerställa riskreducerat avstånd (20 meter) från planerad farligt godsled.

SÄ 7-18 STUGÄGARE INOM FASTIGHETEN HALMSTAD 4:41

Synpunkter från

Fastighetsägare på Stugföreningen Svanen Ekonomisk Förening, Halmstad 4:41 enligt nedan förteckning.

Bullerskydd längs järnvägsspåret utmed fastigheten Halmstad 4:41

Södra infarten

Vi på Svanen (Halmstad 4:41) har haft buller samt vibrationer från järnvägen under flera år och det kommer att öka väsentligt i och med att den nybyggda vägen, jämte järnvägen, släpps på i mars 2021, s.k. etapp 1. Detta kommer att påverka hela området mer eller mindre och då speciellt de stugorna som ligger närmast järnvägen i avsaknad av bullerskydd.

Vi vill nu använda vår rätt att påverka gällande detaljplan för Södra infarten och tidplanen för dess genomförande.

Vi önskar

Att det föreslagna bullerskyddet förbi Knipan och Svanen som föreslagits i form av bullervall (eventuellt vall + plank där utrymmet är begränsat Svanen 4:41 se punkt 2 sidan 32 samrådshandling) snarast/omgående åtgärdas genom att upprätta en bullervall med tillhörande bullerplank mot järnvägen och den nybyggda vägen utefter området Svanen då det finns risk för omfattande hälsoproblem. Vi anser att denna åtgärd redan skulle varit med i etapp 1 då den kommer att påverka oss redan nu i mars månad då planen är att öppna vägen och släppa på trafiken vilket vi med det starkaste protesterar mot. På sidan 36 i samrådshandlingen finns en preliminär plan vilket innebär att om allt går efter plan så är det tidigast start att bygga bullerskydd kvartal 2 2022 om inga överklaganden inkommer och försenar laga kraft.

Att Kommunen tillsammans med representanter tar fram alternativa förslag och lösningar till hur en bullervall med tillhörande plank designas för att smälta in i miljön och samtidigt inte blir en bullervall som skyddar dom närmaste fastigheterna och flyttar problemet längre in på stugområdet västerut mot havet.

Att Kommunen tillsammans med Banverket utreder dom kraftiga vibrationer vi upplever från Järnvägen och att säkerheten genom staket mellan stugområde och Järnväg ser över.

Arbetet med dessa två översta åtgärder är utförda på området Västervall (Halmstad 4:61).

Vi åberopar likhetsprincipen för att få detsamma på Svanen (Halmstad 4:41).

Se Sveriges grundlag!

På www.trafikverket.se framgår det Trafikverket arbetar med att utveckla ett samhälle där ingen ska störas av ljud och vibrationer från trafik, vägar och järnvägar, och med riktade åtgärder för att minska problemen. Vidare framgår det att Trafikverket samverkar och har dialog med kommuner om problem och lösningar för ett hållbart samhälle.

På www.halmstad.se framgår det att buller kan leda till att vi får svårt att sova och svårt att koncentrera oss. Indirekta effekter kan vara stress, irritation, trötthet och huvudvärk. Buller kan även försämra inlärningsförmågan och göra det svårare att höra vad andra säger, särskilt om du har en

hörselnedsättning.

Vidare har Miljönämnden senast under januari 2021 föreslagit att ”bullerlösningar borde kunna tillämpas inom hela kommunen”. Se Miljönämndens beslut den 25 januari 2021 angående motion om bullervallar!

I svensk lag, i Miljöbalken, står det bland annat att användning av mark eller anläggningar som på något sätt kan medföra olägenhet genom buller, skakningar m.m. och kan medföra påverkan på hälsa som inte är ringa eller helt tillfällig räknas som miljöfarlig verksamhet. Trafik är en sådan verksamhet

Området Knipan (Halmstad 4:42) har i skrivelse daterad 2021-02-01 till Halmstad Kommun framfört att bullervall med tillhörande bullerplank mot järnvägen/ny väg byggs omgående utefter Södra Infarten Etapp 1 eftersom det kommer att bli stor bullerpåverkan på dessa stugområden när trafiken till och från hamnen släpps på vilket vi stöder.

Vänligen återkoppla till oss snarast i detta ärende.

Ett utdrag ur:

Södra Infarten, etapp 1, Halmstad Kommun

Miljökonsekvensbeskrivning

Datum: 2016-05-19

Uppdragsnummer: 61450827962

Bullerförhållandena.

Tung trafik flyttas från Laholmsvägen till södra infarten. Halmstad Kommun har utfört förebyggande bullerskyddsåtgärder på fler platser utmed Väst kustbanan i form av vallar. Detaljplanen innehåller bestämmelser om att bullerskydd ska anläggas utmed Väst kustbanan utmed bl.a. Östra Stranden. Sammantaget bedöms därmed planförslagen leda till stora positiva konsekvenser för människors hälsa med avseende på bullermiljön.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter från stugägare inom fastigheten Halmstad 4:41.

De bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18) för Södra infarten är planerade att genomföras. Med utbyggda bullerskydd enligt det förslag som tagits fram i trafikbullerutredningen, innebär detaljplanen en minskning av trafikbuller i hela utredningsområdet. Av planbeskrivningen framgår att nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen inte säkras i detaljplanen men att kommunen inom ramen för projektet Södra infarten avser uppföra dessa bullerskydd med stöd av de för aktuella markområdena gällande detaljplanerna 1380K-P805 (Knipan) och 1380K-P845 (Svanen) som båda medger ”SKYDD”. Bullerskydd mellan Knipan och Väst kustbanan är förstärkt till nivå som ligger 300 mm över förslag enligt trafikbullerutredning.

Bullerskydd inom planområdet ska genomgöras under detaljplanens genomförandetid. När i tid bullerskydden genomförs styrs av projektledningen.

FÄ 19 FRITIDSFÖRENINGEN MÅSEN EKONOMISK FÖRENING

Bakgrund: Koloniföreningen Måsen (nuvarande Fritidsföreningen Måsen Ekonomisk förening) bildades 1934 och omfattar idag 181 fristående hus samt ett föreningshus.

Under 2001 erbjöd Halmstad Kommun oss attfriköpa området och efter förhandlingar kring detta avgjordes frågan och föreningen övertog området.

Efter en förfrågan 2009 från Halmstad kommun byttes mark och 12 hus flyttades för att ge möjlighet till utökad säkerhet utmed järnväg samt dieselspår.

Vid denna tidpunkt fördes även samtal kring den grusväg/räddningsväg som etablerades utmed järnvägen och att Måsen skulle erhålla rätten att nyttja denna i framtiden.

Föreningen har sedan dess varit mycket noga med att i samverkan med Halmstad Kommun fortsätta sköta och utveckla vårt område. Vi har under åren genomfört avsevärda investeringar i syfte att förbättra området och är därför mycket angelägna om att Södra infarten inte får en negativ inverkan på vårt område.

Föreningen har självfallet under en längre tid varit medveten om att Södra infarten skulle etableras men i vilken omfattning detta skulle beröra vårt område har till nu varit oklart. Mot denna bakgrund önskar vi lämna följande synpunkter i samrådsförfarandet:

1. Föreningen har starka önskemål om att nuvarande grusväg utmed järnvägen även i framtiden skall kunna nyttjas av föreningen. Denna väg har för vårt område en stor betydelse, inte minst ur ett säkerhetsmässigt perspektiv med tanke på utryckningsfordon med mera.
2. Yrkesmässig tung trafik skall ej tillåtas på delar av Västervallsvägen utmed Måsens sträckning. Vidare bör dessutom fartreducerande åtgärder etableras på sträckan.
3. Bullerdämpande åtgärder mot Västervallsvägen skall etableras på en sträcka av ca 20 meter vid korsningen järnväg - Västervallsvägen. Idag finns det endast ett stängsel på sträckan. Befintligt bullerskydd utmed Västervallsvägen skall också underhållas.
4. Bullerdämpande åtgärder utmed järnvägen har försämrats i och med att befintligt bullerskydd/vall som etablerades i samband med övertagande och husflytt under 2009 genomgående har sjunkit med ca 40-60 cm. Denna försämring bör åtgärdas och kompletterande plantering av buskar och träd bör ske enligt den modell som beskrivs i Gestaltningsprogrammet (sid. 24).
5. Då detaljplanen även möjliggör en utbyggnad av rangering för järnvägen och tåglängder upp till 750 meter vill vi att detta utreds med tanke på de bulleraspekter som beskrivs, och redovisas innan detaljplanen antas.
6. Bullerskydd vid bro samt ramper skall ge största möjlig uppmärksamhet för att ge ett optimalt skydd vid bullerkällan. Vi önskar att det övervägs att ytbeläggningen på och avfartsramperna sker med s.k. tyst asfalt.

7. Den redovisade förlängningen av befintlig bullerskydd/vall på ca 100 meter skall förlängas till ca 125 meter och med samma höjd som befintlig vall.
8. Utformningen av bro samt brofundament kommer att ge en ökad bullernivå då tåg passerar varför vi önskar att betongfundamenten kompletteras med bullerskydd som minskar eko och bullereffekterna. Det bör också appliceras klotterskydd på betongytor för att underlätta framtida sanering.
9. Kommer de rekommendationer i säkerhetsavstånd som anges i undersökningen att påverka framtida möjligheter i bygglov på Måsens område. I så fall — vilka restriktioner kan det medföra?
10. Vi önskar att drift- och skötselplan för området utarbetas och redovisas innan detaljplan antas.
11. Inom berört detaljplanerat område finns omfattande äldre rester av exempelvis husgrunder, campingverksamhet och asfaltsvägar. Detta skall saneras i samband med färdigställandet av södra infarten.
12. Nyplantering av vegetation på området mellan Måsen och cirkulationsplatser/bro bör studeras och redovisas mer noggrant innan plan antagits. Enligt planbeskrivningen (sid. 19) ska största delarna av detta område beläggas med öppna sandytor för att skapa habitat för knytlingssäckmalen. Vi anser att det inom planområdet finns möjligheter att skapa ett sådant område på annan plats och att området istället förses med avskärmande vegetation i form av buskar och träd.
13. Vid planering av ny vägbelysning är det av vikt att risken för bländning minimeras samt placering av belysningsstolpar planeras så att minimala störningar för vårt område uppstår.
14. Kommer den förändrade dagvattenhanteringen att innebära att vattnet vid någon punkt kommer att pumpas?
15. Under byggtiden önskar vi att störande anläggningsarbeten ej utförs under lördag, söndag samt övriga helgdagar. Detta önskemål gäller även för juli månad.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkterna. Kommentar till respektive punkt, varav ett flertal inte är detaljplanefrågor, följer enligt nedan.

- 1. Befintlig grusväg norr/nordost om Måsen, som inte är räddningsväg, kommer inte att ligga kvar. Den större del av grusvägen som berörs av planområdet är planlagd som allmän plats VÄG och allmän plats SKYDD. För övrigt är befintlig grusväg i stora delar planstridig enligt gällande detaljplan.*
- 2. Trafik regleras i första hand genom lokala trafikföreskrifter och inte i detaljplan. För övrigt omfattas en mycket liten del av Västervallvägen av aktuellt planförslag.*
- 3. Bullerdämpande åtgärder mot Västervallvägen planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning.*
- 4. Bullerdämpande åtgärder utmed järnvägen planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning. Befintligt bullerskydd mellan Måsen och Västkustbanan är förstärkt till nivå 300 mm över det som föreslås i trafikbullerutredning.*
- 5. Trafikbullerutredning är framtagen. Bullerskydd planeras uppföras enligt rekommendationer enligt*

trafikbullerutredning.

6. Bullerskydd planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning. Ytbeläggning regleras inte i detta planförslag.

7. Bullerskydd planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning. Det är ca 100 m mellan befintlig bullervall utmed Västkustbanan och planerad vägbank. Förlängning med mer än 100 meter skulle innebära en förlängning av bullervall över Södra infartens vägbank, vilket inte är aktuellt.

8. Vägbro över Västkustbanan projekteras av Trafikverket.

9. Från Måsen räknat planeras Södra infarten ligga bortom Västkustbanan. Därmed är det fortfarande Västkustbanan som ligger närmast och den farligt godsled som behöver beaktas i samband med framtida bygglov, dvs. ingen skillnad mot idag.

10. Drift och skötsel regleras inte i detaljplan.

11. Förorenad mark en av många viktiga frågor som hanteras inom ramen för projektet Södra infarten. Ett flertal utredningar avseende förorenad mark har tagits fram. För mer information, se exempelvis det som nämns under rubriken "Förorenad mark" i planbeskrivningen.

12. Planerade kompensationsytor bör ligga i söderläge för att vara optimala för bland annat knyttingsäckmalen som vill ha varma, solbelysta, torra, magra ängsgräsmarker för att trivas.

13. Belysning regleras inte i detaljplanen men önskemålen förs vidare till projektets genomförande.

14. Regleras ej i detaljplan. I nuläget är bedömningen att ingen pumpning kommer att ske.

15. Arbetstider regleras inte i detaljplan. Kommunen kan i samband med genomförande påverka tiderna för de anläggningarbeten som rör kommunen, normalt måndag-fredag 06.00-18.00. Kommunen kan dock inte bestämma arbetstid för de arbeten som rör Trafikverkets anläggningar.

FÄ 20 JERNHUSEN AB

Som sakägare av berörd fastighet Halmstad 2:27 har vi tagit del av handlingarna och eventuellt kommande intrång. Jernhusen är verksam utmed Sveriges järnväg där vi på kommersiella villkor utvecklar och förvaltar stations- och depåområden i syfte att stärka järnvägens attraktivitet. För oss innebär det att vårda det vi har och skapa effektiva depåer och utveckla stationsområden som ger många möjlighet att bo, eller verka, nära stationer och kollektivtrafiken.

Enligt handlingarna möjliggör denna del av Södra Infarten ytterligare bättre trafikföring och skapar samtidigt förutsättningar för vidare stadsutveckling inom Larsfrid, Villhemsfält och Tullkammarkajen samt utveckling av hamnen vilket vi ser som positivt då de alla är relativt nära det kommande stationsområdet

Vi ser även att Södra Infarten kommer förbättra stadsutvecklingsmöjligheterna i stationsområdet samt att cirkulationsplatsen, i föreslagen plan, är förberedd för järnväg ned mot hamnen och anser att detta bör tydliggöras bättre inför granskningsskedet och de kommande regleringar som skulle följa av en antagen plan. Som handlingarna är illustrerade nu blir vår järnvägsfastighet stympad och återstoden svår att utveckla; intrång behöver därmed regleras med annat som vi ser som utvecklingsbart och stärkande för vår verksamhet i Halmstad

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkt. I granskningsförslaget har planområdesgränsen inom fastigheten Halmstad 2:27 justerats.

SÄ 21-37 STUGÄGARE INOM FASTIGHETEN HALMSTAD 2:42

Undertecknarna av detta yttrande är boende på Fritidsföreningen Måsens stugområde och vi har följande förslag till åtgärder rörande grusvägen som löper längs bullervallen mot järnvägen intill vårt område.

Vi anser att grusvägen kan förlängas och anslutas till den planerade cykelleden i höjd med nordvästra delen av vårt område. Åtgärden skulle medföra att vuxna och framförallt barn skulle få en helt bilfri cykelväg från Måsen med anknytning till såväl Halmstad Centrum, området Larsfrid samt ned till strandområdet och Gröningens badplats.

Dessutom kan vägen fylla funktion som extra räddningsväg i händelse av problem med framkomlighet från vår huvudinfart.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkt. Den större del av grusvägen som berörs av planområdet är planlagd som allmän plats VÄG och allmän plats SKYDD. Befintlig grusväg norr/nordost om Måsen, som inte är räddningsväg, kommer inte att ligga kvar.

SÄ 38-39 STUGÄGARE INOM FASTIGHETEN HALMSTAD 2:42

Enligt plankartan är en av rondellerna placerad nära området Måsen framförallt stugorna närmast den nuvarande Gocartbanan. Enligt kartan borde det finnas utrymme att få till ett ökat avstånd genom att rondellens läge justeras så att avståndet till berörda stugor ökas. Detta för att uppnå minskade störningar i form av buller och avgaser till berörda stugor.

Kommentar

Utrymmet för vägbron över Västkustbanan är mycket begränsat, bland annat till följd av godsbangården och underjordiska ledningar. Platsen för passagen över Västkustbanan har utretts under lång tid och under tid har förutsättningar också ändrats, bland annat frågor rörande järnväg. Den plats som föreslås i detaljplanen, både för bro och cirkulationsplatser, är den som nu bedöms mest lämplig. Med utbyggda bullerskydd enligt det förslag som tagits fram i trafikbullerutredning för Södra infarten (Ramböll 2020-11-18), innebär detaljplanen en minskning av trafikbuller i hela utredningsområdet.

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

Ö 40

Hej,

idén med södra infarten får väl i grunden sägas god. Det är logiskt att dra den motorburna trafiken till hamnområdet utmed järnvägen.

Men att säga att den rondellkoloss ni visar upp skisser på inte kommer att avskärma staden ännu mer från Östra stranden tycker jag är fel. Östra stranden är en viktig och utvecklingsbar stadsdel med rik historik och stor potential, både för Halmstadbon och turistnäringen.

Ytterligare en passage över järnvägen är så klart ett bra sätt att öka tillgängligheten till Östra stranden, från bostadsområden på öster. Men att skapa ytterligare en barriär (som de flesta är överens om att vi vill bygga bort i Halmstad) för de Halmstadbor eller turister som kommer från järnvägsstationen eller från centrum och ska ner till havet känns dumt. Att mötas av ett fokus på tung trafik och inte en lösning

där området, havet och stranden står i fokus kanske inte är det mest utvecklande för destinationen Östra stranden.

Ser man dessutom en framtid med en bro över Nissan så känns denna lösning än mindre tilltalande för den som vill bryta barriären Nissan och ta sig till Östra stranden. Alla i Halmstad kör inte bil utan går, eller cyklar och vad jag förstår ska dessa trafikeringsätt prioriteras före motorburen trafik. Att mötas av rondellkolossen denna vägen är kanske inte den mest tilltalande lösning.

Hoppas att ni tänker om, tänker till en gång till och inte bara tänker på projektet södra infarten i detta, utan också har med er en framtida utveckling av Östra Stranden.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkt.

Utrymmet för vägbron över Västkustbanan är mycket begränsat, bland annat till följd av godsbangården och underjordiska ledningar. Platsen för passagen över Västkustbanan har utretts under lång tid och under tid har förutsättningar också ändrats, bland annat frågor rörande järnväg. Den plats som föreslås i detaljplanen är den som nu bedöms mest lämplig. Cirkulationsplatsernas placering på ömse sidor av Västkustbanan följer bland annat av av brons lokalisering, och höjd för cirkulationsplatserna följer av höjd på bron över Västkustbanan och att inte hindra framtida spåranslutning till och från hamnområdet. Vad gäller landskapsbild bedöms genomförande av planförslaget, enligt framtagna miljökonsekvensbeskrivning, innebära en liten negativ konsekvens.

I Södra infarten etapp 2 ingår en ny separerad gång- och cykelkoppling över barriären Västkustbanan.

Ö 41 TRÖNNINGE SAMHÄLLSFÖRENING

I planbeskrivningen anges att GC inte planläggs separat från VÄG men vissa sträckor är tydligt utpekade vilket föranleder frågan om avsaknaden av GC i sydöstlig-nordvästlig sträcka är medveten.

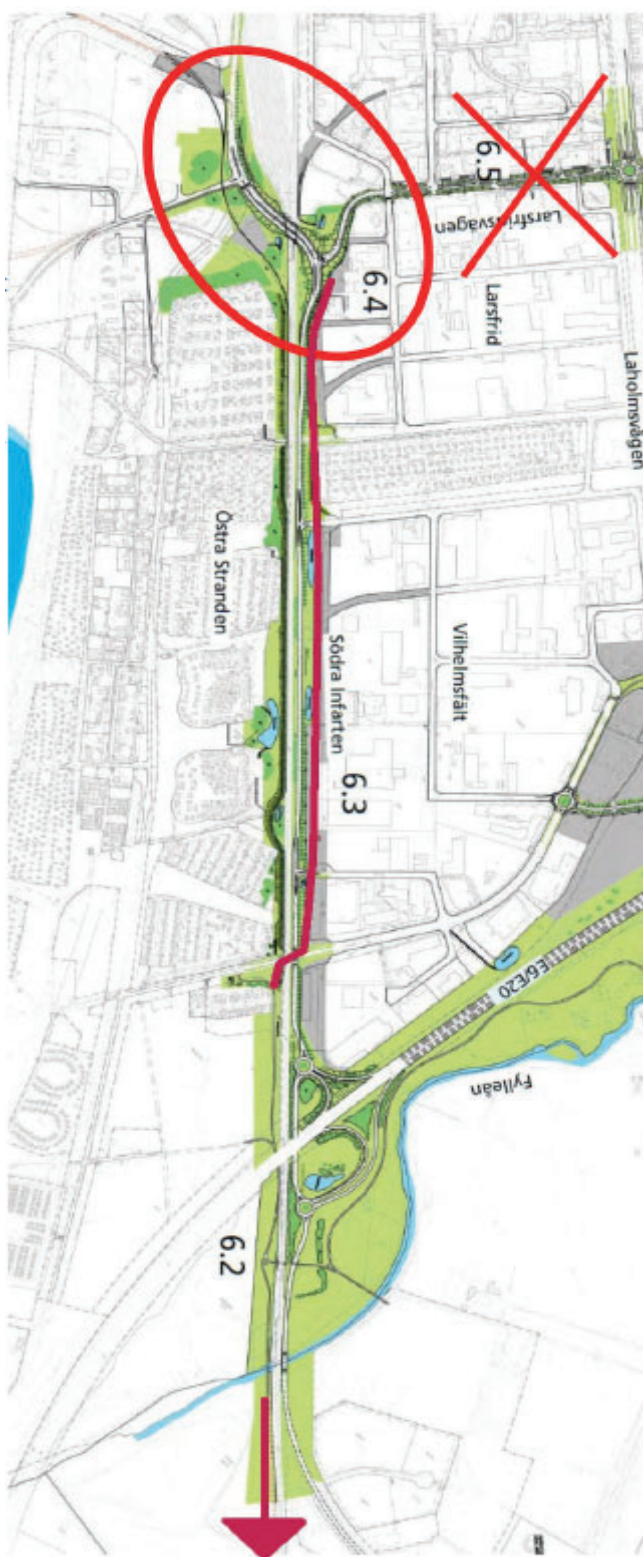
Av texten att döma är det enbart kopplingen mellan östra stadsdelarna och östra stranden som har ett verkligt värde. Det är lite svårt att förstå hur det ska hänga ihop eftersom det har pekats ut en omvandling i de nuvarande verksamhetsområdena från Ryttaresvägen fram till högskolan. Något som torde leda till fler människor som vill ta sig till dessa områden framöver, alltså mer cyklister.

Anslutningen mellan planområdets östra begränsning och centrum, resecentrum och högskolan tas inte om hand när det nu finns ett ypperligt tillfälle att anlägga ett superstråk för cykling. Det är möjligt att det ska ingå i området VÄG öster om västkustbanan men det hade varit betjänt av att förtydliga det i sådant fall (illustrationskartorna har inget som liknar GC inritat). Eventuellt planerar kommunen här för en riktigt gammalmodig trafiklösning där bilen sätts i det absolut främsta sätet, det andas 1960-tal om förslaget.

I bild 10 i planbeskrivningen borde det pekas ut en GC-anslutning från Larsfridsvägen till Pilefeltsgatan, tag gärna inspiration av förslagen i skriften "Öster till Östra stranden" som tar upp en ombyggnation av Pilefeltsgatan. På detta sätt ansluts högskoleområdet tydligt med planområdet.



I etapp 1 av södra infarten är det angivet att det ska byggas en bro söder om västkustbanan över Fylleån och att Kattegattleden anläggs väster om järnvägen (se bland annat översiktsbild i gestlningsprogrammet på sidan 4 under rubriken "projektets geografiska omfattning" samt avsnittet "Gator och trafik" sista stycket på sida 23 i planbeskrivningen för etapp 1 och inte minst bilden på sida 24 i samma dokument). Medan Kattegattleden tar av direkt efter Fylleån och letar sig ut till östra stranden via Strandtorps golfanläggning så pekas det ut att GC byggs hela vägen fram till Rytta revägen. Om denna anläggning byggs i superstråkstandard hela vägen från korsningen Västra vägen/Brolyckevägen i Trönninge till Rytta revägen så har vi en riktigt bra start till ett arbetspendlingsstråk mot centrum, högskolan och resecentrum. Problemet är förstås att det verkar saknas en anslutning för GC i södra delen av etapp 2 av södra infarten. Detta måste åtgärdas!



När väl superstråket når över Rytta revägen och ansluts till etapp 2 av södra infarten så behöver det anslutas till den föreslagna öst-väst-passagen. Plattast och snabbast torde vara att hålla sig öster om södra infarten hela vägen fram till förlängningen av GC från Larsfridsvägen. Den som ska mot Östra stranden och hamnen kanske behöver ta av tidigare, det här förslaget blir något av en svängfest som inte är särskilt vänlig mot cykelpendlaren.



Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter.

Gång- och cykelväg planeras inte utmed Södra infartens huvudstäckning i sydöstlig-nordväslig riktning. Det beror på delvis begränsat utrymme, dels på att aktuell sträckning fram till Larsfridsvägen utgörs av ett transportrum där motortrafiken prioriteras. Inom aktuellt planområde medges ny gång- och cykelkoppling som via bro över Västlustbanan förbinder befintlig gång- och cykelväg utmed Larsfridsvägen, med dels befintlig gång- och cykelväg utmed Stålverksgatan, dels med befintlig gång- och cykelväg mot Östra stranden. Bild som i planbeskrivningen illustrerar gång- och cykelkopplingar har reviderats.

Bro söder om Västlustbanan över Fylleån planeras att byggas. Gång- och cykelvägen planeras sedan kopplas ihop med befintlig grusväg norr om Trönninge.

Ö 42

Det jag tycker om etapp2 är att översvämnings risken är överhängande. Då ni inte tar hänsyn till vatten höjningen enligt prognos år 2200. Det är den ni hänvisar enligt dagvatten utredningen i Trönninge tex.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkt. Kommunen planerar att bygga det som återstår av Södra infarten etapp 2 på minst + 4 meter och anser att höjden är väl tilltagen för de pågående klimatförändringarna..

Ö 43-44

Hej!

Vi önskar att....

när Södra infarten är klar att Västervallvägen blir avstängd för tung trafik för anslutning till Vågbrytargatan.

att Strand parken blir ett parkområde utan byggnationer.

att Norra Badvägen inte blir belastad av tung trafik under byggnadsperioden.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter. Trafik regleras i första hand genom lokala trafikföreskrifter och inte i detaljplan.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Synpunkter lämnade vid samrådsmöte, muntligt framförda synpunkter eller anonyma skrivelser ger ej rätt att överklaga planförslaget.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- Önskemål om att omgående bygga bullerskydd utmed Södra infarten etapp 1 regleras inte i denna detaljplan.
- Önskemål om förlängning av bullerplank utmed Västervallvägen med minst 100 meter regleras inte i denna detaljplan.
- Egenskapsbestämmelsen prickmark ligger kvar på fastigheten Filen 3.
- Flytt av de båda planerade cirkulationsplatserna medges inte; aktuella användningsgränser för väg-område har inte i större utsträckning justerats.
- Den del av befintliga grusväg norr om fastigheten Halmstad 2:42 som omfattas av planförslaget är planlagd som allmän plats "VÄG" och "SKYDD" och kommer inte ligga kvar.
- Förlängning av befintlig grusväg norr om fastigheten Halmstad 2:42 och anslutning till planerad gång- och cykelväg medges inte i detta planförslag.

Samhällsbyggnadsavdelningen, kommunledningsförvaltningen

Olof Selldén
planchef

Henrik Gustavsson
planarkitekt

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan för del av

HALMSTAD 2:16 M.F.L.

SÖDRA INFARTEN ETAPP 2



SÖDRA INFARTEN ETAPP 2, HALMSTADS KOMMUN

Utökat förfarande, KS 2017/00527

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2023-02-28

REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNINGEN

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med utökat förfarande enligt 5 kap. plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Endast den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda, får enligt 13 kap. 11 § plan- och bygglagen överklaga beslut om att anta detaljplanen.

GRANSKNING

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott fattade 2022-09-06, KSU § 130, beslut om granskning. Granskning har genomförts under tiden 19 september - 21 oktober 2022. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset, samt på Halmstads kommuns webbsida.

7 remissinstanser och 22 sakägare, stugägare eller övriga har inkommit med yttrande under granskningen:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Trafikverket
- Försvarsmakten
- Halmstads Energi och Miljö
- Teknik- och fritidsnämnden
- Sjöfartsverket

Yttranden som inkom under granskningen berörde i huvudsak:

- Påverkan på riksintresse kommunikationer (geoteknik/sättningar/stabilitet)
- Dagvatten/MKN vatten
- Bullerskyddsåtgärder/bullerutredning
- Planbestämmelser

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Mindre ändringar, justeringar och kompletteringar efter granskning framgår av kommunens kommentarer till synpunkter enligt nedan. Översiktlig sammanfattning är följande:

Text i planbeskrivningen om grov al söder om korsningen Larsfridsvägen/Svetsaregatan har tagits bort eftersom trädet inte finns kvar.

Information om beviljad dispens för borttagande av 8 alléträd utmed Stålverksgatan har lagts till i planbeskrivningen.

Förtydligandet ”I användningen allmän plats ’VÄG’ ingår även tekniska anläggningar som är till för att allmännyttigt behov men som inte behövs för användningens funktion.” har lagts till i planbeskrivningen.

Sekundär användning ”(VÄG)” har efter synpunkt från lantmäterimyndigheten justerats till ”Väg med lägsta höjd +11,7 meter och högsta höjd +25,0 meter”. Tidigare egenskapsbestämmelse ”bro1” som i granskningshandlingen reglerade samma höjder har i antagandehandlingen tagits bort. Då höjderna

inte har ändrats jämfört med grankningsförslaget är justeringen av redaktionell karaktär.

Rubriker har justerats i planbestämmelserna. Rubriken "Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap" har tagits bort och egenskapsbestämmelser för allmän plats är nu samlade under rubriken "Egenskapsbestämmelser för allmän plats".

Planområdesgränsen söder om fastigheten Flamman 6:s västra hörn har justerats något genom att ungefär 100 m² allmän plats "NATUR" har tagits bort ur detaljplanen. Eftersom gällande plan föreskriver allmän plats "GATA" för samma område, innebär justeringen att befintlig grind/utfart från Flamman 6, efter planens genomförande, kan användas planenligt.

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens synpunkt rörande riksintresse kommunikationer, kompletteras med förtydligande information under rubriken "Geoteknik" i delen "Planförslag och konsekvenser".

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens rådgivande synpunkt rörande instängd yta sydost om Västervallvägen, kompletteras med rekommendation om vattentät konstruktion.

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens synpunkt rörande dagvatten + MKN, kompletteras med förtydligande information, inklusive tabell som visar resultat av föroreningsberäkningar, under rubriken "Miljökvalitetsnormer".

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens synpunkt rörande risk, kompletteras med förtydligande information gällande ställverket H8 Larsfrid, under rubriken "Risk" i delen "Planförslag och konsekvenser".

Planbeskrivningen har under "Planförslag och konsekvenser" och underrubrikerna "Gång och cykeltrafik" och "Biltrafik och gator" kompletteras med hänvisning till Gestaltningens PM och förtydligande om att Gestaltningens-PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande.

I genomförandebeskrivningen har texten till bild 22 justerats. I genomförandebeskrivningen har även text rörande fastigheten Halmstad 2:27, samt text under rubriken "Avtal" justerats.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Länsstyrelsen befarar att det som föreslås kan innebära att ett riksintresse inte tillgodoses, läs mer under rubriken Riksintresse kommunikation.

Länsstyrelsen befarar inte att:

- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljökvalitetsnormer enligt MB inte iakttas,
- strandskydd enligt 7 kap. MB upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- det som föreslås blir olämpligt avseende människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Riksintresse kommunikationer (Västkustbanan)

Stabiliteten i området behöver klarläggas i detaljplaneskedet. Problem med stabiliteten i området riskerar annars att påverka riksintresset för Västkustbanan. Om det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredsställande stabilitet ska dessa säkerställas i detaljplanen.

Råd enligt 2 kap. PBL

Dagvatten + MKN

Länsstyrelsen hade i samrådet synpunkter på redovisade föroreningsbelastningar på Laholmsbukten vad gäller främst kväve. Kommunen har bemött detta och framfört att dagvattnets kväveinnehåll renas i dammar utanför aktuellt planområde och att det därför inte tagits med i beräkningarna i denna detaljplan. De framför också att det inte finns utrymme inom detaljplanen för att anlägga de dammar som skulle behövas för att rena dagvattnet inom planområdet.

Länsstyrelsen anser att för att tillåta den lösning som kommunen föreslår så behöver de visa på att de befintliga dammarna nedströms har kapacitet för att hantera det dagvatten som planområdet genererar utöver den volym som dammarna är ursprungligen avsedda för. Kommunen behöver också göra beräkningar av den reningseffekt som dessa dammar medför samt presentera underlag som visar den slutliga föroreningshalten till recipient från planområdet.

Risker

I avsnitt 6.3 av riskanalysen står följande om HEM:s ställverk. För att minska riskpåverkan mot ställverket från trafiken på Södra Infarten bör uppförande av en fysisk barriär mot tung trafik beaktas. I planbeskrivningen nämns inte ställverken och det är otydligt i åtgärderna för farligt gods om risken för mekanisk konflikt med ställverken beaktas.

Redogör hur ställverkets drift säkerställs trots en eventuell olycka på Södra infarten.

Totalförsvär

I planbeskrivning skrivs att området av betydelse berör totalförsvarets militära del, civil flygplats (3 kap. 9 § miljöbalken) med koppling till totalförsvarets riksintresse. Sedan nämns inget om hur det beaktas i planförslaget.

Redogör för hur totalförsvarets intressen tas om hand i planen. Det gäller exempelvis utformning av vägar och bro så att Försvarsmaktens fordon kan ta sig fram.

Suicidutformning bro

Länsstyrelsen skrev i samrådet att självmord har visat sig ofta kunna byggas bort med genomtänkt utformning. Bron bör utformas med kunskap om att förebygga suicid. Den risken är inte omhändertagen i planbeskrivningen eller annat dokument. Redogör för om risken för suicid kan minskas vid uppförandet av bron.

Möjlig elproduktion

Kan impedimentmarken som tex slänterna användas för solceller? Är solceller i så fall förenliga med den förslagna användningen i detaljplanen?

Klimatanpassning

Skyfall är något som kan orsaka problem redan idag och som förväntas bli vanligare och intensivare i framtiden. Kommunen har beskrivit konsekvenserna av ett skyfall inom planområdet, med ett klimatanpassat 100-årsregn. Vilken klimatfaktor som använts i beräkningarna är oklart i planbeskrivningen och behöver förtydligas. En klimatfaktor på minst 1,3 bör användas vid skyfallskarteringar för detta område.

Kunskapen om hur ett framtida klimat påverkar havsnivån ökar ständigt. Det underlag som finns kring framtida förhöjda vattenstånd behöver uppdateras utifrån senaste kunskapsunderlag. Södra infarten etapp 2 riskerar att påverkas av ett framtida förhöjt vattenstånd i kombination med stormhändelser om det placeras på en plushöjd på 4 meter.

Grundvattnet inom området bör också tas i beaktande hur det påverkas av ett förändrat klimat. Det är av särskild vikt att de tekniska anläggningarna skyddas från översvämning eller värmepåverkan som kan komma att uppstå i ett framtida varmare klimat.

Den instängda ytan sydost om Västervallsvägen bedöms få ett vattendjup på 0,3 – 0,5 m. Området behöver utredas ytterligare. Byggnaden inom området föreskrivs ha en lägsta färdig golvnivå om + 4,0 meter. Även själva konstruktionen behöver skyddas så inte byggnaden tar skada i händelse av ett skyfall. Se regeringsbeslut Fi 2019/01247/SPN och Fi2019/1235 SPN. Vägen till själva byggnaden inom området behöver vara farbar för Räddningstjänsten i händelse av ett skyfall. Kommunen behöver stämma av med Räddningstjänsten om det är möjligt utifrån de i planbeskrivningen angivna förutsättningarna. Den omkringliggande bebyggelsen ska inte heller utsättas av negativ påverkan av de förändringar som sker inom detaljplanens område.

Planbestämmelser

Enligt 4 kap. 5§ i plan- och bygglagen ska kommunen i en detaljplan bestämma användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för. I planen saknas preciseringar av hur marken GATA ska utformas. Av illustration och planbeskrivning framgår att det även ska finnas

gång- och cykelvägar och alléer på denna mark. Detta bör regleras i planen.

Biotopskydd

Det bör framgå av planbeskrivningen hur det sydligaste trädet i den dubbelradiga allén längs Larsfridsvägens södra sida påverkas av planens genomförande. Om trädet avses bevaras, är det positivt för det biotopskyddade området om det även ges ett skydd i plankartan. Då kommer skyddet att stärkas om även fällningslov krävs. Miljövårdsenheten anser därför fortsatt att trädet, om det avses bevaras, bör skyddas i plankartan.

Kommentar

Kommunen tackar för länsstyrelsens synpunkter, information och råd.

Riksintresse kommunikationer (Västkustbanan)

Geoteknik (stabilitet och sättningar) har utretts inom ramen för projektet Södra infarten. I Beräknings PM Geoteknik (PM alternativstudie, WSP 2017-01-13) konstateras att stabiliteten för vägbankar med släntlutning 1:2 eller flackare ej kräver grundförstärkning (WSP 2023-01-16). Dock kommer de höga uppfyllnaderna att riskera att orsaka oacceptabla differenssättningar i anslutning till landfästen för bro över järnväg som förutsätts bli grundlagd på pålar. För att minska dessa sättningsdifferenser och skadlig påverkan på konstruktionspålar, bedöms det krävas skyddspålning bakom landfäste, eventuellt i kombination med lättfyllning. Dessa sättningsreducerande åtgärder kommer även öka säkerheten mot stabilitetsbrott för tillfartsbankarna närmast Västkustbanan. Baserat på lokal erfarenhet och information från framtagna utredningar som grund, bedöms därför att de beräknade släntstabilitetssektionerna och sättningskontrollerna är tillräckliga för att säkerställa att utformningen inte nämnvärt ska behöva förändras på grund av ny geoteknisk information som kan framkomma i detaljprojekteringsskedet. (WSP 2023-01-16)

Vad gäller påverkan på riksintresset Västkustbanan har medfinansierings- och samverkansavtal träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket rörande projektering av bron över Västkustbanan. I avtalet regleras ansvar för anläggande och utformning av bron. Då bron ska uppföras ovanför Trafikverkets järnvägsanläggning (Västkustbanan) ska Trafikverket ansvarsmässigt och säkerhetsmässigt projektera och bygga bron. Kommunens uppfattning är att Trafikverkets projektering inte kommer innebära att riksintresset Västkustbanan inte tillgodoses. Planbeskrivningen kompletteras under rubriken "Geoteknik" i delen "Planförslag och konsekvenser" med denna förtydligande information.

Dagvatten + MKN

Vad gäller dagvatten + MKN har föroreningsberäkningar kompletterats efter länsstyrelsens synpunkter, se PM Dagvatten Södra infarten etapp 2, Sweco 2023-01-25. Med rening i nedströms dagvattenanläggningar beräknas en hög reningseffekt uppnås, för fosfor och kväve mellan 80-90%. Reningseffekten för metaller beräknas vara ännu högre, mellan 90-97% och för TBT ca 85-90%. För alla modellerade ämnen (se PM Dagvatten Södra infarten etapp 2, Sweco 2023-01-25, tabell 3 nedan) bedöms reningseffekten vara hög och tillräcklig för att inte orsaka negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna i Laholmsbukten.

Tabell 3

Resultat av föroreningsberäkningar i StormTac för nuläge och enligt planförslag samt rening i dammsystem utanför planområdet.

Förorening	Nuläge (kg/år)	Enligt planförslag (kg/år)	Enligt planförslag efter rening i svackdike (kg/år)	Enligt planförslag efter rening i dammsystem nedströms planområdet till Laholmsbukten (kg/år)
Fosfor	6,6	7,7	6,7	1,7
Kväve	56	91	77	28
Bly	0,5	0,54	0,29	0,1
Koppar	0,84	1,3	0,82	0,2
Zink	4,6	5	2,9	0,7
Kadmium	0,024	0,017	0,008	0,001
Krom	0,24	0,37	0,23	0,005
Nickel	0,3	0,32	0,22	0,005
Kviksilver	0,0014	0,003	0,003	0,001
Suspenderat material	1 900	3 500	2 000	443
Olja	39	40	16	4,1

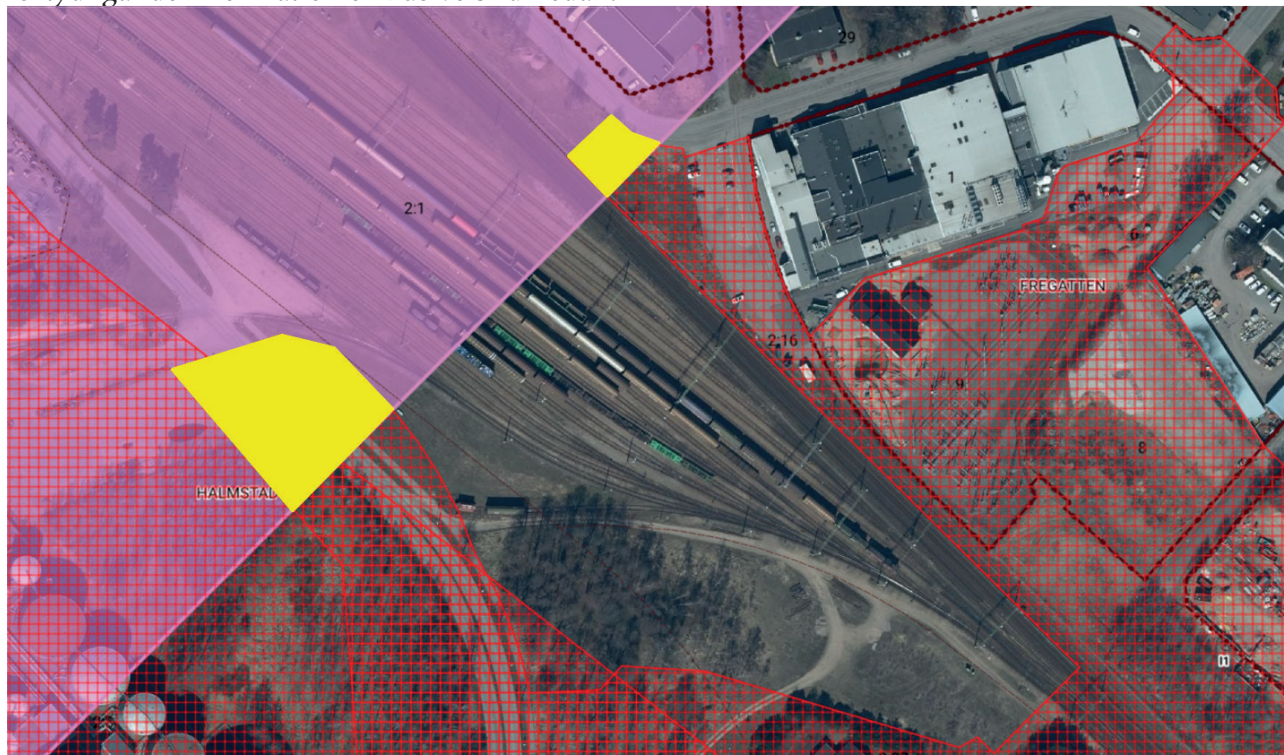
Vad gäller hydraulisk kapacitet har dagvattenutredningen från 2020 (Sweco 2020-10-15) utgått ifrån att dagvattenflödena inte ska försämrats utifrån ett 10-årsperspektiv enligt ABVA 2012 (Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen). Ytbehov av dagvattenlösningar för att fördröja tillräcklig volym har föreslagits. Om svackdikena anläggs enligt förslaget kommer inte den hydrauliska belastningen öka gentemot dagens situation. Med anledning av detta samt recipientens närhet bedöms nedströms dammar ha erforderlig hydraulisk kapacitet. (Sweco 2023-01-25). Planbeskrivningen har under rubriken "Miljökvalitetsnormer" kompletterats med denna förtydligande information inklusive tabell ovan.

Risker

Ställverket H8 Larsfrid har sedan riskanalys (WSP 2018-10-09) togs fram byggts om. Då gällande förutsättningar gäller inte längre. Ombyggnationen och beviljat bygglov för ställverket nämndes i planbeskrivningens samrådsversion. Ställverket är idag inbyggt och genomförandet av detaljplanen innebär att fastigheten kommer att minskas. Avstånd mellan användningsområde "E" (ställverket H8) och planerad närmast belägna vägkant för farligt gods är över 100 meter. Planförslaget reglerar dessutom användningarna allmän plats "NATUR" och kvartersmark "J" mellan ställverket och planerad farligt godsled. Kommunens bedömning, i samförstånd med räddningstjänsten och Halmstads Energi och Miljö Nät AB, är att planförslaget inte medför någon risk för ställverket H8 Larsfrid. Denna förtydligande information har lagts till i planbeskrivningens förslagsdel under rubriken "Risk".

Utformning och säkerhet avseende bro över Västkustbanan (suicidutformning bro, totalförsvar)
Medfinansierings- och samverkansavtal har träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket rörande projektering av bron över Västkustbanan. I avtalet regleras ansvar för anläggande och utformning av bron. Då bron ska uppföras ovanför Trafikverkets järnvägsanläggning (Västkustbanan) ska Trafikverket ansvarsmässigt och säkerhetsmässigt projektera och bygga bron. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som Trafikverket ansvarar för. Utformning och säkerhet vad gäller bron styrs vid Trafikverkets detaljprojektering av bron och regleras inte i detaljplanen.

Två arealmässigt mindre markområden (ca 3 000 m² respektive ca 500 m²) i detaljplanen ligger inom påverkansområde civil flygplats. Se bild nedan, utdrag ur kommunens internkarta. Gula markeringar visar de två markområden inom aktuellt planområde som ligger inom påverkansområde civil flygplats. Inom gulmarkerade områden medger detaljplanen allmän plats "VÄG", allmän plats "NATUR" och allmän plats "GATA". Planförslaget bedöms inte påverka påverkansområde civil flygplats. Planbeskrivningen kompletteras under rubriken "Riksintresse och förordnande" med denna förtydligande information exklusive bild nedan.



Vad gäller utformning är användningsområdet för allmän plats "VÄG", där det bedömts nödvändigt ur farligt gods-synpunkt, kompletterat med utformningsbestämmelser som föreskriver dike och förstärkt vägräcke. Utöver detta regleras inte utformningen för allmän plats "VÄG". Kommunen bedömer att vägområde enligt planförslaget säkrar funktionen väg och uppfyller syftet med planen. Försvarsmaktens tidigare medskick under samrådet har vidarebefordrats till projektledningen. Enligt körspårsberäkningar klaras transporter för 80 meter. Bro dimensioneras för högsta bärighetsklass BK4.

Möjlig elproduktion

Svar på frågan under stycket "Möjlig elproduktion": Fristående solfångare och solcellspaneler kräver normalt inte bygglov.

Klimatanpassning

Klimatfaktor framgår av respektive utredning. Klimatfaktor 1,3 används i för aktuell detaljplan framtagna dagvattenutredningar såsom "Dagvattenutredning Södra infarten etapp 2, väster om Västervallvägen" (Sweco, 2020-10-15). I nuvarande skyfallskartering för Halmstads kommun används klimatfaktor 1,25. I pågående arbete med ny skyfallskartering används klimatfaktor 1,3. Vad gäller den instängda ytan sydost om Västervallvägen kompletteras, efter länsstyrelsens rådgivande synpunkt, planbeskrivningen med rekommendation om vattentät konstruktion.

Kommunen har stämt av med räddningstjänsten. Räddningstjänsten ska enligt Lag om skydd mot olyckor (LSO) kunna genomföra räddningsinsatser inom godtagbar tid och på ett effektivt sätt. För att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet krävs att utpekade utryckningsvägar enligt gällande transportplan för 2050 efterlevs. Räddningstjänsten bedömer det inte rimligt att ställa krav på framkomlighet till enskilda fastigheter.

Planbestämmelser

Enbart tre arealmässigt mindre användningsområden inom planområdet är planlagda som allmän plats "GATA". Av dessa användningsområden är det del av Västervallvägen som har parallell (befintlig) gång- och cykelväg. "GATA" är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik, och i användningen ingår exempelvis trottoarer, cykelvägar, planteringar och gräsytor med mera. Kommunen bedömer, med utgångspunkt i plan- och bygglagen 4 kap. 32 § som föreskriver att detaljplanen inte får vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte, att användningsområdena för allmän plats "GATA" med fördel inte bör regleras ytterligare, varför nuvarande regleringar kvarstår. Liknande bedömning gäller för allmän plats "VÄG", som inbegriper planerad separerad gång- och cykelväg över Väst kustbanan. I användningen "VÄG" ingår komplement som trafikanordningar, planteringar och gräsytor med mera. I användningen "VÄG" ingår också separata cykelvägar i anslutning till vägen, liksom mindre tunnel eller bro för gång- och cykeltrafik, om det finns plats för det. Kommunen bedömer att reglering av exakta lägen för exempelvis gång- och cykelvägar minskar detaljplanens flexibilitet och möjligheter till alternativ för det fall sådant behov kan bli aktuellt. Vidare bedömer kommunen att nuvarande planläggning av allmän plats "VÄG" är rationell och ändamålsenlig med hänsyn till planens syfte, varför nuvarande regleringar inte preciseras ytterligare, utan kvarstår.

Biotopskydd

Kommunen står fast vid tidigare ställningstagande vad gäller biotopskydd, det vill säga att alléer och övriga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet redan är skyddade enligt miljöbalken, varför skydd inte anges i plankartan. Det sydligaste trädet i den dubbelradiga allén längs Larsfridsvägens södra sida bedöms inte påverkas vid genomförandet av detaljplanen. Planbeskrivningen förtydligas enligt länsstyrelsens önskemål med denna information. Planbeskrivningen har också kompletterats med information om dispens från biotopskyddsbestämmelserna i miljöbalken för att ta bort 8 stycken träd i en allé på fastigheten Halmstad 2:8.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Plankartan

Vid 3D bestämmelser bör den sekundära användningen höjdsättas med både lägsta och högsta höjd, i detta fall bestämmelsen (VÄG).

3D bestämmelserna bör redovisas i en illustrationsritning.

På plankartan finns sträckor med bestämmelse om utfartsförbud utlagd i planområdesgränsen. En planbestämmelse om stängsel, utfart och annan utgång får enligt Boverket inte regleras förhållanden utanför planområdet och kan därför inte anges i planområdesgräns. Bestämmelsen reglerar förhållanden mellan två användningsområden och båda användningsområdena måste finnas inom samma plan. Se sidan om Stängsel, utfart och annan utgång i PBL Kunskapsbanken.

Det finns två rubriker för egenskapsbestämmelser för allmän plats, all allmän plats har kommunalt

huvudmannaskap.

Genomförandebeskrivning

Bild 21

Bildtexten. Ett område fastighetsregleras inte till allmän platsmark utan till annan fastighet med ändamål allmän plats. Bör även förtydligas att det bara är de rödmarkerade områdena som ska överföras.

Kommentar

Kommunen tackar för lantmäterimyndighetens information och råd.

Sekundär användning "(VÄG)" har justerats till "Väg med lägsta höjd +11,7 meter och högsta höjd +25,0 meter". Tidigare egenskapsbestämmelse "bro1" som i granskningshandlingen reglerade samma höjder har i antagandehandlingen tagits bort. Planbeskrivningen uppdateras med aktuell information.

Kommunen är medveten om vad Boverket anser om utfartsförbud i planområdesgräns. Utfartsförbuden ligger kvar.

Rubrikerna har justerats; egenskapsbestämmelser för allmän plats är nu samlade under rubriken "Egenskapsbestämmelser för allmän plats".

I genomförandebeskrivningen justeras texten till bild 21, nu bild 22. I genomförandebeskrivningen har även text rörande fastigheten Halmstad 2:27, samt text under rubriken "Avtal" justerats.

TRAFIKVERKET

Farligt gods

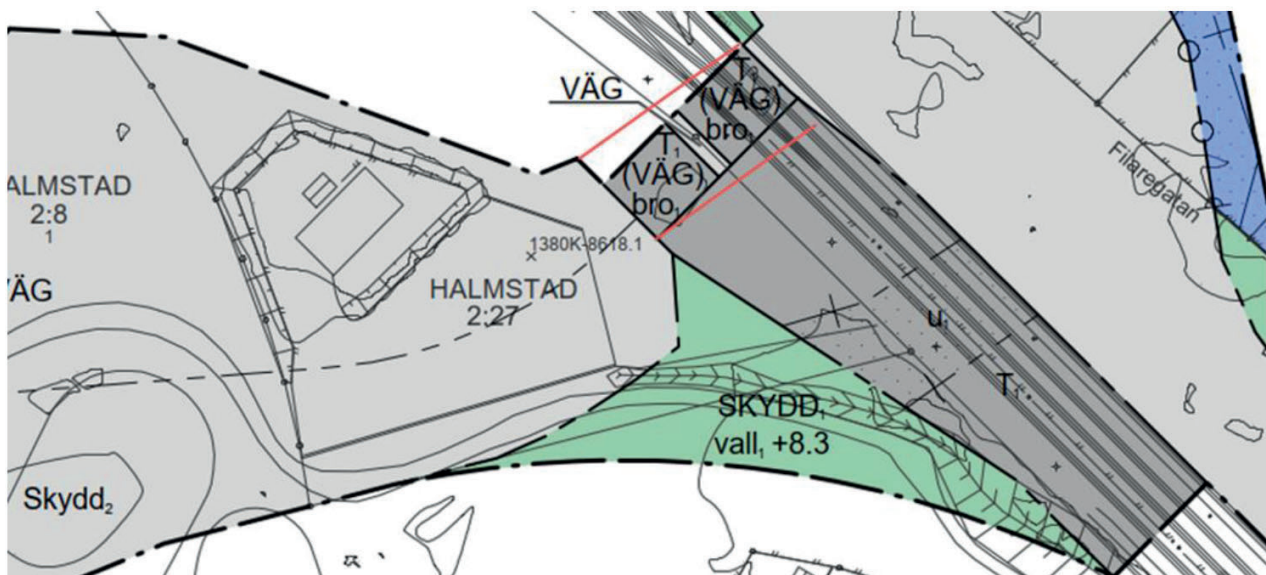
Under rubriken Huvuddrag på sidan 5 står "Planförslaget omfattar även användningarna allmän plats "NATUR" med primärt syfte dagvattenhantering, och allmän plats "SKYDD1", med syfte att motverka buller och risker kopplad till transporter av farligt gods." Det bör förtydligas att det är buller och farligt gods från/på Södra infarten som avses.

Geoteknik

Trafikverket har tagit del av yttrande från SGI, Statens geotekniska institut, med diarienummer 5.1-2209-0937 5. För att inte riskera påtaglig skada på riksintresse (järnväg) anser Trafikverket att det inom ramen för detaljplanearbetet skall tas fram en utredning som besvarar SGI:s synpunkter samt att om utredningen visar på att det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredsställande stabilitet ska dessa säkerställas i plankartan.

Utrymme under bro

I planförslaget medges utrymme för sex spår genom primär användning järnväg, "T1". Denna skrivning bör förtydligas då det rör sig om sex spår samt kommunens eget f.d. diselspår som avses användas som transportväg, det vill säga sammanlagd yta för sju spår. Trafikverket önskar därför att totala bredden på spårområdet redovisas. Trafikverket rekommenderar även att kommunen breddar möjligt område för bro alternativt roterar området medsols något för att möjliggöra flexibilitet i planen med anledning av övrig infrastruktur som planeras i närområdet.

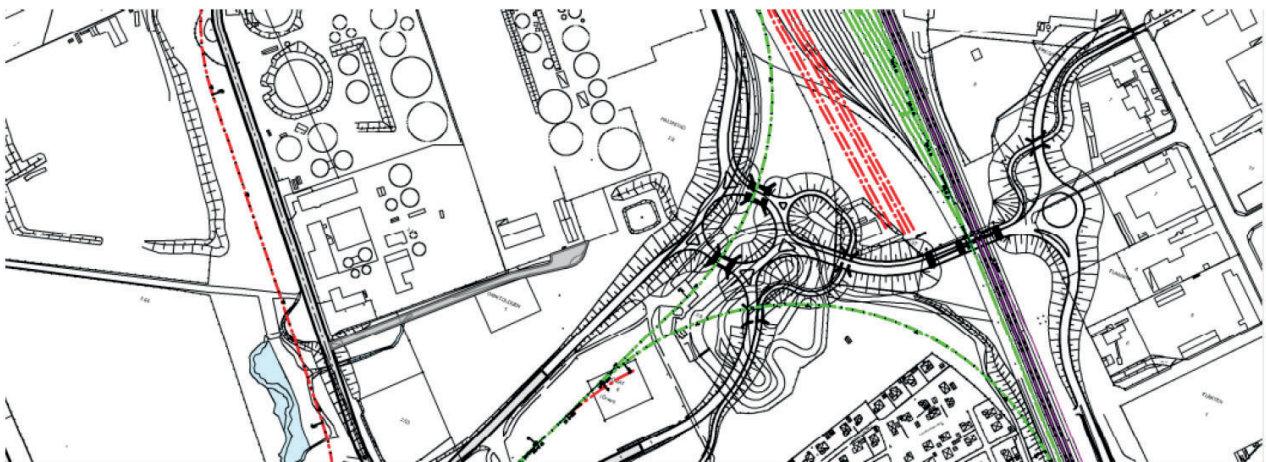


Trafikverket vill poängtera att infrastrukturen i området är ett system med påverkan på varandra och även om planerat/föreslaget triangelspår är en kommunal angelägenhet krävs samplanering med övriga åtgärder i statlig anläggning som föranleds av triangelspåret och som kräver järnvägsplan. I dagsläget kan Trafikverket inte utesluta att dessa åtgärder kan komma att påverka projektet Södra infarten och därmed innebära kostnadsfördyringar för kommunen samt påverka planens genomförande. Med föreslagen gränsdragning för detaljplanen ges inte något större utrymme vid eventuella behov av justeringar av utformningen av triangelspårets södra spår och dess anslutning till Västkustbanan.

Trafikverket vill också framföra att vi önskar skriva avtal om bevakningsuppdrag för bevakning av kommunens fortsatta genomförande av Södra infarten (bullerskydd) i nära anslutning till statlig järnvägsanläggning och tillika riksintresse.

Trafikverket har därför följande funderingar som Trafikverket önskar förtydligas:

- ☒ Cirkulationsplatsens anslutande väg söderifrån och GC-väg ser inte ut som den utformning som tagits fram tillsammans med triangelspåret. Är detta tänkt som ett första steg innan triangelspåret är byggt?
- ☒ Var är tänkt placering av södra benet för triangelspåret i förhållande till nu aktuell detaljplan?



Liksom i samrådsskedet skriver kommunen i granskningshandlingarna att "Trafikverket drar slutsatsen att en triangellösning som möjliggör 750 meters så kallade heltåg till hamnen både norrifrån och söderifrån, är den bästa lösningen för spåranslutningen till och från Halmstads hamnområde." Trafikverket önskar att skrivningen ändras till En triangelspårslösning var ett av tre förslag på nytt hamnstamsspår och det förslag som gav flest fördelar för hamnen/framtida utveckling av hamnen. Trafikverket vill samtidigt förtydliga att detta var en slutsats utifrån en möjlig helhetslösning som föreslogs i den gemensamt framtagna ÅVS för järnvägssystemet i Halmstad. Förutsättningarna har dock förändrats i och med att föreslagen uppställningsbangård med tillhörande triangelben ej kom med i den Nationella infrastrukturplanen för åren 2022-2033. Trafikverket önskar även förtydliga att förslaget som ovan nämnts grundats på tänkbara lösningar som ej är detaljstuderade.

Dagvatten

Kommunen måste säkerställa att dagvatten hanteras inom planområdet och inte påverkar Trafikverkets diken på något sätt.

Synpunkter i text

På sidan 24 i reagerar Trafikverket på följande formulering:

"Lägsta höjd +11,7 meter är summan av högsta marknivå för Västkustbanan, enligt kommunens höjddata knappt +5,0 meter, och höjd om 6,7 meter som nämns i Trafikverkets AKJ för Södra infarten etapp 2 daterad 2018-12-13. 6,7 meter är också den minsta fria höjd under fast konstruktion som krävs enligt TRVINFRA-00004 tabell K5.1 (hastighet >100-360 km/h). Därmed bedöms inte Västkustbanan och del av Trafikverkets fastighet Halmstad 2:1 som omfattas, att påverkas."

Trafikverket vill påpeka att det finns möjlig påverkan på statlig anläggning och då framför allt på kontaktledningssystemet. Rätt angiven hastighet ska även vara 200-360 km/h.

På sidan 25 bör hänvisning till TDOK 2014:0555 tabell 2 tas bort då denna ej gäller längre.

Likaså bör texten uppdateras längre ner på sidan där det står "Lägsta höjd +11,7 meter är summan av högsta marknivå för Västkustbanan, enligt kommunens höjddata knappt +5,0 meter, och höjd om 6,7 meter som nämns i Trafikverkets AKJ för Södra infarten etapp 2 daterad 2018-12-13. 6,7 meter är också den minsta fria höjd under fast konstruktion som krävs enligt TRVINFRA-00004 tabell K5.1 (hastighet >100-360 km/h)." ändras. Även här är rätt angiven hastighet 200-360 km/h.

På sidan 26 i granskningshandlingen bör texten förtydligas då texten i dag lyder;

"Egenskapsbestämmelsen "plac1" reglerar att gatan ska placeras 10 m från närmaste järnvägsspårs spårmitt, dvs. 10 m från Västkustbanans nuvarande nerspårs spårmitt. "

Trafikverket önskar att texten ändras till att avstånd mellan vägkant och närmaste spårmitt ej får underskrida 10 meter.

Samverkan

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet och har en pågående dialog med kommunen om de olika projekten som påverkar riksintresset Västkustbanan.

Kommentar

Kommunen tackar för Trafikverkets yttrande.

Allmän plats "SKYDD₁" norr om fastigheten Halmstad 2:42 (Måsen) skyddar, vad gäller buller, främst mot buller från Västkustbanan. Av framtagna bullerutredningar (WSP 2020-11-16 och Ramböll 2020-11-18) framgår att beräkningen för tillskottet av den nya broförbindelsen visar att riktvärdena för buller från vägtrafiken inte överskrider riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadshusen inom Måsen, varför behov av bullerskyddsåtgärder för den tillkommande vägtrafiken inte bedöms nödvändig. Allmän plats "SKYDD₁" norr om fastigheten Halmstad 2:42 (Måsen) fungerar också som skydd mot farligt gods på Västkustbanan. Nuvarande formulering kvarstår.

Geoteknik - se kommentar (Riksintrasse kommunikationer) till länssyrelsens yttrande.

I planbeskrivningens samrådsversion angav kommunen utrymme för sju spår. I Trafikverkets samrådsyttrande angav Trafikverket sex spår. Kommunen har i planbeskrivningens granskningsversion därför ändrat till sex spår. Spårbredd (kvartersmark "T₁") är ca 21,9 meter respektive ca 20,6 meter, dvs avståndet släntfot-fundament/mittstöd, fundament/mittstöd-släntfot. Vad gäller flexibilitet ligger användningsområdet ungefär 2,5 meter utanför brons placering enligt förprojektering. Gränserna vid bron över Västkustbanan medger viss flexibilitet och ändras inte.

Ett eventuellt triangelspår ingår inte i aktuell detaljplan. Utgångspunkten i aktuellt planförslag är, och har under planprocessens framskridande varit, och är fortfarande, att inte hindra framtida utvecklingsmöjligheter för järnvägsinfrastruktur till och från Halmstad hamnområde. Enbart de delar som krävs för genomförande av Södra infarten etapp 2 har, i enlighet med syftet med detaljplanen, tagits med i detaljplanen.

Svar på Trafikverkets fråga rörande utformning: Ja, utgångspunkten i aktuellt planförslag är, och har under planprocessens framskridande varit, att inte hindra framtida utvecklingsmöjligheter för järnvägsinfrastruktur till och från Halmstad hamnområde. Enbart de delar som krävs för genomförande av Södra infarten etapp 2 har tagits med i detaljplanen.

Svar på Trafikverkets fråga rörande placering: Tänkt placering är söder om de nordvästra delarna av nu aktuell detaljplan, det vill säga utanför aktuellt planområde.

Vad gäller dagvatten är kommunens bedömning att Trafikverkets diken inte kommer att påverkas.

Kommunen rättar i planbeskrivningen till korrekt hastighet >200-360 km/h. Kommunen har dock inte angett aktuellt hastighetsintervall på mer än ett ställe i planbeskrivningen.

Medfinansierings- och samverkansavtal har träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket rörande projektering av bron över Västkustbanan. Avtalet omfattar bland annat projektering av kontaktledningsarbeten och utförs av Trafikverket. Kommunens uppfattning är att Trafikverkets projektering inte negativt kommer att påverka kontaktledningssystemet.

Planbeskrivningen har ingen rättsverkan och syftar till att underlätta förståelsen för plankarta med bestämmelser. Den juridiskt bindande planbestämmelsen "plac₁" reglerar att "kant ska placeras minst 10 m från närmaste järnvägsspårs spårmitt". Planbestämmelsen "plac₁" kvarstår.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten kommer inte att göra någon ny bedömning på detaljplanen i granskningsskedet utan hänvisar till vårt samrådsyttrande.

Kommentar

Kommunen tackar för svar och hänvisar till kommunens kommentar i samrådsredogörelsen.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ AB

Halmstads Energi och Miljö AB (HEM) har inga ytterligare synpunkter i ovanstående ärende.

Kommentar

Kommunen tackar för HEM:s svar.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Södra infarten har funnits med i kommunens strategiska översiktsplanering sedan 1990-talet. Detaljplanen skapar förutsättningar för att förbättra transportinfrastrukturen i sydöstra Halmstad genom att koppla ihop E6 och väg 15 med hamnen. Detaljplanen möjliggör att Laholmsvägen kan avlastas från trafik och farligt gods och även att befintliga och planerade verksamhetsområden i sydöstra Halmstad kan kopplas ihop. Detaljplanen motverkar även Väst kustbanans barriäreffekt och skapar förutsättningar för att stärka Östra strandens funktion som en viktig målpunkt i kommunen. För att Halmstad ska kunna växa i en hållbar riktning är det viktigt att möjliggöra för att invånarna på ett trevligt och enkelt sätt kan färdas med cykel och till fots i staden. Det är därför viktigt att kommunen i en detaljplan som denna bevakar gåendes och cyklisters intressen och att de åtgärder som berör de oskyddade trafikanterna har hög prioritet. Då detaljplanen möjliggör en ny förbindelse till Östra stranden förutsätts att barn och unga kommer trafikera området. Det är därför av yttersta vikt att barnperspektivet beaktas i planarbetet och implementeringen av detaljplanen.

Släntlutningarna har mellan samrådsskedet och granskningen till viss del flackats ut men i detaljplaneområdets norra delar delvis blivit brantare. Det är viktigt att beakta att detta kommer innebära vissa svårigheter och merkostnader för driften av området. I planarbetet har en GestaltningsPM tagits fram som anger inriktning och åtgärder för grönområdena. I planbeskrivningen under Planförslag och konsekvenser står inget angivet om detta Gestaltnings-PM och vilka åtgärder som avses. Det är viktigt att det hänvisas till detta PM i planbeskrivningen och att det även sammanfattas vilka landskapsåtgärder som avses för de olika delarna i planbeskrivningen.

Teknik- och fritidsnämnden ser risker att vissa landskapsåtgärder samt gång- och cykelåtgärder prioriteras bort under utförandefasen om kostnaderna för projektet i sin helhet ökar kraftigt, vilket behöver beaktas framgent.

Kommentar

Kommunen tackar för teknik- och fritidsnämndens yttrande.

Barnperspektivet har beaktats i arbetet med detaljplanen, som delvis syftar till att motverka Väst kustbanans barriäreffekt mellan östra Halmstad och Östra stranden. Vad gäller barnperspektivet nämns bland annat följande i PM social konsekvensbeskrivning Södra infarten etapp 2 (Norconsult 2021-09-24): "Sett ur ett barnperspektiv gynnas framför allt äldre barn som rör sig på egen hand i staden, eftersom ett förbättrat gång- och cykelnät generellt är positivt för äldre barns självständighet då de kan röra sig utan att vara beroende av att skjutas. Det är också positivt att projektet innebär förbättrad tillgång till rekreation vid Östra stranden som är en målpunkt för barn, både för äldre barn som kan ta sig dit på egen hand och för familjer som saknar tillgång till bil eller föredrar att cykla och gå." Vidare nämns att det är viktigt att främja barns lek men att uppmuntran till vistelse och lek i nära anslutning till bil- och järnväg bör undvikas.

Planbeskrivningen har under "Planförslag och konsekvenser" och underrubrikerna "Gång och cykeltrafik" och "Biltrafik och gator" kompletterats med hänvisning till Gestaltningens PM och förtydligande om att Gestaltningens-PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande. För övrigt deltar, i enlighet med kommunens samhällsbyggnadsprocess, projektledare från teknik- och fastighetsförvaltningen i projektgruppen för detaljplanen. Södra infartens projektledning är medveten om att Gestaltningens-PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverket har inga synpunkter på detaljplanen.

Sjöfartsverket ser positivt på detaljplanen då syftet bland annat är att skapa en ny väganslutning till Halmstads hamn som kommer förbättra hamnens logistik samt minska störningar för omgivningen.

Kommentar

Kommunen tackar för Sjöfartsverkets yttrande.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Halmstads Stadsnät AB
- Laholmsbuktens VA AB
- Destination Halmstad AB
- Räddningstjänsten
- Polismyndigheten
- Miljönämnden
- Villaägarna Södra Halland
- Fastighetsnämnden
- Skogsstyrelsen
- Kulturmiljö Halland
- Halmstads Naturskyddsförening

SKRIVELSER FRÅN FASTIGHETSÄGARE, STUGÄGARE OCH ÖVRIGA

Nedan redovisas inkomna synpunkter och kommentar till dessa. Varje yttrande är kopplat till förteckning med personuppgifter som hanteras separat. Enbart juridiska personer redovisas.

FÄ 1

Hej,

Vi från Mileway (som bl.a. äger och förvaltar 16 fastigheter om närmre 150 000 kvm i Halmstad) har ett par synpunkter att framföra gällande planbeskrivningen för södra infarten, etapp 2.

Av fastigheterna är de flesta belägna i Larsfrid (Fläkten 1, Fällan 3, Fogden 4 & 6, Fräsaren 4 (Rex), Flygaren 21 (Tylö), Flaggan 1, Fanan 39) och en del i andra delar, som Vallås (Valsen 2), Sannarp (Kartongen 3 och Karossen 3) och Fyllinge (Fyllinge 20:466 & 20:403).

Det vi främst önskar mer information kring är:

- Sid. 30-31, tabell 3 tar upp skydd mot mekanisk konflikt – är detta något som påverkar Fläkten 1? Vad vi kan utläsa av ritningen kommer det att finnas ett dike, men kommer det även att byggas till skydd som kan påverka genomfarten runt fastigheten? Det är nämligen svårt att utläsa under vilken kategori (20-30 meter eller >30 meter) som fastigheten faller under. Detsamma gäller Fällan 3.
 - o Samt i förlängning gällande ovan fråga – vem står i sådana fall för kostnaden gällande installation av sådana åtgärder?
- Sid 37, bild 18 anger att ett bullerskydd mer eller mindre inte hjälper mot en ökad decibelnivå från vägen för punkt 3 ”Måsen”. Vilka åtgärder är det som utretts, samt finns det möjligtvis andra åtgärder som kan vidtas för att minimera buller från vägen?
- Sid. 39, bild 20, behandlar dagvattenhanteringen. Punkt Ö2 är precis på hörnet av fastigheten Fläkten 1 – är detta något som påverkar genomfarten runt fastigheten? Krävs det ytterligare åtgärder utöver vad som redan finns i området gällande dagvattenhanteringen?
- Gällande viadukten som skall breddas undrar vi om det finns mer information? Syftar då främst på att infarten till Snabbgross/Axfood på Fällan 3 kan komma att påverkas.

Kommentar

Kommunen tackar för yttrande.

De riskreducerande åtgärder mellan Södra infarten och fastigheterna Fläkten 1 och Fällan 3 som regleras i detaljplanen, dike och förstärkt vägräcke, ligger inom allmän plats. Kommunen står för kostnad för genomförande och drift av allmän plats.

Planområdesgränsen för aktuell detaljplan ligger 9-10 meter från nuvarande byggnad på fastigheten Fläkten 1, varför aktuell detaljplan inte påverkar möjligheten att köra runt befintlig byggnad på Fläkten 1. Dock ligger hårdgjord asfalterad yta sydväst om Fläkten 1 på kommunens fastighet Halmstad 2:16 och enligt gällande detaljplan (1380K-P407) inom park eller plantering, allmän plats. Fällan 3 påverkas inte av planförslaget men idag hårdgjord yta inom kommunens fastighet Halmstad 2:16 är i planförslaget planlagd som allmän plats ”NATUR” med primärt syfte att hantera dagvatten och skyfall.

Bild 18 i granskningsversionen av planbeskrivningen är hämtad från framtagna trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18). För beräkningspunkt 3 beräknas ljudnivån från väg, med föreslagna bullerskydd, sänkas med en decibel. I utredningen (Ramböll 2020-11-18) redovisas åtgärdsbehov och

förslag på bullerskyddsåtgärder.

Planområdesgränsen för aktuell detaljplan ligger 9-10 meter från nuvarande byggnad på fastigheten Fläkten 1. Dagvattenhanteringen inom planområdet bedöms inte påverka Fläkten 1.

In- och utfart till och från Fällan 3 bedöms i nuläget inte påverkas. Kommunens projektledning för Södra infarten har i dagsläget dialog med den lokale platschefen för Snabbgrossen. Ingen ytterligare information finns i dagsläget.

SÄ 1

Vid gränsen Måsen nordväst skall det ju byggas nya Va-ledningar utanför Måsens stängsel. Då undrar vi om det när det arbetet är avslutat kommer att återplanteras nya träd och lägre buskar som en bullerdämpande åtgärd eller finns det några andra förslag vad området skall användas till.

Kommentar

Kommunen tackar för fråga. Aktuellt område ingår inte planområdet och regleras inte i detaljplanen. LBVA kommer att ta ner de träd som behövs för grävningen och kommer inte att återplantera.

FÄ 2 FRITIDSFÖRENINGEN MÅSEN EKONOMISK FÖRENING

Bakgrund: Koloniföreningen Måsen (nuvarande Fritidsföreningen Måsen Ekonomisk förening) bildades 1934 och omfattar idag 181 fristående hus samt ett föreningshus. 2001 friköpte föreningen fastigheten Halmstad 2:42 från Halmstad kommun och har sedan dess efter begäran från kommunen gjort omfattande förändringar gällande förändring av fastighetsgränser samt flytt av stugor.

Föreningen har sedan dess varit mycket noga med att i samverkan med Halmstad Kommun fortsätta sköta och utveckla vårt område. Vi har under åren genomfört avsevärda investeringar i syfte att förbättra området och är därför mycket angelägna om att Södra infarten inte får en negativ inverkan på vårt område.

Föreningen är självfallet helt medvetna om att vissa av våra tidigare 15 punkter inte härrör sig till detaljplanegranskningen men har ändå en mycket stor betydelse för vår framtida trivsel och verksamhet på vårt område. Vi anser att granskningsprocessen skall ta hänsyn till dessa punkter innan detaljplanen godkänns av kommunfullmäktige. Vi önskar därför samråd med kommunens representanter kring nedan angivna punkter.

1. Yrkesmässig tung trafik skall ej tillåtas på delar av Västervallsvägen utmed Måsens sträckning. Vidare bör dessutom fartreducerande åtgärder etableras på sträckan.
2. Bullerdämpande åtgärder mot Västervallsvägen skall etableras på en sträcka av ca 20 meter vid korsningen järnväg – Västervallsvägen. Idag finns det endast ett stängsel på sträckan. Befintligt bullerskydd utmed Västervallsvägen skall också underhållas.
3. Det är glädjande att ni höjt befintlig bullervall mellan Måsen och Järnvägen till ursprunglig nivå men tyvärr har träd och buskar inte efterplanterats. Vi förutsätter att detta kommer att ske i närtid.
4. Bullervallen som ni gjort i den nordöstra delen mellan Måsen och kommande viadukt skall enligt

ritning vara +8,3 meter. Vi upplever den som låg och vill att ni höjer denna. Även här förutsätter vi att träd och buskar efterplanteras.

5. Bullerskydd vid bro samt ramper skall ge största möjlig uppmärksamhet för att ge ett optimalt skydd vid bullerkällan. Vi önskar att det övervägs att ytbeläggningen på och avfartsramperna sker med s.k. tyst asfalt.

6. Vi önskar att drift- och skötselplan för området utarbetas och redovisas innan detaljplan antas.

7. Inom berört detaljplanerat område finns omfattande äldre rester av exempelvis husgrunder, campingverksamhet och asfaltsvägar. Detta skall saneras i samband med färdigställandet av södra infarten.

8. Nyplantering av vegetation på området mellan Måsen och cirkulationsplatser/bro bör studeras och redovisas mer noggrant innan plan antagits. Enligt planbeskrivningen (sid. 19) ska största delarna av detta område beläggas med öppna sandtor för att skapa habitat för knytlingssäckmalen. Vi anser att det inom planområdet finns möjligheter att skapa ett sådant område på annan plats och att området i stället förses med avskärmande vegetation i form av buskar och träd.

9. Vid planering av ny vägbelysning är det av vikt att risken för bländning minimeras samt placering av belysningsstolpar planeras så att minimala störningar för vårt område uppstår.

10. Kommer den förändrade dagvattenhanteringen att innebära att vattnet vid någon punkt kommer att pumpas?

11. Under byggtiden önskar vi att störande anläggningsarbeten ej utförs under lördag, söndag samt övriga helgdagar. Detta önskemål gäller även för juli månad.

12. Bullermätning skall genomföras efter genomförandet av Södra infarten Etapp 2, detta skall också ske kontinuerligt förslagsvis vart annat år. Detta för att säkerställa att bullernivåerna efterlevs enligt gällande bestämmelse, 55 db ekv.nivå fordonstrafik, 60 db ekv.nivå järnvägstrafik.

Samtliga hus på vårt område skall klara dessa nivåer oavsett om bullret kommer ifrån Södra infarten, Västervallvägen eller eventuella framtida triangelspår.

Kommentar

Kommunen tackar för Fritidsföreningen Måsens yttrande. Kommentar till respektive punkt, varav de flesta kommunen redan besvarat i samrådsredogörelsen, följer enligt nedan.

1. Trafik regleras i första hand genom lokala trafikföreskrifter och inte i detaljplan. För övrigt omfattas en mycket liten del av Västervallvägen av aktuellt planförslag.

2. Bullerdämpande åtgärder mot Västervallvägen planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning.

3. Vad gäller gestaltning utgör framtaget Gestatnings-PM underlag för detaljprojektering och genomförande av detaljplanen.

4. Vall med föreskriven höjd +8,3 meter norr om Måsen är inte byggd ännu men avses byggas i samband med genomförande av detaljplanen.

5. Bullerskydd planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning. Ytbeläggning

regleras inte i detta planförslag.

6. Drift och skötsel regleras inte i detaljplan.

7. Förorenad mark är en av många viktiga frågor som hanteras inom ramen för projektet Södra infarten. Ett flertal utredningar avseende förorenad mark har tagits fram. För mer information, se exempelvis det som nämns under rubriken "Förorenad mark" i planbeskrivningen.

8. Planerade kompensationsytor bör ligga i söderläge för att vara optimala för bland annat knyttingsäckmalen som vill ha varma, solbelysta, torra, magra ängsgräsmarker för att trivas.

9. Belysning regleras inte i detaljplanen men önskemålen förs vidare till projektets genomförande.

10. Regleras ej i detaljplan. I nuläget är bedömningen att ingen pumpning kommer att ske.

11. Arbetstider regleras inte i detaljplan. Kommunen kan i samband med genomförande påverka tiderna för de anläggningsarbeten som rör kommunen, normalt måndag-fredag 06.00-18.00. Kommunen kan dock inte bestämma arbetstid för de arbeten som rör Trafikverkets anläggningar.

12. Uppföljning av eventuell bullerpåverkan hanteras som tillsynsärendet och regleras inte i detaljplan.

FÄ 3 JERNHUSEN

Som ägare till industriellt centrala Halmstad 2:27 och aktör utmed den svenska järnvägen ser vi positivt på att vår fastighet i området kan stötta såväl en förstärkning av Halmstads större stadsutveckling som en mer robust järnväg för såväl gods som persontrafik. Vi vill dock påpeka att då vi enligt uppdrag agera på kommersiell grund måste markreglering ske på marknadsmässiga villkor. Vi vill därtill upplysa att området omfattar en samhällsviktig funktion som måste hanteras: Jörgen Högdin har informerats i sak därom.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter och upplysning.

SÄ 2-18 STUGÄGARE PÅ FRITIDSFÖRENINGEN MÅSEN ÖSTRA STRANDEN

1. Bullervallen mellan Måsen och järnvägen.

I "Trafikbullerutredning" 2020-11-18, sid 3 anges under rubriken Riktvärden följande:

Tabell 1: Vägtrafik 55 dB(A) Tågtrafik 55 dB (A) för uteplats i anslutning till bostaden.

Tabell 2: 55 dB (A) för både väg och spår vid befintlig uteplats.

I den efterföljande WSP-utredning (WSP (2020-09-30) Bilaga 3 "Buller från tåg och väg" överskrider riktmärket 55 dB för samtliga stugor längs bullervallen och flertalet stugor längs området mot gamla gocartbanan.

Dessutom har nya förutsättningar tillkommit. Beslut har fattats om satsningar på Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckan, klart 2024, vilket kommer att leda till ökad turtäthet och ökat buller.

Enligt uppgift hade bullervallen sjunkit 300 mm. Detta har man åtgärdat med en höjning med 600 mm, dvs. 300 mm över den ursprungliga nivån. Om man utgår från att vallen kommer att sjunka på motsvarande sätt framöver blir det således ingen reell höjning. Eftersom området möjliggör en ytterligare höjning, vilket även skulle ge marginal för framtida ökning av buller med hänsyn till det planerade "triangelspåret", anser vi att vallen bör höjas ytterligare ca 500 mm.

Vi yrkar därför

- Ytterligare höjning av bullervallen med ca 500 mm.
- Komplettering av bullerutredningen med klargörande av vilka riktmärken som ska gälla även

med hänvisning till Naturvårdsverkets vägledning.

2. Området längs Måsens nordvästra gräns (området som gränsar mot tidigare Gocartbanan och framtida rondellområdet)

Efter det att yttrandena om detaljplanen lämnades in har frågan om triangelspåret aktualiserats genom att Trafikverket, Hamnbolaget och Halmstad kommun enats om detta alternativ. Dock har processen "pausats" eftersom man inte löst frågan om finansieringen.

I "Planbeskrivningen" s. 25-26 angående triangelspåret anges att "Planförslaget ämnar ta höjd för dessa behov". Eftersom man "tar höjd för" behoven med triangelspåret genom att bygga en tunnel under rondellen för den nordgående grenen av triangelspåret bör man också "ta höjd för" den södra grenen av triangelspåret genom utformning av bullerskydd framförallt mot Måsens nordvästra gräns.

Dessutom har trädfällningen som gjordes i vintras plus den omfattande utglesning av buskage som gjordes för ett par år sedan gjort att bullerläget ändrats väsentligt. Detta faktum motiverar en kompletterande bullerutredning (Se även ovan om överskridandet av 55 dB-riktmärket) Dessutom bör någon form av skyddsvall upprättas.

Vi yrkar därför

- Kompletterande bullerutredning som tar hänsyn till den utglesade skogsdungen och även den framtida utformningen av triangelspåret.
- För att skapa ett skydd - både visuellt och bullermässigt - bör en vall med buskar och träd anläggas längs hela gränsen mot "rondellområdet".

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter.

1. Av framtagna trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18) framgår vilka riktvärden som avses. Riktvärdena är baserade på Regeringens infrastrukturproposition 1996/97:53 och det är också dessa riktvärden som anges i Naturvårdsverkets "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder" (oktober 2016 rev. juni 2017). Dessa riktvärden gäller enligt Naturvårdsverkets hemsida fortfarande (www.naturvardsverket.se, senast besökt 2022-10-24), varför trafikbullerutredningen inte behöver uppdateras. Från vägtrafik är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostads fasad. WSP:s bullerutredning bilaga 3 (2020-11-16), visar dygnsekvivalent ljudnivå för väg och järnväg. Enligt samma utredning, bilaga 1 som visar dygnsekvivalent ljudnivå för enbart väg, ligger ljudnivån under 55 dBA för samtliga hus inom Måsen bortsett från ett hus längs Västervallvägen. Vid detta hus bedöms dock befintlig infrastruktur vara den dominerande ljudkällan och inte utrett vägalternativ. Av de båda bullerutredningarna (WSP 2020-11-16 och Ramböll 2020-11-18) framgår att beräkningen för tillskottet av trafikbuller från den nya broförbindelsen visar att riktvärdena för buller från vägtrafiken inte överskrider riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadshusen inom Måsen och att något behov av bullerskyddsåtgärder för den tillkommande vägtrafiken inte bedöms vara nödvändig. Av Rambölls trafikbullerutredning 2020-11-18 framgår att med ny bullervall söder om Västkustbanan (förlängning av befintlig bullervall - "SKYDD1" i detaljplanen norr om Måsen) beräknas riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå för vägtrafik och 60 dBA för järnvägstrafik att klaras för alla bostadshus inom Måsen.

2. Järnvägsförbindelse mellan Väst kustbanan och hamnområdet ingår inte, och prövas därmed inte, i denna detaljplan. I planbeskrivningen nämns att förutsättningarna för Södra infartens passage över Väst kustbanan är många och att ett flertal faktorer behöver vägas in, varpå faktorer redogörs för i punktform. Det som i planbeskrivningen avses med att "Planförslaget ämnar ta höjd för dessa behov" är att inte hindra framtida utvecklingsmöjligheter för järnvägsinfrastruktur till och från Halmstad hamnområde. Enbart de delar som krävs för genomförande av Södra infarten etapp 2 har tagits med i detaljplanen. De förslag på bullerskyddsåtgärder som nämns i Rambölles trafikbullerutredning (2020-11-18) är aktuella och är de åtgärder kommunen har för avsikt att vidta.

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

Ö1 TRÖNNINGE SAMHÄLLSFÖRENING

Samhällsföreningen har tagit del av samrådsredogörelsen och de uppdaterade planerna för Etapp 2 av södra infarten.

Vi är, förstås, inte tillfreds med att bilen sätts i centrum på det vis som denna plan gör men tackar ändå för de justeringar som gjorts gällande att stärka cykeltrafikens roll i transportsystemet. Vi ser fortsatt ett gent och rakt stråk från sydöst till nordväst som en viktig insats för arbetspendlingen till högskolan. Resecentrum och staden. Utbyggnaden av cykelstråk väster om västkustbanan fram till Rytta revägen är mycket välkommet.

Kommentar

Kommunen tackar Trönninge samhällsförenings yttrande.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Synpunkter lämnade vid samrådsmöte, muntligt framförda synpunkter eller anonyma skrivelser ger ej rätt att överklaga planförslaget.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR (SAMRÅD OCH GRANSKNING)

- Önskemål om att omgående bygga bullerskydd utmed Södra infarten etapp 1 regleras inte i denna detaljplan.
- Önskemål om förlängning av bullerplank utmed Västervallvägen med minst 100 meter regleras inte i denna detaljplan.
- Egenskapsbestämmelsen prickmark ligger kvar på fastigheten Filen 3.
- Flytt av de båda planerade cirkulationsplatserna medges inte; aktuella användningsgränser för väg-område har inte i större utsträckning justerats.
- Den del av befintliga grusväg norr om fastigheten Halmstad 2:42 som omfattas av planförslaget är planlagd som allmän plats "VÄG" och "SKYDD" och kommer inte ligga kvar.
- Förlängning av befintlig grusväg norr om fastigheten Halmstad 2:42 och anslutning till planerad gång- och cykelväg medges inte i detta planförslag.
- Ytterligare 500 mm höjning av befintlig bullervall utanför planområdet regleras inte i denna detaljplan.
- Trafikbullerutredning behöver inte uppdateras.

Samhällsutvecklingsavdelningen, kommunledningsförvaltningen

Olof Selldén
planchef

Henrik Gustavsson
planarkitekt

Datum
2023-04-03

Dnr
KS 2017/00527

MEDDELANDE OM ANTAGANDE ENLIGT 5 KAP. 30 § PLAN- OCH BYGGLAGEN

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun beslutade 2023-03-30, KF § 36, att anta **detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl. fastigheter, Södra infarten etapp 2**.

Protokollet över beslutet har justerats och 2023-04-01 tillkännagetts på kommunens webbplats, ”Anslagstavla”.

Den som vill överklaga beslutet måste göra det skriftligen till kommunstyrelsen inom 3 veckor från den dag då justeringen av protokollet över beslutet att anta detaljplanen har tillkännagetts på kommunens anslagstavla.

För upplysning om vad den som vill överklaga beslutet måste göra, se bilaga med information om hur man överklagar.

Vänliga hälsningar

Catarina Nilsson
Planassistent

Bilagor: Protokoll med antagandebeslut och information om hur man överklagar.

Sändlista

Länsstyrelsen
Lantmäterimyndigheten
Trafikverket
Försvarmakten
Hallands Hamnar
Laholmsbuktens VA AB

Forts. nästa sida

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se

Räddningstjänsten
Kommunala pensionärsrådet
Halmstads Energi och Miljö AB
Halmstads Energi och Miljö Nät AB
Teknik- och fritidsnämnden
Miljönämnden
Byggnadsnämnden
Skanova Telia Company AB
Sjöfartsverket
Halmstads Naturskyddsförening
Fastighetsägare m.fl. enligt fastighetsförteckning
Sakägare, stugägare och övriga enligt förteckning tillhörande samrådsredogörelse
Sakägare, stugägare och övriga enligt förteckning tillhörande granskningsutlåtande

För kännedom:

E.ON Energidistribution AB
Skogsstyrelsen
Nordion Energi AB
Kulturmiljö Halland
Destination Halmstad AB
Svenska kraftnät
Fastighetsnämnden
Halmstad stadsnät
Polismyndigheten
Villaägarna Södra Halland

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

PROTOKOLL
2023-06-15
Handläggning i
parternas utevaro

Aktbilaga 7
Målnr P 1928-23

RÄTTEN

Rådmannen Stefan Mattsson, även protokollförare

PARTER

Klagande

Gert Gabrielsson
Strandvallen 22 A
302 57 Halmstad

Motpart

Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

ÖVERKLAGAT BESLUT

Kommunfullmäktige i Halmstads kommuns beslut 2023-03-30, KF § 36, diariennr KS 2017/00527

SAKEN

Detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl. fastigheter, Södra infraten etapp 2 i Halmstads kommun; nu fråga om avskrivning

Det antecknas att Gert Gabrielsson har återkallat sitt överklagande av beslutet att anta detaljplanen.

Mark- och miljödomstolen meddelar följande

SLUTLIGA BESLUT

Mark- och miljödomstolen avskriver målet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (MMD-11)

Överklagande senast den 6 juli 2023.

Stefan Mattsson

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänersborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se www.domstol.se/vanersborgs-tingsratt/		måndag – fredag 08:00–16:00



Hur man överklagar

MMD-11

Vill du att beslutet ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från beslutets datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i beslutet.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att beslutet ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i beslutet.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att beslutet gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar domstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningsstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller det överklagade beslutet. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer hittar du på första sidan i beslutet.

Mer information finns på www.domstol.se.



Laga kraft

Slutligt beslut (ej särskilt uppsatt), 2023-06-15

Avgörandet beträffande Gert Gabrielsson har vunnit laga kraft 2023-07-06.

Avgörandet beträffande Halmstads kommun (KN1380) har vunnit laga kraft 2023-07-06.

Datum: 2023-07-07

Dnr: KS 2017/00527

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 30 mars 2023 KF § 36 beslutat anta **detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl. fastigheter, Södra infarten etapp 2.**

Länsstyrelsen har den 18 april 2023 beslutat att någon överprövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen inte ska ske.

Kommunfullmäktige i Halmstads kommuns beslut enligt ovan har överklagats till Mark- och miljödomstolen 24 april 2023. Mark- och miljödomstolen har den 15 juni 2023 beslutat att avskriva målet, P 1928–23, då överklagandet återkallats.

Mark- och miljödomstolens beslut om avskrivning av målet har inte överklagats och detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 6 juli 2023.**

Kommunens aktbeteckning är **1380K - P2023/10.**

Samhällsutvecklingsavdelningen den 7 juli 2023.

Anna Andersson

Sändlista

Länsstyrelsen
Lantmäterimyndigheten
Trafikverket
Försvarsmakten
Hallands Hamnar
Laholmsbuktens VA AB
Räddningstjänsten
Kommunala pensionärsrådet
Halmstads Energi och Miljö AB
Halmstads Energi och Miljö Nät AB
Teknik- och fritidsnämnden
Miljönämnden

Forts. nästa sida

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se

Byggnadsnämnden
Skanova Telia Company AB
Sjöfartsverket
Halmstads Naturskyddsförening
Fastighetsägare m.fl. enligt fastighetsförteckning
Sakägare, stugägare och övriga enligt förteckning tillhörande samrådsredogörelse
Sakägare, stugägare och övriga enligt förteckning tillhörande granskningsutlåtande

För kännedom:

E.ON Energidistribution AB
Skogsstyrelsen
Nordion Energi AB
Kulturmiljö Halland
Destination Halmstad AB
Svenska kraftnät
Fastighetsnämnden
Halmstad stadsnät
Polismyndigheten
Villaägarna Södra Halland

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se